

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

19 NOVEMBRE 1947.

PROJET DE LOI RELATIF AU COMPTE DE PRÉVISION DE L'OFFICE NATIONAL POUR L'ACHÈVEMENT DE LA JONC- TION NORD-MIDI POUR L'EXERCICE 1948.

CHARLES, PRINCE DE BELGIQUE,
RÉGENT DU ROYAUME,

A tous, présents et à venir, SALUT.

Sur la proposition de Notre Ministre des Communi-
cations,

NOUS AVONS ARRÊTÉ ET ARRÊTONS :

Le projet de loi dont la teneur suit sera présenté,
en notre nom, aux Chambres législatives par Notre
Ministre des Communications :

Article premier

Le compte de prévision de l'Office National pour
l'achèvement de la Jonction Nord-Midi tel qu'il
résulte du document ci-annexé est approuvé.

Art. 2.

Il sera porté au Budget extraordinaire pour l'exer-
cice 1948, un crédit de 500,000,000 de francs, destiné
à alimenter le fonds spécial institué par la loi du
11 juillet 1935 pour l'achèvement de la Jonction
Nord-Midi.

Donné à Bruxelles, le 14 novembre 1947.

CHARLES

PAR LE RÉGENT :
Le Ministre des Communications,

A. VAN ACKER.

19 NOVEMBER 1947.

WETSONTWERP BETREFFENDE DE RAMING VAN HET NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER NOORD- ZUID-VERBINDING VOOR HET DIENSTJAAR 1948.

KAREL, PRINS VAN BELGIË,
REGENT VAN HET KONINKRIJK,

Aan allen, tegenwoordigen en toekomstenden, HEIL.

Op de voordracht van Onze Minister van Verkeers-
wezen,

WIJ HEBBEN BESLOTEN EN WIJ BESLUITEN :

Het volgend wetsontwerp zal, in Onze Naam, door
Onzen Minister van Verkeerswezen aan de Wetge-
vende Kamers ter overweging worden aangeboden :

Eerste artikel.

De raming van het Nationaal Bureau voor de vol-
tooiing van de Noord-Zuid-Verbinding, zoals blijkt uit
bijgaand bewijsstuk, is goedgekeurd.

Art. 2.

Op de Buitengewone Begroting voor het dienst-
jaar 1948, wordt een krediet van 500,000,000 frank
voorzien, tot stijving van het bijzonder fonds inge-
richt bij de wet van 11 Juli 1935 voor de voltooiing
van de Noord-Zuid-Verbinding.

Gegeven te Brussel, 14 November 1947.

VANWEGE DEN REGENT :

De Minister van Verkeerswezen,

TREIZIÈME RAPPORT ANNUEL

sur l'activité de l'O.N.J. pendant l'année 1947
(loi du 11 juillet 1935, art. 6, 4^e alinéa, art. 20 des
statuts approuvés par arrêté royal du 25 août 1935).

DOUZIÈME EXERCICE (1947).

1. N. B. — Ce rapport, tout en étant le treizième, concerne en réalité le douzième exercice, l'O.N.J. n'étant entré en activité qu'en octobre 1935.

Le premier rapport annuel ne pouvait forcément rendre compte que de l'installation de l'Office et des études préparatoires. Les travaux n'ont commencé que vers le milieu de 1936 et la première entreprise importante (premier tronçon du tunnel) que vers la fin de la même année.

2. L'article 6, 4^e alinéa de la loi créant l'Office dit :

« Le Ministre des Transports soumettra chaque année aux Chambres avant le 15 novembre, un rapport sur l'exercice écoulé, en même temps que le compte de prévision de cet Office pour l'année suivante : à défaut par les Chambres d'avoir voté ce compte avant le 1^{er} janvier, celui-ci sera considéré comme adopté avec l'approbation des crédits correspondants. »

En vertu de cet article, ces comptes de prévision pour 1946 et 1947 auraient pu être considérés comme adoptés, les Chambres n'ayant pu les discuter respectivement avant le 1^{er} janvier 1946 et 1947; néanmoins, le Sénat a voté ces comptes par 103 voix contre 7 en séance du 7 août 1947. La Chambre, dans les mêmes conditions, les a approuvés le 24 avril 1947 par 163 voix contre 3.

En vertu de l'alinéa 8 du même article 6, conçu comme suit :

« L'Office soumet annuellement à la Cour des Comptes le compte de gestion », l'Office a considéré, dès le début, que le commencement d'un exercice est fixé au 1^{er} janvier de chaque année.

D'après un arrangement avec la Cour des Comptes, les documents lui sont envoyés chaque trimestre et non pas chaque année pour éviter l'encombrement et permettre à la Cour de mieux remplir sa mission.

En interprétant les textes à la lettre, c'est de l'exercice 1946 que devrait traiter le présent rapport, qui ne serait donc présenté aux autorités que dix mois et demi après la fin de l'exercice. Nous avons préféré

DERTIENDE JAARVERSLAG

over de werkzaamheden van het N.B.V.,
gedurende het jaar 1947
(wet van 11 Juli 1935, art. 6, 4^e alinea, art. 20 van
de statuten, goedgekeurd bij koninklijk besluit van
25 Augustus 1935).

TWAALFDE DIENSTJAAR (1947).

1. N. B. — Dit verslag, zijnde eigenlijk het dertiende, betreft het twaalfde dienstjaar, aangezien het N.B.V. slechts in October 1935 zijn bedrijvigheid heeft ingezet.

Het eerste jaarverslag kon, noodzakelijkerwijze, slechts rekening geven over de installatie van het Bureau en over de voorbereidende studiën.

Eigenlijk, begonnen de werken slechts rond het midden van het jaar 1936 en de eerste belangrijke aanneming (eerste tunnelgedeelte) rond het einde van gezegd jaar.

2. Artikel 6, alinea 4, van de wet tot oprichting van het N.B.V. luidt als volgt :

« Ieder jaar, vóór 15 November, dient de Minister van Verkeerswezen, bij de Kamers, verslag in, over het verlopen dienstjaar; tevens legt hij de rekening over van de voorziene uitgaven van het Bureau voor het volgend jaar; wordt die rekening door de Kamers niet goedgekeurd vóór 1 Januari, dan wordt zij geacht te zijn aangenomen met goedkeuring van de desbetreffende kredieten. »

Naar luid van dit artikel, hadden die rekeningen over de voorziene uitgaven voor 1946 en 1947 als aangenomen kunnen beschouwd worden, aangezien de Kamers, respectievelijk, dezelve niet hadden kunnen behandelen voor 1 Januari 1946 en 1947; de Senaat, evenwel, heeft deze rekeningen aangenomen met 103 stemmen tegen 7, in de vergadering van 7 Augustus 1947. In dezelfde omstandigheden, heeft de Kamer ze goedgekeurd, op 24 April 1947, met 163 stemmen tegen 3.

Krachtens alinea 8 van hetzelfde artikel 6, luidende :

« Het Bureau legt jaarlijks zijn beheersrekening voor aan het Rekenschap », heeft het Bureau, van den beginne af, goedgevonden de aanvang van een dienstjaar te plaatsen op 1 Januari van ieder jaar.

Op grond van een schikking met het Rekenschap, worden de bescheiden, ieder kwartaal, aan het Hof gezonden, — en niet ieder jaar, — ten einde de belemmering te voorkomen en aan dit College toe te laten zijn taak te vervullen.

Moest de tekst letterlijk worden uitgelegd, dan zou dit verslag over het dienstjaar 1946 moeten handelen en dus eerst tien maanden en half na het einde van het dienstjaar, aan de overheid worden overgelegd.

traiter, dans le présent rapport, tout ce qui concerne l'année courante, quitte à ne faire que des prévisions pour les deux à trois derniers mois et à ne présenter qu'un compte de gestion provisoire pour l'année non entièrement écoulée.

AVANT-PROPOS.

3. Considérations générales. — L'activité des chantiers fut, en 1947, supérieure à celle de 1946, malgré la longueur inusitée de l'hiver 1946-1947. Les conditions atmosphériques de l'été, exceptionnellement favorables, ont compensé les rigueurs de l'hiver et du printemps.

L'approvisionnement des matériaux est encore très difficile et son action retardatrice ne s'atténue pas. Si les palplanches métalliques ont pu être amenées en quantité suffisante, il n'en est pas de même pour les aciers à béton et les charpentes. Si les bons octroyés sur contingentements restent très insuffisants, force est de constater qu'il est même souvent impossible de se procurer les matériaux correspondants, parce que les bons remis par l'autorité compétente ne renseignent pas la firme désignée pour livrer et que tous les laminoirs ou intermédiaires se déclarent dans l'impossibilité de fournir; il en résulte que les bons ne sont pas honorés. Il y eut aussi des cas où des produits furent envoyés au chantier à l'adresse, non de l'entrepreneur, mais d'intermédiaires exigeant le paiement d'un prix supérieur à la cotation officielle! Il est aussi des matériaux fabriqués en tonnage suffisant vraisemblablement aux besoins globaux du moment, mais sans que les spécifications correspondent à ces besoins.

Actuellement (fin août), les tôles font défaut, et l'avancement normal de toute l'oeuvre de l'Office à Bruxelles-Midi et aux abords est entravé faute de tôles, celles-ci étant indispensables aux ateliers de construction.

Depuis octobre 1946, par exemple, les Ateliers de Nivelles cherchent à placer un bon de 300 tonnes de tôles nécessaires à la fabrication des goussets indispensables aux colonnes et aux poutres de l'entreprise Sotrahay (chantier O.N.J.) à Bruxelles-Midi et ne parviennent pas à trouver un fournisseur pour honorer les bons.

La demande reste bien supérieure à l'offre, et les prix proposés aux exportateurs sont bien tentants, sans doute.

Les diverses entreprises en cours ne parviennent que rarement à soutenir pendant une certaine période de temps leur « planning », c'est-à-dire l'allure de l'avancement quotidien qu'ils avaient escompté lors

Wij verkozen in dit verslag te behandelen al hetgeen in het afgelopen jaar werd verricht, op gevaar af, slechts ramingen te kunnen doen voor de laatste twee of drie maanden en enkel een voorlopige beheersrekening te kunnen overleggen, over het onvolledig afgelopen dienstjaar.

INLEIDING.

3. Algemene overwegingen. — De bedrijvigheid op de bouwterreinen was, in 1947, groter dan die van 1946, ondanks de ongewone lange Winter 1946-1947. Dank zij een uitzonderlijk gunstige Zomer, konden de gestrengde weersomstandigheden van Winter en Lente ruimschoots vergoed worden.

De bevoorrading in materialen blijft nog steeds moeilijk en de verlamme invloed daarvan op het werk schijnt nog niet te milderen. Konden de metalen damplanken in voldoende hoeveelheid aangevoerd worden, dan was dit toch niet het geval voor de betonijzers en de raamwerken. Blijven de toegekende contingentebons zeer ontoereikend, zo moet vastgesteld worden dat het zelfs vaak onmogelijk is zich de overeenstemmende materialen aan te schaffen, omdat de bons door de bevoegde overheid afgeleverd niet de firma vermelden welke aangewezen is om te leveren en dat al de walswerken of tussenpersonen zich in de onmogelijkheid verklaren om te leveren; daartoe volgt dat de bons niet gehonoreerd worden. Het is ook gebeurd dat producten naar het bouwterrein gezonden werden, doch niet op het adres van de aannemer maar van tussenpersonen en waarbij betaling werd geëischt van een hogere prijs dan de officieel aangegeven kwotatie. Er is ook het geval van materialen gefabriceerd in tonnage waarschijnlijk voldoende voor de globale behoeften van het ogenblik, doch zonder dat de opgaven met die behoeften overeenstemmen.

Op dit ogenblik (einde Augustus), blijven de ijzeren platen achterwege en de normale vooruitgang van het ganse werk van het Bureau, te Brussel-Zuid en de toegangswegen, wordt belemmerd, bij gebreke aan platen die onontbeerlijk zijn in de constructiewerkhuizen.

Sinds October 1946, bijvoorbeeld, zoeken de Werkhuizen van Nijvel een bon te plaatsen van 300 tons, die nodig zijn voor de aanmaak van de knieplaten die onmisbaar zijn voor de pijlers en liggers van de aanneming Sotrahay (bouwterrein N.B.V.) te Brussel-Zuid en slagen er niet in een leverancier te vinden om de bons te honoreren.

Er is veel meer vraag dan aanbod, en de aan de uitvoerder voorgestelde prijzen zijn, wellicht, zeer aantrekkelijk.

De ingang zijnde onderscheidene aannemingswerken vermogen slechts zelden, en dit gedurende een zekere tijdspanne, hun plannenstel vol te houden, namelijk het tempo van de dagelijkse vooruitgang

de la reprise des travaux, après la fermeture quasi complète ou complète des chantiers, pour les entreprises en cours avant 1940, ou après adjudications ou conventions nouvelles.

Il semble, toutefois, y avoir une légère amélioration dans l'offre de main-d'oeuvre dans ces dernières semaines (fin août 1947), mais elle reste très déficiente pour les qualifiés.

L'irrégularité et l'insuffisance des approvisionnements sont une source de retard. Les « plannings » ne sont plus respectés, ils doivent être modifiés d'après les arrivages et bouleversent l'organisation des chantiers.

Toutefois, les entrepreneurs désirent éviter le chômage de la main-d'oeuvre qui pourrait se disperser et qu'ils pourraient ne plus retrouver par la suite.

Plusieurs des entreprises adjudgées avant mai 1940 se trouvaient encore sous le régime des résultats des adjudications primitives et des prix correspondants, améliorés dès le début de l'occupation ennemie par des avenants conclus de commun accord; ceux-ci permettaient, dans la mesure du possible, quoique sous un rythme très ralenti, de poursuivre les travaux malgré tout, en respectant encore en quelque sorte le principe de l'adjudication. Les rapports annuels des années 1940 à 1946 ont donné des détails à ce sujet. Le Département des Travaux Publics et la Société Nationale des Chemins de Fer Belges avaient, du reste, procédé de la même manière et les avenants aux contrats avaient été successivement révisés simultanément et de la même manière. Grâce à ces modifications, les travaux n'avaient pas été complètement stoppés et une partie du personnel et de la main-d'oeuvre avait échappé aux déportations.

Bien que le retour à une situation pouvant être considérée comme normale ou stable semble devoir tarder, le Conseil d'Administration de l'O.N.J. et la Société Nationale des Chemins de Fer Belges ont préféré mettre fin au régime des avenants et réviser les contrats en revenant, autant que possible, aux conventions forfaitaires. Mais l'instabilité actuelle imposa encore le système des bordereaux de prix révisibles suivant des circonstances déterminées. Les avenants du type 1940 ne furent maintenus que pour deux entreprises en voie d'achèvement : les 5^e tronçon Brabant et 5^e tronçon Botanique.

Comme on le verra plus loin, de nouvelles adjudications ont eu lieu (fin 1946), cahier des charges et métrés, basées sur le principe du forfait absolu; mais même dans ces cas il fallait bien qu'on admette certaines clauses de variation des prix et des salaires. Aucun entrepreneur, pour des travaux d'une certaine

waarop zij gerekend hadden bij de herneming van de werken, na het nagenoeg of geheel stilleggen van de bouwterreinen, betreffende de vóór 1940 aangevangen werken of die na nieuwe aanbestedingen of overeenkomsten in gang waren.

Er schijnt echter een lichte verbetering te zijn ingetreden, wat betreft het aanbod van werkkrachten, gedurende deze jongste weken (einde Augustus 1947), hoewel zeer tekortschietend in kwaliteit.

De ongeregeldeheid en de ontoereikendheid van de bevoorradingen zijn oorzaak van vertraging. De plannenstellen worden niet meer nageleefd, zij moeten gewijzigd worden volgens hetgeen aangevoerd wordt, vandaar stoornis in de werkinrichtingen.

De aannemers wensen, evenwel, werkloosheid te vermijden bij de arbeiders die zouden kunnen wegtrekken en, naderhand, niet meer terug te krijgen zijn.

Verscheidene van de vóór Mei 1940 toegewezen aannemingen bevonden zich nog onder de regeling van aanvankelijke aanbestedingsuitslagen en van de overeenstemmende prijzen welke, van het begin der vijandelijke bezetting af, werden verbeterd door in gemeen overleg gesloten bijcontracten; daardoor werd het mogelijk, voor zover het kon geschikt worden — hoewel in een zeer vertraagd tempo — de werken ondanks alles voort te zetten en tevens, eenigermate het aannemingsprincipe te eerbiedigen. Dienaangaande, vindt men, in de jaarverslagen over de jaren 1940 tot 1946, de nodige bijzonderheden. Trouwens waren het Departement van Openbare Werken en de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen op dezelfde wijze te werk gegaan en de bijcontracten waren achtereenvolgens gelijktijdig en op dezelfde wijze herzien geworden. Dank zij deze wijzigingen, moesten de werken niet volledig stilgelegd worden en kon een gedeelte van het personeel en van de arbeiders aan de wegvoeringen ontsnappen.

Hoewel de terugkeer tot een normale en vaste toestand nog op zich laat wachten, hebben de Raad van Beheer van het N. B.V. en de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen verkozen een einde te maken aan het regime van de bijcontracten; zij hebben de contracten herzien door, zoveel mogelijk, tot de forfaitaire overeenkomsten terug te keren. Maar het stelsel van de prijslijsten herzienbaar op grond van bepaalde omstandigheden, moest wegens de heersende onvastheid nog behouden worden. De bijcontracten van het type 1940 werden slechts behouden voor twee aannemingen in staat van voltooiing : het 5^e vak Brabant en het 5^e vak Kruidtuin.

Zoals men verder zal zien, hadden de nieuwe aanbestedingen plaats (einde 1946), de lastenkohieren en opmetingen, gegrond op het principe van de volstrekte verbintenis tegen aannemingsom, doch, zelfs in die gevallen, diende men wel zekere bedingen te aanvaarden van prijs- en loonverschillen. Voor wer-

durée, un an et souvent deux ans et plus, devant être exécutés en plusieurs phases successives, ne désire s'engager sans réserves dans la voie du forfait absolu.

CHAPITRE PREMIER.

PERSONNEL.

4. Conseil d'Administration.

M. E. Anseele, membre de la Chambre des Représentants et ingénieur A.I.G.;

M. A. Schlag, ingénieur A.I.G., professeur à l'Université de Liège, ont été nommés administrateurs de l'O.N.J. par arrêté du Régent en date du 23 janvier 1947, en remplacement de M. Story, décédé en Allemagne, et de M. Richard, démissionnaire, dont les multiples charges ne lui permettaient plus de s'occuper des travaux de l'Office.

M. Goossens, ingénieur en chef, directeur à l'Administration Centrale de l'Urbanisme, a été nommé, par arrêté du Régent du 20 août 1947, administrateur suppléant de l'O.N.J., en remplacement de M. Volckerick, décédé en Allemagne.

M. Olivier, directeur du Service de la Voie à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, a été nommé directeur général adjoint à la Société Nationale le 3 mai 1946.

5. Décès de M. Franchimont. — L'Office a été douloureusement frappé par le décès inopiné de son directeur général, M. Eudore Franchimont, ingénieur des Constructions civiles A.I.G. et ingénieur électricien, le 29 juillet 1947 à l'âge de 66 ans $\frac{1}{2}$.

Au rapport annuel de l'année précédente, l'Office se félicitait que, bien que M. Franchimont ait été mis à la retraite pour limite d'âge le 31 décembre 1945, son mandat avait été prolongé par arrêté du Régent le 7 juin 1946. Le Conseil d'Administration avait applaudi à cette sage décision. M. Franchimont avait gardé toute l'activité et l'allant d'un jeune ingénieur et l'on ne s'imaginait pas la Jonction s'achevant sans sa collaboration.

Le jour de son décès inopiné il avait assisté encore, jusqu'au début de la soirée, à la séance du Conseil d'Administration de l'Office, plein d'entrain et d'enthousiasme. La séance avait dépassé la durée normale; il y avait apporté la jovialité, la lucidité, l'esprit de décision dont il était coutumier.

Né en 1880, il était entré, après de brillantes études à l'Université de Gand, à l'Administration des Chemins de Fer de l'Etat, suite au concours des Voies

ken van een zekeren duur, — een jaar en soms twee jaar en meer —, die in verschillende opeenvolgende fazen moesten uitgevoerd worden, werd er geen aanemer gevonden, die zich zonder voorbehoud op de weg van de volstreckte annemingsom wenst te begeven.

EERSTE HOOFDSTUK.

PERSONEEL.

4. Raad van Beheer.

De heer E. Anseele, lid van de Kamer der Volksvertegenwoordigers en ingenieur A.I.G.;

De heer A. Schlag, ingenieur A.I.G., professor aan de Universiteit van Luik, werden benoemd tot beheerders van het N.B.V. bij besluit van de Regent dd. 23 Januari 1947, ter vervanging van de heer Story, in Duitsland overleden, en van de heer Richard, ontslagnemer, die wegens zijn menigvuldige opdrachten niet langer in staat was zich met de werken van het Bureau bezig te houden.

De heer Goossens, hoofdingenieur, directeur in het Hoofdbestuur voor Urbanisatie, werd benoemd, bij besluit van de Regent dd. 20 Augustus 1947, tot plaatsvervangend beheerder van het N.B.V., ter vervanging van de heer Volckerick, in Duitsland overleden.

De heer Olivier, directeur van de Baandienst bij de N.M.B.S., werd benoemd tot toegevoegd directeur-generaal bij de Nationale Maatschappij, op 3 Mei 1946.

5. Overlijden van de heer Franchimont. — Het Bureau werd pijnlijk getroffen door het onvoorzien overlijden van zijn directeur-generaal, de heer Eudore Franchimont, burgerlijk bouwkundig ingenieur A.I.G. en electrisch ingenieur, op 29 Juli 1947, in de ouderdom van 66 jaar en 6 maanden.

In het vorig jaarverslag, achtte het Bureau zich gelukkig, hoewel de heer Franchimont, wegens ouderdomsgrens, op ruste was gesteld op 31 December 1945, dat zijn mandaat was verlengd geworden bij besluit van de Regent dd. 7 Juni 1946. De Raad van Beheer had deze wijze beslissing ten volle beaamd. De heer Franchimont had geheel de bedrijvigheid en de flinkheid van een jong ingenieur behouden en niemand kon zich voorstellen de Verbinding te zien voltooien zonder zijn medewerking.

De dag van zijn onvoorzien overlijden, had hij nog, tot tegen de avond, de vergadering bijgewoond van de Beheerraad van het Bureau, gans opgewekt en vol geestdrift. De vergadering had langer geduurd dan gewoonlijk; hij had er, als immer, blijk gegeven van goedmoedelijkheid, van scherpzinnigheid en van doortastendheid.

Geboren in 1880, was hij, na schitterende studiën aan de Universiteit van Gent, in het Bestuur der Staatsspoorwegen getreden, ten gevolge van een ver-

et Travaux, lauréat de sa promotion. Il avait également profité de l'instauration toute récente de la section d'électricité à Gand pour y conquérir, en 1906, le diplôme d'ingénieur électricien, tout en assurant son service normal. Appelé ensuite à Bruxelles au bureau s'occupant de la signalisation, il passait, peu de temps avant la guerre de 1914-1918, au Service spécial de la Jonction, étude qui le passionna particulièrement.

En août 1914, il était militarisé et désigné pour la section des chemins de fer en campagne, attachée au grand quartier général, où, après plus de trois ans d'éclatants services au cours desquels il ne cessa de montrer son mépris du danger, il fut appelé à la direction du Havre.

Il quitta l'Administration et entra dans l'industrie privée fin 1922.

Mais en 1929, les Chambres, après une longue controverse, votèrent un crédit pour l'organisation d'une adjudication-concours pour l'exécution du tunnel de près de deux kilomètres au travers du centre de la ville.

M. Franchimont fut rappelé temporairement dans ce but au service de l'Etat. Le 30 juin 1932, il était nommé définitivement ingénieur en chef-directeur au Ministère des Communications, à cette époque Ministère des Transports.

Lorsque, à la suite de la décision prise par les Chambres d'exécuter la Jonction, fut créé l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi, M. Franchimont fut nommé, à l'unanimité du Conseil d'Administration, directeur du nouvel organisme et fut promu directeur général de l'O.N.J. le 1^{er} janvier 1945 et, par arrêté du Régent du 27 avril 1945, il fut nommé au grade de directeur général hors cadre au Ministère des Communications.

M. Franchimont, profitant des derniers progrès de la science, proposa de s'attaquer, dès fin 1936, à un premier tronçon du tunnel, entre la rue des Brigittines et la rue de l'Hôpital, le plus dangereux à construire à cause de la grande proximité de l'église de la Chapelle en état de conservation précaire (13 m. minimum, à côté d'une fouille de 15 à 20 m. de profondeur, dans du sable boulant). M. Franchimont proposa un procédé permettant l'exécution en toute sécurité. Aussi, dès 1938, sans attendre l'achèvement complet du premier tronçon du tunnel, la Classe des Sciences de l'Académie royale décernait-elle à M. Franchimont, pour la période 1936-1938, le prix biennal Charles Lemaire. Le jury ajoute à la fin de son rapport élogieux :

« Une entreprise de telle importance n'est généralement pas, à l'époque actuelle, l'œuvre d'un seul

et gelijkend examen door Wegen en Werken uitgeschreven. Hij was laureaat van zijn promotie. Hij had insgelijks gebruik gemaakt van de toen pas opgerichte afdeling electriciteit, te Gent, om aldaar, in 1906, het diploma van electrische ingenieur te verwerven, zonder zijn normale dienst te kort te doen. Nadien werd hij te Brussel ontboden, om werkzaam te zijn in het Bureau van de Seindienst; kort vóór de oorlog 1914-1918, ging hij over naar de Speciale Dienst der Verbinding, voor welker studie hij buitengewone belangstelling toonde.

In Augustus 1914, werd hij gemilitariseerd en aangewezen voor de afdeling spoorwegen te veld, gehecht aan het Groot Hoofdkwartier, alwaar hij, na meer dan drie jaar schitterende diensten, die hij in vaak zeer gevaarlijke omstandigheden verrichtte, tot de directie van Le Havre werd geroepen.

Hij verliet het Bestuur en trad, einde 1922 in de private nijverheid.

Doch, in 1929, na een lang debat, keurden de Kamers een kredietaanvraag goed, voor de inrichting van een oproep tot inschrijving voor de uitvoering van een tunnel van ongeveer twee kilometer dwars door het midden van de Stad.

Met dit doel, werd de heer Franchimont voorlopig in de Staatsdienst teruggeroepen. Op 30 Juni 1932 werd hij vast benoemd tot hoofdingenieur-directeur in het Ministerie van Verkeerswezen, te dien tijde Ministerie van Vervoer.

Toen, ten gevolge van de beslissing van de Kamers, de Verbinding te verwezenlijken, het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Nord-Zuid-verbinding werd tot stand gebracht, werd de heer Franchimont, eenparig door de Raad van Beheer, benoemd tot directeur van het nieuw organisme en bevorderd tot directeur-generaal van het N.B.V. op 1 Januari 1945 en, bij besluit van de Regent dd. 27 April 1945 benoemd tot de graad van directeur-generaal, buiten kader, in het Ministerie van Verkeerswezen.

De heer Franchimont, willende voordeel trekken uit de jongste vooruitgang op wetenschappelijk gebied stelde voor, reeds op einde 1936, een eerste tunnelvak aan te snijden, tussen de Brigittinenstraat en de Gasthuisstraat, te weten het gedeelte dat de grootste moeilijkheden aanbood, wegens de dichte nabijheid van de reeds zo moeizaam in stand te houden Kappellekerk (amper 13 m., naast een sleuf van 15 tot 20 m. diepte, in drijfzand). De heer Franchimont stelde een procédé voor, dat aan de uitvoering volle veiligheid moest verzekeren. Ook van 1938 af, zonder de gehele voltooiing van het eerste tunnelvak af te wachten, kende de Klasse van Wetenschappen van de Koninklijke Academie aan de heer Franchimont, voor het tijdvak 1936-1938, de tweejaarlijkse prijs Charles Lemaire toe. Tot besluit van haar lofsprekend verslag, verklaarde de Jury :

« Een zo belangrijke onderneming is, heden ten dage, gemeenlijk niet het werk van één man alleen.

homme. Après avoir rendu, en passant, hommage aux précurseurs, le Jury ne peut pas ne pas réserver une part des félicitations décernées au lauréat, à ses collaborateurs, tant de l'administration que des professions libérales et de l'industrie.

» Mais il est unanime à estimer que la part la plus effective et la plus lourde du travail revient à M. E. Franchimont, ingénieur en chef au Ministère des Transports, Directeur de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi, qui a dirigé personnellement les études et l'exécution, avec un zèle connu et apprécié des membres du Jury. »

Le nombre de personnalités du monde technique qui assistèrent à ses funérailles, le 31 juillet, malgré l'annonce forcément tardive à cause des circonstances, montre en quelle estime et quelle admiration unanimes était tenu notre Directeur général, malgré son extrême modestie.

Les obsèques eurent lieu au milieu de l'affliction générale. Au nom du Ministre Van Acker, Président de l'Office absent à l'étranger, M. Victor Wauquez, Echevin de la Ville de Bruxelles, Vice-Président de l'Office, et M. Castiau, son Administrateur-délégué, en qualité d'ami, de Vice-Président de la Société Royale belge des Ingénieurs et Industriels et d'ancien Président de l'Association des Ingénieurs sortis des écoles spéciales de Gand, dont Franchimont fut membre actif et dévoué pendant plus de 40 ans, prononcèrent des paroles émouvantes, à la fois par leur simplicité et leur sincérité, au moment où il allait quitter pour sa dernière demeure, sa famille, ses collaborateurs, ses amis.

6. Décès de M. Lemaire. — M. Charles Lemaire, ancien Directeur général adjoint de la S.N.C.F.B., qu'il a représentée au Conseil d'Administration de l'Office, est décédé le 24 août 1947. M. Lemaire avait fait partie du Conseil d'Administration depuis la création de l'Office jusque fin 1944. Il avait passé sa carrière aux Voies et Travaux et était devenu Directeur de la Voie en 1934.

La Classe des Sciences de l'Académie royale lui avait décerné le prix Lemaire, pour la période 1938-1940, en raison de la conception qu'il avait eue des travaux modifiant et relevant les voies d'accès à Bruxelles-Nord et à Bruxelles-Midi.

7. Personnel. — M. Michaux, qui fut jusqu'au mois d'avril 1946, chef du bureau de dessin de l'O.N.J., est décédé le 27 mars 1947. M. Michaux avait fait partie du service de la Jonction aux Chemins de fer de l'Etat de 1904 à 1914. Il avait fait ensuite un long

Na, terloops, hulde te hebben gebracht aan de voorlopers, kan de Jury niet nalaten een deel van de gelukwensen aan de lauréat toegekend af te wenden op zijn medewerkers, zowel van het bestuur als van de vrije beroepen en van de nijverheid.

» Maar, eenparig is zij van oordeel dat het meest daadwerkelijk en het meest gewichtig aandeel van de arbeid toekomt aan de heer E. Franchimont, Hoofdingenieur bij het Ministerie van Vervoer, Directeur van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding, die, persoonlijk, de studiën en de uitvoering heeft geleid met een ijver die door de leden van de Jury is gekend en gewaardeerd. »

Het aantal personaliteiten uit de technische middeelen die zijn begrafenis bijwoonden, op 31 Juli, ondanks de overmijdelijke vertraging van de kennisgeving derzelve, toont welke achting en bewondering onze Directeur-generaal genoot in weerwil van deszelfs uiterste bescheidenheid.

De uitvaart had plaats in een stemming van algemene droefheid. In naam van Minister Van Acker, Voorzitter van het Bureau, die in het buitenland vertoefde, werd het woord gevoerd door de heer Victor Wauquez, Schepene van de Stad Brussel, Ondervoorzitter van het Bureau, en door de heer Castiau, zijn Afgevaardigde Beheerder, in hoedanigheid van vriend, van Ondervoorzitter van de Koninklijke Maatschappij der Ingenieurs en Nijveraars en van oud-Voorzitter van de Vereniging der Ingenieurs uit de speciale Scholen van Gent, waarvan Franchimont, gedurende meer dan 40 jaar een ijvervol en toegewijd lid was geweest. In alle eenvoud maar oprecht spraken zij op het ogenblik dat hij zijn familie, zijn medewerkers, zijn vrienden voor zijn laatste verblijfplaats ging verlaten.

6. Overlijden van de heer Lemaire. — De heer Charles Lemaire, oud-toegevoegd Directeur-generaal van de N.M.B.S., welke hij in de Beheerraad van het Bureau vertegenwoordigde, overleed op 24 Augustus 1947. De heer Lemaire had deel uitgemaakt van de Raad van Beheer, sedert de oprichting van het Bureau, tot einde 1944. Hij had zijn loopbaan doorgebracht aan Wegen en Werken en was, in 1934, Directeur geworden van de Baan.

De Klasse van Wetenschappen van de Koninklijke Academie had hem, voor het tijdvak 1938-1940, de prijs Lemaire toegekend, om rede van de opvatting, die de zijne was geweest, van de werken tot wijziging en hogerlegging van de opritbanen van Brussel-Noord en Brussel-Zuid.

7. Personeel. — De heer Michaux die, tot de maand April 1946, tekenbureelhoofd van het N.B.V. was geweest, overleed op 27 Maart 1947. De heer Michaux had, aan de Staatsspoorwegen, deel uitgemaakt van de Dienst der Verbinding, van 1904 tot 1914. Vervol-

séjour en Chine. Lors de la création de l'Office, il avait offert son concours que la direction avait accepté avec plaisir, pouvant faire appel à ses souvenirs des premières études et expropriations d'avant 1914. M. Michaux était un fonctionnaire assidu et dévoué. Il continua à assurer ses fonctions jusqu'à ce que la maladie l'obligea à se retirer.

L'effectif actuel du personnel comprend :

1 ingénieur en chef, 2 ingénieurs principaux, 2 ingénieurs, 1 secrétaire d'administration, 1 Directeur comptable, 5 chefs de bureau et bureau de dessin, 2 sous-chefs de bureau, 3 architectes, 1 inspecteur technique principal, 7 inspecteurs techniques, 4 dessinateurs, 19 surveillants principaux, surveillants et surveillants auxiliaires, 11 rédacteurs, commis aux écritures et dactylographes, 4 chaîneurs piocheurs, 1 messenger, 3 nettoyeuses, 2 chargés de mission, soit au total 69 fonctionnaires, employés et ouvriers.

12 de ces agents sont détachés des autres administrations; les autres sont temporaires.

Parmi les agents détachés provisoirement à la S.N.C.F.B. pendant la guerre, 2 sont restés au service de la Société, les autres ont été repris dans les chantiers de l'O.N.J.

3 surveillants, agents temporaires, ont reçu leur préavis, 2 pour limite d'âge et le troisième pour mauvais services.

Suite à la circulaire du Premier Ministre du 14 septembre 1946 (n° 18030) relative aux établissements parastataux, cadre et barème, l'O.N.J. adressa le 2 octobre 1946 au Ministre des Communications un projet de cadre du personnel. Ce projet, modifié par le Département, fut transmis au Ministère du Budget. Aucune réponse n'étant parvenue à l'Office à l'heure actuelle, il n'a pas été possible de compléter le cadre.

CHAPITRE II.

SITUATION DES TRAVAUX EN COURS.

8. Comme il est dit dans l'avant-propos, le passage à une situation relativement normale, c'est-à-dire au forfait absolu pour les entreprises en cours avant mai 1940, les contrats conclus pendant la guerre, et ceux ayant fait, depuis la libération, l'objet d'adjudications publiques, n'a pu se réaliser complètement comme le Conseil d'Administration l'avait souhaité et espéré. L'avant-propos montre l'impossibilité où s'est trouvé l'Office de s'en tenir au régime du forfait absolu qui était courant dans les services publics avant 1939-1940, et les atténuations qui s'imposèrent à cause de l'instabilité du prix de revient, des fournitures de matériaux et des salaires.

gens, had hij, in China; lange tijd verbleven. Bij de oprichting van het Bureau, had hij zijn medewerking aangeboden, welke door de Directie met genoegen werd aanvaard, daar beroep kon worden gedaan op zijn ervaringen van de eerste studiën en onteigeningen van vóór 1914. De heer Michaux was een nauwgezet en toewijdingsvol ambtenaar. Hij bleef zijn ambt waarnemen zolang de ziekte hem niet noopte af te treden.

Het personeel bestaat tegenwoordig uit :

1 hoofdingenieur, 2 eerstaanwezende ingenieurs, 2 ingenieurs, 1 bestuurssecretaris, 1 rekenplichtig Directeur, 5 bureelhoofden en tekenbureelhoofden, 2 onderbureelhoofden, 3 architecten, 1 eerstaanwendend technisch inspecteur, 7 technische inspecteurs, 4 tekenaars, 19 eerst-aanwezende opzichters, opzichters en hulp opzichters, 11 opstellers, klerken en typisten, 4 wegwerkers-kettingdragers, 1 bode, 3 schoonmaaksters, 2 gelastigden met opdracht, zijnde samen 69 ambtenaren, bedienden en werklieden.

12 van die beambten zijn van andere Rijksdiensten gedetacheerd; de overigen zijn tijdelijke agenten.

Onder de agenten, die, voorlopig, bij de N.M.B.S., tijdens de oorlog, gedetacheerd werden, bleven er 2 in de dienst van de Maatschappij, de overigen werden overgenomen op de bouwterreinen van het N.B.V.

Aan 3 opzichters, tijdelijke agenten, werd opzeg gegeven : 2 wegens leeftijdsgrens en de derde om reden van slechte dienst.

Ingevolge het rondschriften van de Eerste Minister, dd. 14 September 1946 (Nr 18030), betreffende de parastatale inrichtingen, kader en barema, richtte het N.B.V., op 2 October 1946, tot de Minister van Verkeerswezen een ontwerp van personeelskader. Dit door het Departement gewijzigd ontwerp werd aan de Minister van Begroting overgemaakt. Daar tot nog toe, het Bureau geen bescheid mocht ontvangen, was het niet mogelijk het kader aan te vullen.

HOOFDSTUK II.

STAND VAN DE IN GANG ZIJNDE WERKEN.

8. Zoals wordt gezegd in de inleiding, kon de overgang naar een betrekkelijk normale toestand, te weten de vaste aannemingssom voor de vóór Mei 1940 in gang zijnde werken, de gedurende de oorlog gesloten contracten en die welke, sedert de bevrijding, openbaar aanbesteed werden, nog niet gans verwezenlijkt worden, zoals dit door de Raad van Beheer werd gewenst en verwacht. De inleiding toont in welke onmogelijkheid het Bureau zich heeft bevonden om zich te houden aan de regel van de vaste aannemingssom, zoals dit de gewoonte was in de Openbare Diensten vóór 1939-1940, alsmede welke milderingen werden opgedrongen, ter oorzaak van de onvastheid van de kostprijs, van de leveringen van materialen en van de arbeidslonen.

Si ces modifications n'avaient pas été admises, les soumissionnaires se fussent abstenus; ou bien, pour se couvrir contre les difficultés imprévues, eussent exigé des prix excessifs lors des adjudications. Certaines réserves devront être admises, ainsi que des bordereaux de prix admettant des revisions ultérieures dans des conditions déterminées.

Des adjudications, publiques ou restreintes, ont néanmoins eu lieu, en respectant le principe des appels à la concurrence. Les résultats ont souvent été décevants, par rapport aux prévisions de 1945 et 1946, vu les changements intervenus dans les prix. Le lecteur pourra relire utilement, à ce sujet, les rapports annuels afférents aux années précédentes [chap. II, *Doc. n° 18*, Chambre des Représentants, session 1946-1947 (O.N.J., *Doc. n° 896*) et *Doc. n° 22*, Chambre des Représentants, session 1945-1946, p. 13 (*Doc. O.N.J., n° 831*)].

On se trouve actuellement devant des situations de fait, contre lesquelles on doit se déclarer impuissant et l'on doit même hésiter à citer, par rapport aux prix de 1939, des coefficients d'augmentation, eux-mêmes sujets à d'énormes variations, positives ou négatives. Cet état de choses n'est pas propre à l'Office; il suffit, pour constater les hésitations actuelles du monde de l'entreprise de travaux et de fournitures, intéressant la construction, de consulter le bulletin bi-hebdomadaire intitulé : *Chronique des Travaux publics* et qui publie, non seulement les avis concernant de très nombreuses adjudications des principales administrations publiques, mais aussi, sous rubrique spéciale, les résultats des adjudications, avec les noms des soumissionnaires. On peut y faire des constatations surprenantes. Pour un travail ou des fournitures déterminées, on lit des différences variant du simple au triple, quadruple, parfois même au décuple ! Les offres diffèrent même sensiblement, là où les administrations publient leur propre estimation, soit aux prix de 1939, soit dans la conjoncture actuelle.

Quoi qu'il en soit, l'espoir caressé en 1945 (voir *Doc. n° 22*, Chambre des Représentants, p. 16, session 1945-1946, O.N.J., *Doc. n° 896*) de voir se stabiliser au double les prix de 1939-1940, doit être définitivement abandonné. Les taux actuels sont largement supérieurs.

Force est de constater que toute tentative d'établissement d'un coefficient pour la dépense en main-d'œuvre donne des résultats inattendus et qui, quoique exacts, ne manquent pas de surprendre les non-initiés.

Signalons aussi une autre cause de réduction du rendement. L'approvisionnement irrégulier des matériaux aux chantiers oblige à tout moment les entrepreneurs à apporter des changements au planning logiquement prévu pour un avancement normal et économique. Ils se voient obligés d'agir de cette façon pour éviter le chômage et, par suite, la désertion

Indien die wijzigingen niet werden aanvaard, zouden de inschrijvers zich onthouden hebben; ofwel, om zich te dekken tegen de onvoorziene moeilijkheden, zouden zij, bij de aanbestedingen, overdreven prijzen hebben geëischt. Men dient zeker voorbehoud te aanvaarden, alsmede prijslijsten die latere herzieningen, in gegeven omstandigheden, toelaten.

Openbare of beperkte aanbestedingen hadden nochtans plaats, met inachtneming van het principe van beroep op de mededinging. De uitslagen waren soms teleurstellend, met betrekking op de vooruitzichten van 1945 en 1946, wegens de veranderingen in de prijzen ontstaan. De lezer zal dienaangaande met nut herlezen de jaarverslagen over de vorige dienstjaren [hoofdst. II, *Stuk n° 18*, Kamer der Volksvertegenwoordigers, zittingsjaar 1946-1947 (N.B.V., *Stuk n° 896*) en *Stuk n° 22*, Kamer der Volksvertegenwoordigers, zittingsjaar 1945-1946, blz. 13 (*Stuk N.B.V., n° 831*)].

Thans bevindt men zich tegenover feitelijke toestanden, tegen welke men zich moet onmachtig verklaren, en men moet zelfs aarzelen, met betrekking tot de prijzen van 1939, verhogingscoëfficiënten aan te halen, die zelf aan grote positieve, of negatieve schommelingen onderhevig zijn. Die staat van zaken is niet eigen aan het Bureau; het volstaat, om de tegenwoordige aarzelingen te doen blijken, welke die zijn van de aannemers van werken en leveringen, het bouwbedrijf betreffende, het veertiendaags bulletin te raadplegen, de *Chronique des Travaux publics* geheten. Daarin worden niet alleen de adviezen opgenomen over zeer talrijke aanbestedingen uitgaande van de openbare besturen, maar ook — onder bijzondere rubriek — de uitslagen van de aanbestedingen met de namen van de inschrijvers. Daarin komt men zonderlinge dingen tegen. Voor een bepaald werk of bepaalde leveranciers, leest men er verschillen die lopen van het enkelvoudige tot het twee- of drievoudige, tot het viervoudige, ja zelfs tot het tienvoudige ! De aanbiedingen verschillen zelfs aanzienlijk, daar waar de besturen hun eigen raming doen kennen, hetzij tegen de prijzen van 1939, hetzij in de huidige conjunctuur.

Wat er ook van zij, de in 1945 gekoesterde hoop (zie *Stuk n° 22*, Kamer der Volksvertegenwoordigers, blz. 16, zittingsjaar 1945-1946; N.B.V., *Stuk n° 896*) de prijzen van 1939-1940 op het dubbel te zien vaststellen, moet voor goed worden uitgeschakeld. De tegenwoordige prijzen staan veel hoger.

Men is gedwongen vast te stellen dat iedere poging om een coëfficiënt te bepalen voor de arbeidsleveringen, tot onverwachte resultaten leidt, welke — hoe wel juist zijnde — niet nalaten de oningewijden te verbazen.

Wij willen nog een andere oorzaak aantonen van vermindering der rendering : De onregelmatige bevoorrading van de materialen op de bouwterreinen, noopt gedurig de aannemers veranderingen te brengen in het logisch voorziene plannenstel om een normale en economische voortzetting te verzekeren. Zij worden verplicht aldus te handelen om werkloos-

d'une partie des travailleurs. Mais c'est au détriment du rendement et du bénéfice escompté.

Malgré les difficultés et leur désir de conserver leur main-d'œuvre au travail, un de nos entrepreneurs vient de nous faire savoir (fin septembre 1947) qu'il s'est vu obligé de licencier 65 travailleurs faute de ciment. Plusieurs chantiers souffrent également de pénurie de ciment. La Société Nationale des Chemins de Fer Belges n'a pu fournir en temps utile le nombre de wagons nécessaires, à cause des grèves de la métallurgie de la région liégeoise.

On peut signaler, à ce propos, que les entrepreneurs ont fait preuve de bonne volonté en s'entraïdant mutuellement. D'autre part, l'O.N.J. est intervenu auprès du Cartel des Cimenteries et auprès de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Ajoutons enfin une dernière cause d'élévation du coefficient : plusieurs entreprises, et parmi celles-ci les plus importantes, en sont arrivées à la phase de parachèvement, travaux les plus délicats, exigeant des matériaux de choix, une main-d'œuvre plus spécialisée, dont les salaires ont le plus augmenté parce que devenue plus rare.

*
**

Nous donnons, ci-après, un résumé de la situation des diverses entreprises, en cours ou achevées.

9. Tunnel.

a) *Premier tronçon*, de la tête Sud du tunnel à la rue de l'Hôpital (longueur 350 m.) achevé en 1938. Le garage-parking, au-dessus du tunnel, le long de la rue d'Or, avec entrée rue de l'Hôpital et sortie place de Dinant, abandonné par l'occupant dans un état lamentable, a été aménagé et loué à l'Administration des Postes, qui y abrite et entretient les camionnettes de son service.

b) *Deuxième tronçon*, de et y compris la rue de l'Hôpital à la rue de Loxum (environ 450 m.). Adjugué le 1^{er} mars 1938, achevé en 1942. Les vastes constructions d'abris et logements faits par les Allemands sur les quais souterrains ont été démolis à grands frais. Il en est de même pour les importants et coûteux aménagements faits après la libération par l'armée américaine pour installer un spacieux mess et cantine dans l'entresol inférieur (entre le niveau des rues et le plafond du tunnel ferroviaire). Ces locaux seront utilisés en grande partie par les halls de sortie et d'accès vers les quais, divers services ferroviaires et les installations de ventilation, etc

c) *Troisième tronçon*, s'étendant de la rue de

heid te vermijden en, dienvolgens, het weglopen van een gedeelte der arbeiders. Doch dit is tot schade en nadeel van de rendering en van de verhoopde winst.

Ondanks de zwaarigheden en hun verlangen hun arbeiders aan het werk te houden, vernemen wij van een van onze aannemers (einde September 1947), dat hij zich heeft verplicht gezien 65 arbeiders af te danken, bij gebrek aan cement. Verscheidene bouwterreinen lijden insgelijks door het gebrek aan cement. De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kon, ter oorzaak van de werkstakingen in het metaalbedrijf van het Luikse, niet tijdig het nodig aantal wagons beschikbaar stellen.

Dienaangaande, kan worden gezegd dat de aannemers van veel goede wil hebben doen blijken, door zich onderling te steunen. Anderzijds, is het N.B.V. tussengekomen bij het Kartel der Cementfabrieken en bij de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Voegen wij, ten slotte, een laatste oorzaak toe, waaraan de stijging van de coëfficiënt te wijten is : Verscheidene aannemingen en, onder deze de meest aanzienlijke, hebben het stadium bereikt van de voltooiingswerken, — de meest kies — welke materialen vereisen van prima kwaliteit, meer gevormde arbeidskrachten wier lonen het meest zijn gestegen, gezien die arbeiders meer zeldzaam geworden zijn.

*
**

Hierna, geven wij een kort overzicht van de staat der in gang zijnde of voltooide aannemingen.

9. Tunnel.

a) *Eerste gedeelte*, van het zuidelijk hoofd van de tunnel tot de Gasthuisstraat (lengte 350 m.), voltooid in 1938. De parking-garage, boven de tunnel, doorheen de Goudstraat, met ingang in de Gasthuisstraat en uitgang op de Dinantplaats, door de bezetter in een ellendige staat achtergelaten, werd geschikt gemaakt en verhuurd aan het Postbestuur voor het stallen en onderhouden van zijn dienstbestelwagens.

b) *Tweede gedeelte*, van en met de Gasthuisstraat tot de Loxumstraat (ongeveer 450 m.). Toegewezen op 1 Maart 1938, voltooid in 1942. De ruime gebouwen van schuil- en logeerplaatsen door de Duitsers op de ondergrondse perrons aangebracht, werden met grote kosten gesloopt. Dit geldt eveneens voor de aanzienlijke en duurkostende inrichtingen welke het Amerikaans leger, na de bevrijding heeft aangebracht, voor de installatie van een ruime mess en cantine, in de onderste tussenverdieping (tussen het niveau van de straten en de zoldering van de spoorwegtunnel); deze ook werden gesloopt.

Deze lokalen zullen grotendeels benuttigd worden door de toegangs- en uitgangshallen naar en van de perrons, voor onderscheidene spoorwegdiensten en de ventilatie-inrichtingen, enz.

c) *Derde gedeelte*, zich uitstrekkende van de

Loxum à la rue de l'Orsendael (longueur 500 m.), adjudgé le 26 janvier 1940. Il est subdivisé en deux secteurs.

1° Premier secteur : de la rue de Loxum à la rue d'Assaut. La rue de Loxum a été barrée à la circulation, on y exécute des travaux de détournement des diverses canalisations. Les terrassements ont commencé et leur sonnette de battage vient d'être montée du côté de la partie Nord adjacente du deuxième tronçon. Les palplanches métalliques sont attendues vers le début d'octobre.

2° Deuxième secteur : de la rue d'Assaut à la rue de l'Orsendael. La plus grande activité du chantier s'est manifestée dans ce secteur, qui sera complètement terminé pour la fin de l'année.

d) *Quatrième tronçon*, s'étendant de la rue de l'Orsendael au et y compris le boulevard Botanique (environ 425 m. de longueur).

Les travaux du tunnel à l'emplacement du boulevard Botanique sont fort avancés. Les travaux de bétonnage de la partie ferroviaire seront terminés pour la fin de l'année. Il restera à exécuter la superstructure et le rétablissement du boulevard Botanique, où la circulation pourra être rétablie pour avril 1948.

Dans le restant de ce tronçon, les deux rideaux de palplanches ont été battus, sauf au droit des artères qui traversent le chantier; on procède aux terrassements, au creusement des faux-puits, pose de la charpente d'élançonnement, etc.

e) *Cinquième tronçon* du tunnel, Botanique, s'étendant de la rue Saint-Lazare au boulevard du Jardin Botanique (longueur 260 m.).

Les travaux de gros-œuvre du tunnel sont complètement terminés. On va procéder aux terrassements nécessaires à la remise en état du Jardin Botanique.

10. *Viaduc tronçon Brabant*, s'étendant de la rue de Brabant à la rue Saint-Lazare (longueur 120 m.). — Les travaux de gros-œuvre, y compris le pont de la rue de Brabant, sont complètement terminés. On procède en ce moment à la pose des voies, pylônes-supports de caténaires, lignes électriques pour la mise en service des voies surélevées Bruxelles-Anvers, qui seront misés en service au début de 1948.

11. *Bâtiment des Recettes de la Halte centrale*. — L'ossature du bâtiment est terminée et le revêtement en pierre de Reffroi et de Gobertange également, sauf à l'angle des rues Cantersteen et de la Putterie. Les travaux de pose de la toiture et des lanterneaux sont en cours. Les tuyauteries de descente des eaux pluviales, complétant ainsi la mise hors d'eau du bâtiment, viennent d'être commandées. On a procédé également à la première adjudication des travaux de parachèvement du bâtiment, celle des châssis métalliques extérieurs et intérieurs, qui ont été con-

Loxumstraat tot aan de Orsendaalstraat (lengte 500 m.), aanbesteed op 26 Januari 1940. Het is in twee sectoren onderverdeeld :

1° Eerste sector : van de Loxumstraat tot aan de Stormstraat. De Loxumstraat werd voor het verkeer afgesloten, ter wille van de werken tot verlegging der onderscheidene leidingen. Met de graafwerken werd een aanvang gemaakt en het heitoestel werd opgesteld, naar de noordzijde, tegenaan het tweede tunnelvak. Men verwacht de metalen damplanken, tegen begin October.

2° Tweede sector : van de Stormstraat tot de Orsendaalstraat. De grootste bedrijvigheid heerst op dit bouwterrein waar de werken, einde van het jaar, zullen geëindigd zijn.

d) *Vierde gedeelte*, zich uitstreckende van de Orsendaalstraat tot en met de Kruidtuinlaan (ongeveer 425 m. lengte).

De tunnelwerken in de Kruidtuinlaan zijn goed gevorderd. De betonningen van het spoorweggedeelte zullen, einde van het jaar, afgelopen zijn. Dan blijft de bovenbouw uit te voeren en het wederherstellen van de Kruidtuinlaan waar, tegen April 1948, het verkeer weer normaal zal geworden zijn.

In het overblijvend gedeelte van dit vak, werden de twee damwanden reeds ingeheld, behalve daar waar de straatwegen het bouwterrein doorsnijden; men is bezig met de graafwerken, het delven van de verliesputten, het inzetten van het schoeiingsraamwerk, enz.

e) *Vijfde tunnelgedeelte*, Kruidtuin, dat zich uitstrekt van de Sint-Lazarusstraat tot de Kruidtuinlaan (lengte 260 m.).

Het ruwwerk van de tunnel is geheel voltooid. Men gaat de nodige grondwerken aanvangen voor het weder in staat stellen van de Kruidtuin.

10. *Viaduct vak Brabant*, zich uitstreckende van de Brabantstraat tot de Sint-Lazarusstraat (lengte 120 m.). — Het ruwwerk, met inbegrip van de brug van de Brabantstraat is gans voltooid. Men is thans bezig met het leggen der spoorbaan, het opstellen van de catenairmasten, de electrische lijnen voor de bediening van de hogergelegde spoorbaan Brussel-Antwerpen, welke, begin 1948 zullen in dienst genomen worden.

11. *Ontvangstgebouw van de Centrale Halte*. — Het raamwerk van het gebouw is geheel voltooid en de bekleding in Reffroi- en Gobertange-stenen insgelijks, behalve op de hoek van de Cantersteen en de Putterij. De dakbedekkingen en het aanbrengen van de bovenlichten zijn in staat van uitvoering. De buisleidingen voor de afvoer van het regenwater, welke alzo het in 't droge stellen van het gebouw volledigen, zijn reeds besteld. Ook werd de eerste aanbesteding gedaan van de werken tot laatste voltooiing van het gebouw, te weten voor de buiten en

fiés à la firme CHAMEBEL qui avait présenté l'offre la plus avantageuse.

12. Section en viaduc rue des Brigittines-gare du Midi.

a) Secteur tête Sud du tunnel. — Rue Basse.

Les travaux de démolition d'ouvrages anciens et vétustes confiés, par adjudication, à la Société Sogetra, plus bas soumissionnaire, ont été terminés à la satisfaction de l'O.N.J. le 12 juin 1947.

Signalons qu'entre la tête Sud et la rue Basse s'élève un complexe de constructions, érigées avant 1914 en partie inachevées, comportant des ponts en voûte, des murs de soutènement, des ponts métalliques et un ensemble de magasins sous voies, couvert de dalles en béton armé.

Un inventaire complet de ces ouvrages a dû être fait en vue de vérifier leur comportement sous l'effet des charges roulantes plus importantes qu'au moment de leur construction. Les trois passages intérieurs en maçonnerie ont été achevés et mis en état en 1936.

Il fallait aussi tenir compte de la présence de la Halte-Chapelle, non prévue aux plans primitifs, qui entraînait entre les voies l'établissement de deux quais nouveaux de 200 m de longueur.

Le tracé des voies a dû être modifié en conséquence et les installations sous voies ont dû être sensiblement élargies par débordement sur la limite Ouest des ouvrages primitifs.

Il était nécessaire aussi de tenir compte de l'attaque des agents atmosphériques sur les parties métalliques (ponts et armatures en béton armés mis à nu) exposées de longues années aux intempéries.

Tous ces facteurs ont entraîné le renforcement de certains ouvrages et la démolition de certaines parties pour lesquelles le mauvais état de conservation ou la nouvelle configuration des lieux (quais, halte sous voies) ne permettaient plus leur mise en service dans l'état actuel.

Les nécessités de la circulation moderne ont imposé l'élargissement du pont de la rue Terre-Neuve.

La mise en adjudication de ces travaux pour tout le tronçon s'étendant de la tête Sud du tunnel à la rue Basse est prévue pour le mois de novembre 1947. Un délai de 500 jours ouvrables sera accordé à l'entrepreneur pour l'achèvement de ce travail qui comporte également l'aménagement de la voirie aux abords de la Halte Chapelle, ainsi que la construction rue des Tanneurs de 200 m d'égout collecteur. L'exécution de ce dernier ouvrage permettra de raccorder définitivement le collecteur longeant le tunnel depuis le boulevard du Jardin Botanique jusqu'à l'église de la

binnen metalen ramen, toevertrouwd aan de firma CHAMEBEL die het meest voordelig aanbod had ingezonden.

12. Afdeling in viaduct Brigittinenstraat-Zuidstation.

a) Sector Zuidelijk tunnelhoofd-Bassestraat.

De afbraak van oude en verouderde werken, bij aanbesteding toevertrouwd aan de Maatschappij SOGETRA, laagste inschrijver, werden, op 12 Juni 1947, tot volledige genoegdoening van het N.B.V. voltooid.

Wij moeten vermelden dat, tussen het Zuidelijk hoofd en de Bassestraat, zich een complex van bouwwerken bevindt, van vóór 1914, nog gedeeltelijk onvoltooid, omvattende hoogbruggen, steunmuren, metalen bruggen en een geheel van onder spoor gelegen magazijnen afgedekt met gewapend betonnen platen.

Van die werken moest een volledige inventaris worden opgemaakt, ten einde hun weerstand te beproeven onder de druk van rollende belasting aanzienlijker dan op het ogenblik van hun constructie. De drie onderdoorgangen in metselwerk werden, in 1936, voltooid en in staat gesteld.

Men diende insgelijks rekening te houden met de Halte-Kapelle, in de oorspronkelijke plans niet voorzien, welke noodzakelijk maakte, tussen de sporen, twee nieuwe perrons van 200 m lengte aan te brengen.

Het tracé van de banen moest dienvolgens gewijzigd worden en de onder spoor gelegen inrichtingen aanzienlijk verbreed worden door uitsteken buiten de Westelijke grens van de oorspronkelijke werken.

Het was ook nodig rekening te houden met het invrelen van atmosferische elementen op de metalen gedeelten (blootgelegde bruggen en raamwerken in gewapend beton) welke lange jaren aan weer en wind blootgesteld waren geweest.

Wegens al die factoren, dienden sommige werken te worden verstevigd, zekere delen afgebroken te worden die, door hun slechte staat van bewaring of de nieuwe gedaante van de plaatsen (perrons, halte onder spoor), in hun huidige staat niet meer bruikbaar waren.

De noodwendigheden van het moderne verkeer hebben de verbreding van de Nieuwland-brug onvermijdelijk gemaakt.

De aanbesteding van die werken voor gans het gedeelte dat zich uitstrekt van het Zuidelijk tunnelhoofd tot de Bassestraat, wordt voorzien voor de maand November 1947. Aan de aannemer zal een termijn van 500 werkdagen worden verleend voor de voltooiing van dit werk, dat insgelijks de geschiktmaking omvat van de toegangswegen naar de Halte-Kappelle, alsmede het bouwen, in de Huidevettersstraat, van 200 m. hoofdriool. Door de uitvoering van dit werk, zal de definitieve aansluiting kunnen geschieden van het hoofdriool, dat langs de tunnel op-

Chapelle aux pertuis de la Senne, boulevard du Midi

b) *Secteur rue Basse. — Boulevard du Midi.*

Les travaux de réaménagement des deux quadrilatères compris entre la rue Basse et le boulevard du Midi et de la place de la Constitution (modifications dues à une extension des projets ferroviaires) ainsi qu'une tranche du grand quadrilatère comprise entre la rue d'Argonne et la façade de la nouvelle gare ont été confiés, suite à l'adjudication du 31 mai 1946 à l'Association S.A. Sotrahay et Cerfontaine frères.

Les travaux ont commencé au début de septembre 1946.

Entre la rue Basse et le boulevard du Midi, les démolitions sont terminées. Les fondations ont été conservées dans toute la mesure du possible. Place de la Constitution les démolitions sont également terminées ainsi que l'appropriation des anciennes fondations à la nouvelle configuration des ouvrages, c'est-à-dire pieux en bois, pieux Franki, semelles en béton armé, détournement de canalisations, égouts, etc.

Dans la tranche du grand quadrilatère les fondations par pieux Franki et les semelles en béton armé sont également terminées.

Cette entreprise de la rue Basse à la rue d'Argonne aurait dû normalement être terminée à la fin de 1947. Toutefois de nombreux facteurs (voir ci-avant) sont venus ralentir considérablement l'avancement normal des chantiers.

Il en résulte qu'un retard important dans l'achèvement de l'entreprise doit être envisagé dès maintenant. Le montage de la charpente métallique, à enrober dans le béton, ne pourra commencer qu'en décembre 1947 et l'entreprise elle-même ne sera vraisemblablement pas terminée avant la fin de 1948.

L'ensemble des ouvrages contigus restant à adjuger (gare d'autobus, bâtiment des P.T.T., ponts et tunnels divers) ne pourra être confié à un entrepreneur qu'à la fin de l'année 1948 lorsque le nombre de voies ferrées sera suffisant pour permettre d'assurer tout le trafic en gare haute et ainsi de libérer l'emplacement du bâtiment des recettes actuel qui doit rester en service jusqu'à cette date.

13. Travaux des gares du Nord et du Midi.

I. — Gare du Nord.

a) *Entreprise Blaton-Aubert (cahier des charges n° 309.14 de 1937. Première entreprise).*

Les travaux de cette entreprise ont été entièrement achevés.

b) *Entreprise Blaton-Aubert (cahier des charges n° 300.45 de 1939. Deuxième entreprise). Construction de divers ouvrages d'art en gare du Nord.*

loopt, van de Kruidtuinlaan af tot aan de Kappellekerk, met de Zennekoker, Zuidlaan.

b) *Sector Basse-sstraat-Zuidlaan.*

De wedergeschiedmakingswerken van beide vierhoeken gelegen tussen de Basse-sstraat en de Zuidlaan en de Grondwetplaats (wijzigingen te danken aan een uitbreiding van de spoorwegontwerpen) alsmede van een strook van de grote vierhoek begrepen tussen de Argonne-sstraat en de voorgevel van het nieuwe station, werden ingevolge de aanbesteding van 31 Mei 1946, toevertrouwd aan de Naamloze Vereniging Sotrahay en Cerfontaine gebroeders.

De werken vingen aan, begin September 1946.

Tussen de Basse-sstraat en de Zuidlaan, zijn de slopingswerken geëindigd. De funderingen werden zoveel mogelijk behouden. Op de Grondwetplaats; zijn de slopingswerken insgelijks geëindigd, alsmede de aanpassing van de oude fundering op de nieuwe gedaante van de werken, te weten: houten palen, Franki-palen, platen in gewapend beton, omlegging van de leidingen, riolen, enz.

In de strook van de grote vierhoek, zijn de funderingen door middel van Franki-palen en de platen in gewapend beton insgelijks voltooid.

Deze aanneming van de Basse-sstraat tot de Argonne-sstraat zou normaal, op het einde van 1947 moeten af zijn. Echter zijn talrijke factoren (zie hiervoor) de normale vooruitgang van de werken komen vertragen.

Het gevolg daarvan is, dat men een aanzienlijke vertraging van nu af aan, dient te voorzien in de voltooiing van de aanneming. Het monteren van het in beton te omhullen metalen raamwerk, kan slechts in December 1947 aanvangen, en de aanneming zelf zal waarschijnlijk niet vóór einde 1948 kunnen afgeraken.

Het geheel van de nog aan te besteden belendende werken (autobusstation, gebouw der P.T.T., onderscheidene bruggen en tunnels) zal slechts, einde 1948, aan een aannemer kunnen toevertrouwd worden, wanneer het getal spoorbanen toereikend zal zijn om het vervoer te kunnen verzekeren in bovenstation en also de plaats van het huidig ontvangstgebouw vrij te maken, dat tot op die datum in dienst moet blijven.

13. Werken van de Noord- en Zuidstations.

I. — Noordstation.

a) *Aannemingen Blaton-Aubert (lastenkohier n° 309.14 van 1937. Eerste aanneming).*

De werken van deze aanneming zijn gans voltooid.

b) *Aannemingen Blaton-Aubert (lastenkohier n° 300.45 van 1939). (Tweede aanneming). Bouw van onderscheidene kunstwerken Noordstation.*

Les travaux de gros-œuvre sont achevés. L'exécution des abris-parapluies sur les quais relevés de la ligne électrique Bruxelles-Anvers est en cours. Il en est de même du parachèvement des couloirs sous voies.

Les travaux de détournement de la rue du Progrès sont terminés. Tenant compte de l'interruption prolongée des travaux au cours de l'hiver 1946-1947, tous les travaux prévus pour exécution suivant la nouvelle convention (première phase) seront achevés au début de 1948. Les travaux définis par cette convention ont pris cours le 31 octobre 1946.

c) *Entreprise de la Société Générale des Grands Travaux (cahier des charges n° 300.30 de 1939). Construction des ouvrages d'art entre les rues Rogier et du Pavillon.*

La nouvelle convention conclue avec cet entrepreneur a pris cours le 1^{er} octobre 1946. Les travaux à exécuter comprennent l'achèvement des ouvrages de la première phase, c'est-à-dire le passage inférieur de l'Allée Verte et le passage inférieur de l'avenue de la Reine. Ces travaux sont déjà terminés.

D'autre part, l'entrepreneur a commencé l'exécution des fondations pour les supports de caténaires du côté de la rue du Progrès. Les travaux de voirie à exécuter rue d'Aerschot seront entamés le 15 septembre 1947.

Tenant compte de l'interruption prolongée des travaux au cours de l'hiver 1946-1947, tous les ouvrages prévus pour exécution suivant la nouvelle convention seront achevés fin 1947 ou début 1948.

d) *Entreprise Engema (cahier des charges n° 300.34 de 1939). Construction de l'aile gauche du nouveau bâtiment des recettes.*

Les travaux de parachèvement ont été poursuivis. Ceux des premier et second étages sont en voie d'achèvement.

II. — Gare du Midi.

a) *Entreprise Sotrahay (cahier des charges n° 300.57 de 1939). Construction de divers ouvrages d'art et du nouveau bâtiment des recettes.*

1. Construction du nouveau bâtiment des recettes du côté de la rue de France. Le parachèvement de ce bâtiment est pratiquement terminé. Le revêtement de la tour est en cours d'exécution.

2. Massif du quai transversal : le gros-œuvre a été achevé et le montage de l'infrastructure métallique (Entreprise Enghien Saint-Eloi) est pratiquement terminé. Le bétonnage est en cours ainsi que la construction des escaliers.

3. La construction du quai 9/10 a été achevée et le montage du quai 11/12 est en cours.

4. Bâtiment B. Le battage des pieux a été achevé; il en est de même des massifs de fondation ainsi que

De ruwwerken zijn geëindigd. De werken van de regenkapshuilplaatsen op de verhoogde perrons van de elektrische lijn Brussel-Antwerpen zijn in gang. Zo gaat het ook met de afwerking van de doorgangen onder spoor.

De werken van verlegging der Vooruitgangstraat zijn af. Rekening gehouden met de langdurige onderbreking van de werken, tijdens de Winter 1946-1947, zullen al de werken voorzien om volgens de nieuwe overeenkomst (eerste fase) uitgevoerd te worden, voltooid zijn in het begin van 1948. De door deze overeenkomst bepaalde werken vingen aan op 31 October 1946.

c) *Aanneming van de Algemene Maatschappij der Grote Werken (lastenkohier n° 300.30 van 1939). Kunstwerken tussen de Rogierstraat en de Paviljoenstraat.*

De nieuwe overeenkomst met die aannemer gesloten, nam een aanvang op 1 October 1946. De uit te voeren werken omvatten de voltooiing van de werken der eerste fase, te weten de onderdoorgang van de Groendreef en de ondergang van de Konin-ginnelaan. Die werken zijn reeds geëindigd.

Anderzijds, heeft de aannemer een begin gemaakt met de funderingswerken voor de catenairmasten, naar de kant van de Vooruitgangstraat. De in de Aerschotstraat uit te voeren straatwerken zullen op 15 September 1947 aanvangen.

Rekening gehouden met de langdurige onderbreking van de werken tijdens de Winter 1946-1947, zullen al de werken voorzien om volgens de nieuwe overeenkomst uitgevoerd te worden, geëindigd zijn op het einde van 1947 of begin 1948.

d) *Aanneming Engema (lastenkohier n° 300.34 van 1939). Bouw van de linker vleugel van het nieuw ontvangstgebouw.*

De voltooiingswerken werden voortgezet. Die van de eerste en tweede verdieping gaan naar hun einde.

II. — Zuidstation.

a) *Aanneming Sotrahay (lastenkohier n° 300.57 van 1939). Bouw van onderscheidene kunstwerken en van het nieuw ontvangstgebouw.*

1. Bouw van het nieuw ontvangstgebouw aan de kant van de Frankrijk-straat. Met de afwerking van dit gebouw werd praktisch een einde gemaakt. Met de bekleding van de toren is men bezig.

2. Blok van het dwarsperron : het ruwwerk is gedaan en de montering van de metalen onderbouw (Aanneming Enghien Saint-Eloi) is praktisch geëindigd. Men is bezig met de betonnering alsmede met de bouw van de trappen.

3. De bouw van het perron 9/10 werd voltooid en de montering van perron 11/12 is aan de gang.

4. Gebouw B. Het inheien van de palen is geëindigd; voltooid zijn ook de funderingsblokken,

du bétonnage des colonnes de support. Le montage de la plate-forme métallique est également achevé. La construction des locaux intérieurs a été entamée.

5. Couloir N. Le gros-œuvre est terminé.
6. Couloir D (entre hall à bagages et hall à marchandises). Le gros-œuvre est terminé.
7. Ouvrage J (passage de la rue Théodore Verhaegen, 2^e tronçon). Ces travaux ont été achevés.
8. Ouvrage P (couloir pour véhicules vers remise aux autorails). Entièrement achevé.
9. Quai transversal : entièrement achevé.
10. Abris-parapluie : le montage des abris pour les trois quais nouveaux 7/8-9/10 et 11/12 est en cours. Les installations pour l'exploitation des quais (loges, ascenseurs, traînages, etc.) sont en cours d'exécution.
11. Installations de chauffage : diverses installations de chauffage ont été exécutées dans les locaux du service de l'exploitation.

b) *Adjudications récentes de la S.N.C.B.*

1. Le 4 juillet 1947, la S.N.C.B. a mis en adjudication les travaux de parachèvement du bâtiment d'entrée et d'une partie des locaux de la nouvelle gare du Midi. Les offres reçues ont varié entre 29 et 40 millions. Les travaux ont été confiés au plus bas soumissionnaire.
2. Le 29 août 1947 a eu lieu l'adjudication pour la construction de 24 massifs de fondation pour pylônes-supports de caténaires à Bruxelles-Midi. Les offres reçues ont varié entre 5,760,000 francs et 8,500,000 francs. Les travaux ont été également confiés au plus bas soumissionnaire. Une partie importante de la dépense est à imputer au compte électrification.

CHAPITRE III. DÉLAIS.

14. Au chapitre III du rapport de l'an dernier (Chambre, *Doc.* n° 18, session 1946-1947, p. 12), l'attention a été attirée sur la question des délais d'achèvement si importants, non seulement au point de vue ferroviaire, mais également pour ce qui concerne le problème de l'urbanisme et de la reconstruction du centre de Bruxelles.

Tout retard dans les travaux a sa répercussion sur l'aliénation des terrains faisant partie du domaine immobilier de l'Office et la mise à la disposition de logements à une partie, tout au moins, des habitants qui, malgré leurs préférences et leur désir de continuer à habiter le quartier où ils ont vécu, furent obligés de se déplacer vers la banlieue ou même au delà.

alsmede de betonnering van de steunpijlers. De montering van het metalen platdak is insgelijks geëindigd. Met de bouw der binnenlokalen werd aangevangen.

5. Doorgang N. De ruwbouw is geëindigd.
6. Doorgang D (tussen de bagage-hal en de goederen-hal). De ruwbouw is geëindigd.
7. Werk J (doorgang van de Theodore Verhaegenstraat, 2^e tunnelvak). Die werken zijn geëindigd.
8. Werk P (doorgang voor voertuigen naar de bergplaats der Michelin's). Gans voltooid.
9. Dwarsperron : gans voltooid.
10. Regenkap-schuilplaatsen : de montering van de schuilplaatsen voor de drie nieuwe perrons 7/8-9/10 en 11/12 is in uitvoering. De bedrijfsinstallaties van de perrons (loges, liften, sleepvervoer, enz.) zijn in uitvoering.
11. Verwarmingsinrichtingen : verscheidene van die inrichtingen werden uitgevoerd in de lokalen van de exploitatiedienst.

b) *Jongste aanbestedingen van de N.M.B.S.*

1. Op 4 Juli 1947, heeft de N.M.B.S., in aanbesteding gesteld de werken tot voltooiing van het ingangsgebouw en van een gedeelte der lokalen van het nieuwe Zuidstation. De ingekomen aanbiedingen verschillen tussen 29 en 40 miljoen. De werken werden aan de laagste inschrijver toevertrouwd.
2. Op 29 Augustus 1947, had de aanbesteding plaats voor het bouwen van 24 funderingsblokken voor catenairmasten, te Brussel-Zuid. De ingekomen aanbiedingen verschillen tussen 5,760,000 frank en 8,500,000 frank. De werken werden insgelijks toevertrouwd aan de laagste inschrijver. Een aanzienlijk gedeelte van de uitgave moet op de rekening electriciteet aangerekend worden.

HOOFDSTUK III. TERMIJNEN.

14. In hoofdstuk III van het verslag van verleden jaar (Kamer, *Stuk* n° 18, zittingsjaar 1946-1947, blz. 12), werd de aandacht gevestigd op de kwestie van de voltooiingstermijnen, zo belangrijk, niet alleen voor wat de spoorwegen, maar insgelijks voor wat het problema der urbanisatie en de wederopbouw van het centrum van Brussel betreft.

Iedere vertraging in de werken heeft zijn terugslag op de verkoop van de terreinen die deel uitmaken van het onroerend domein van het Bureau, en van de beschikbaarstelling van woongelegenheden aan ten minste een gedeelte van de inwoners die, ondanks hun voorkeur en hun verlangen te blijven wonen in de wijk waar zij geleefd hebben, verplicht geweest zijn, elders in de voorsteden of zelfs verder zich te gaan vestigen.

Nous nous sommes étendus suffisamment à l'avant-propos et au chapitre précédent, sur les obstacles qui s'opposent à un avancement normal, malgré la bonne volonté et les efforts des entrepreneurs.

15. Au n° 13, p. 13, du document parlementaire n° 18 précité, nous disions :

« Selon une étude faite, la section Nord-Halte centrale (y compris cette dernière gare), serait terminée fin 1948 — début 1949 — pour les travaux du génie civil, si la situation actuelle a tendance à s'améliorer.

« Les travaux d'équipement ferroviaire peuvent être menés ensuite de front avec les prestations analogues pour les gares de Bruxelles-Nord et Midi et lignes y aboutissant.

« Dans les mêmes conditions que ci-avant, la section Nord-Halte centrale pourrait s'achever en grande partie, et permettre l'exploitation partielle de la Jonction.

« Mais les dates précitées ne peuvent être données que sous réserve, dans l'éventualité d'une évolution rapide.

« Les travaux d'équipement ferroviaire et électrique pourront se faire au fur et à mesure de l'achèvement des travaux du génie civil et, autant que possible, en parallélisme avec ceux-ci. »

Nous ajoutons ensuite que, d'après la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, « l'exploitation complète de la Jonction, y compris les gares du Nord et du Midi et lignes y aboutissant et l'électrification des voies, ne pourrait être envisagée que vers la mi-1950, cette date étant donnée avec les mêmes réserves, mais avec l'espoir qu'une amélioration de la situation — main-d'œuvre et productivité, ainsi qu'abondance des matières — permette de raccourcir les délais. Tous les efforts seront faits pour y réussir ».

Jusqu'à présent (septembre 1947), ces espoirs ne semblent pas s'être réalisés, comme on peut le constater ci-avant par les données concernant la marche des travaux. Malgré les efforts de tous : administration, services publics et privés, des retards sont à prévoir, sans qu'il soit possible de les déterminer à présent.

Nous voulons, malgré tout, rester optimistes et escompter des circonstances favorables et espérer qu'en 1950-1951, la Jonction sera exploitée et le centre de Bruxelles en voie de reconstruction, surtout dans les quartiers populaires traversés par les voies ferrées nouvelles.

C'est dans cette hypothèse qu'est sollicité, pour 1948, le crédit de 500 millions prévu au présent projet de loi.

Le Gouvernement vient de prendre une décision

In de inleiding en in het vorige hoofdstuk, hebben wij genoegzaam uitgewijd over de hinderpalen die zich, ondanks de goede wil en de pogingen van de aannemers, tegen een normale vooruitgang verzetten.

15. In n° 13, bl. 13, van vorengenoemd parlementair stuk n° 18, hebben wij gezegd :

« Volgens een gemaakte studie, zou de sectie Noord-Centrale Halte, met inbegrip van dit station, afgewerkt zijn einde 1948 begin 1949, voor de werken van de burgerlijke bouwkunde, bijaldien de huidige toestand neiging vertoont om te verbeteren.

« De werken van de spoorweguitrusting kunnen, vervolgens, samen worden doorgedreven met de gelijkaardige werken voor de stations Brussel-Noord en Zuid en de aldaar uitlopende lijnen.

« In dezelfde voorwaarden als hiervoren, zou de sectie Centrale Halte-Zuid grotendeels kunnen voltooid worden en de gedeeltelijke exploitatie van de Verbinding mogelijk maken.

« Edoch, vorengenoemde data kunnen alleen onder voorbehoud worden opgegeven, in de eventualiteit van een snelle ontwikkelingsgang van de toestand.

« De werken van uitrusting op de elektrische spoorbanen kunnen gedaan worden, naar mate van de vordering der werken van de burgerlijke bouwkunde en, zoveel mogelijk, gelijklopend met deze. »

Wij voegden er vervolgens aan toe dat, volgens de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, « de volledige in bedrijfstelling van de Verbinding, met inbegrip van de hoger gelegde stations Noord en Zuid, alsmede van de daarop uitlopende lijnen en de electrificatie van de spoorbaan, slechts tegen half 1950 mogen voorzien worden, echter steeds onder hetzelfde voorbehoud als hierboven, doch met de hoop dat een verbetering van de toestand — arbeidskrachten en productiviteit, alsmede overvloed aan materialen — toelate de termijnen te verkorten. Daar-toe strekken al de pogingen ».

Tot nog toe (September 1947), schijnen die verwachtingen niet te zijn verwezenlijkt, zoals men hoger heeft kunnen vaststellen door de gegevens betreffende de gang van de werken. Ondanks eenie-ders krachtsinspanningen : bestuur, openbare en private diensten, moet vertraging worden voorzien, zonder dat het vooralsnog mogelijk is ze te bepalen.

In weerwil van dit alles, willen wij optimist zijn en, in de verwachting van meer gunstige omstandigheden, hopen dat, in 1950-1951, de Verbinding in bedrijf zal zijn gesteld en dat Brussel-Centrum in staat van wederopbouw zal verkeren, vooral in de volkswijken die door de nieuwe spoorbanen doorsneden worden.

Het is in deze onderstelling dat, voor 1948, het krediet van 500 miljoen, in het tegenwoordig wetsontwerp voorzien, wordt aangevraagd.

Door de Regering werd een beslissing genomen.

qui aura vraisemblablement une heureuse influence sur les retards prévus au chapitre II ci-avant et permettra de les raccourcir. Le Ministre du Travail autorise l'immigration d'ouvriers qualifiés étrangers. Un certain nombre de ces travailleurs sont occupés, dès à présent (octobre), aux Ateliers d'Enghien Saint-Eloi, qui ont de fortes commandes pour nos entreprises.

Comme nous disons ci-avant, le planning de certaines parties de l'ensemble présente, dès à présent, des retards plus ou moins longs; mais l'influence sur la date d'achèvement de l'ensemble est sensiblement atténuée parce que les travaux sont subdivisés en un certain nombre de phases et d'entreprises et que l'avancement de plusieurs de ceux-ci peut se poursuivre indépendamment des autres; il y a chevauchement et non addition de délais.

D'autre part, il n'est pas indispensable que les derniers travaux de parachèvement soient terminés avant que les voies ferrées ne soient livrées à l'exploitation; c'est pourquoi, sauf imprévu, nous persistons à croire que, au point de vue ferroviaire, la Jonction, ainsi que le relèvement des gares et tous les travaux connexes pourront être terminés en 1950-1951.

CHAPITRE IV.

ESTIMATION DES DÉPENSES D'ACHÈVEMENT DE LA JONCTION, Y COMPRIS CELLES RELATIVES AUX GARES DE BRUXELLES-NORD ET DE BRUXELLES-MIDI ET LEURS ABORDS.

16. Les renseignements donnés aux chapitres précédents montrent à quel point il peut sembler téméraire d'estimer délais et dépenses nécessaires à l'achèvement complet de l'œuvre grandiose confiée à l'Office. Les circonstances actuelles sont tellement changeantes qu'ont peut légitimement hésiter à citer un chiffre ou une date.

Cependant, l'Office l'a tenté. Dans son rapport à la Commission des Communications du Sénat chargée d'examiner les projets de loi relatifs aux comptes de prévision de l'Office National pour les exercices 1946 et 1947 (voir les n° 22, Session 1945-1946, 18, 97 Session 1946-1947, et les *Annales parlementaires* de la Chambre, séances des 22 et 24 avril 1947), le rapporteur, Comte de la Barre d'Erquelinnes, reproduit les renseignements donnés par l'Office; les comptes sont supposés arrêtés à partir d'avril 1947 (*Doc. parl.* n° 297, Sénat, Session 1946-1947).

welke, waarschijnlijk, een heilzame invloed zal hebben op de in het vorig hoofdstuk II bepaalde vertraging die alzo zal kunnen verkort worden. De Minister van Arbeid geeft toelating vreemde geschoolde werklieden te laten inwijken. Een zeker aantal van die arbeiders zijn, van nu af aan (October) werkzaam in de werkhuizen van Edingen-Sint-Eligius, welke voor onze aannemingen grote bestellingen ontvingen.

Gelijk wij hierboven zegden, ondergaat het plan-nenstel van zekere gedeelten der gezamenlijke werken, reeds van nu af aan, min of meer grote vertraging; doch de invloed op de datum van voltooiing van het geheel wordt aanzienlijk verminderd, dewijl de werken over een zeker getal fazen en aannemingen zijn onderverdeeld en dat de vordering van verscheidene dezer kan doorgezet worden, onafhankelijk van de overige; er is over elkaar schuiving doch geen samenstelling van termijnen.

Anderzijds is het niet onontbeerlijk dat de laatste voltooiingswerken geëindigd zijn al eer de spoorbanen voor het bedrijf worden opengesteld; daarom blijven wij, behoudens onvoorziene omstandigheden, geloven dat de Verbinding in 1950-1951, zal kunnen voltrokken zijn, met inbegrip van de hogerelegging der stations Noord en Zuid en de veranderingen van de spoorlijnen er op uitlopende, zomede aan de spoorweginrichtingen.

HOOFDSTUK IV.

RAMING VAN DE UITGAVEN VOOR DE VOLTOOIING VAN DE VERBINDING MET INBEGRIIP VAN DEZE BETREFFENDE DE STATIONS BRUSSEL-NOORD EN BRUSSEL-ZUID EN HUN TOEGANGSWEGEN.

16. De inlichtingen verstrekt in de vorige hoofdstukken tonen in welke mate het vermetel kan schijnen termijnen en uitgaven te schatten, welke nodig zijn voor de gehele voltooiing van het grootse werk dat aan het Bureau is toevertrouwd geworden. De huidige omstandigheden zijn dermate veranderlijk, dat men billijkerwijs kan aarzelen een cijfer of een datum te bepalen.

Het Bureau heeft dit nochtans pogen te doen. In zijn verslag aan de Senatoriale Commissie voor Verkeerswezen belast met het onderzoek van de wetsontwerpen betreffende de rekeningen der voorziene inkomsten en uitgaven van het Nationaal Bureau, voor de dienstjaren 1946-1947 (zie de n° 22, Zittingsjaar 1945-1946, 18, 97, Zittingsjaar 1946-1947, en de *Parlementaire Handelingen* van de Kamer, vergaderingen van 22 en 24 April 1947), doet de verslaggever, Graaf de la Barre d'Erquelinnes, mededeling van de door het Bureau verstrekte inlichtingen: de rekeningen worden ondersteld te zijn afgesloten met ingang van April 1947 (*Parl. Stuk* n° 297, Senaat, Zittingsjaar 1946-1947).

En tenant compte du solde du crédit disponible pour 1947, on estimait à 2 milliards 200 millions les sommes restant à dépenser pour l'ensemble de la Jonction, y compris les gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi et lignes y aboutissant, à partir du 1^{er} janvier 1948.

Le coût total est estimé à 3 milliards 400 millions (y compris 100 millions pour les raccordements de Boitsfort et Uccle Calevoet, arrêté du Régent du 15 février 1946, *Moniteur* du 23 mars 1946), un milliard étant dépensé fin avril 1947 et représentant environ 50 % de l'ensemble des travaux.

Des sommes restant à dépenser pour 1948 et années suivantes, il y aura à déduire ultérieurement divers postes imputés jusqu'à l'heure actuelle à des comptes d'ordre, dont il n'est pas possible d'établir le montant dès à présent, mais qui seront loin d'être négligeables.

Ces fonds seront récupérés après achèvement, soit sous forme de rentrées de capitaux, de redevances de location, d'annuités, etc., par l'Office, soit, après dissolution, par l'organisme qui reprendra sa succession, soit par l'Etat lui-même. Le principal de ces postes consiste dans la part d'intervention de la S.N.C.B. dans l'estimation du coût des entreprises gérées par la S.N.C.B. évalué au total à 1 milliard 707,000,000 de francs. La revision de la part de la S.N.C.B. fait l'objet de négociations entre le Département des Communications, l'O.N.J. et la Société.

Il s'agit aussi de l'aliénation des terrains faisant partie du domaine immobilier de l'Office, des redevances correspondant au loyer des locaux à payer par les administrations ou organismes publics qui occuperont des locaux dans la gare centrale, des dépenses occasionnées par la guerre dans l'électrification du centre du réseau; des travaux de consolidation furent faits, entre autres au premier tronçon du tunnel et au viaduc entre les rues de Brabant et des Plantes. Pour ce qui concerne les travaux de consolidation au viaduc Nord, à la demande du Commissariat pour la Défense aérienne passive (général Termonia), un crédit de 4,000,000 de francs fut ouvert à cet effet, crédit non liquidé. En vue de l'édification du Mont-des-Arts, et à la demande du Fonds Bibliothèque Albert I^{er}, le carrefour des rues de la Madeleine, Saint-Jean et de l'Impératrice, situé sur le deuxième tronçon du tunnel, fut élargi pour former la place publique au milieu de laquelle, sur la dalle du tunnel, sera érigé le monument du Roi Albert. Le Fonds Bibliothèque Albert I^{er} a pris la dépense supplémentaire à sa charge, au montant de fr. 1,211,901.74 à bonifier ultérieurement à l'Office. Toutes ces sommes, y compris celles provenant des loyers des magasins et locaux

Rekening gehouden met het saldo van het voor 1947 beschikbaar krediet, schatte men op 2 milliard 200 miljoen de sommen die overbleven om te worden uitgegeven voor het geheel van de Verbinding, met inbegrip van de stations Noord en Zuid en daarop uitlopende lijnen, met ingang van 1 Januari 1948.

De gezamenlijke kosten worden geraamd op 3 milliard 400 miljoen (inbegrepen 100 miljoen voor de aansluitingen van Boschvoorde en Ukkel-Calevoet, besluit van de Regent van 15 Februari 1946, *Belgisch Staatsblad* van 23 Maart 1946), een milliard uitgegeven zijnde op einde April 1947 en vertegenwoordigende ongeveer 50 t.h. van het geheel der werken.

Gezien de sommen die voor 1948 en volgende jaren nog blijven uit te geven, zullen later verscheidene posten dienen verminderd te worden, welke tot dit ogenblik, waren overgebracht op rekening voor order, waarvan het, op dit ogenblik, niet mogelijk is het bedrag te bepalen, doch die bijlange niet zullen te verwaarlozen zijn.

Die gelden zullen, na de voltooiing, kunnen teruggewonnen worden, onder vorm van te incasseren kapitalen, huurgelden, annuïteiten enz., door het Bureau, hetzij na ontbinding, door het organisme dat zijn successie zal overnemen, hetzij door de Staat zelf. De hoofdsom van die posten bestaat uit het tussenkomend aandeel van de N.M.B.S. in de raming van de kosten van de door de Nationale Maatschappij beheerde aannemingen, geraamd op het totaal van 1,707,000,000 frank. De herziening van het aandeel van de N.M.B.S. is aan onderhandelingen onderworpen, tussen het Departement van Verkeerswezen, het N.B.V. en de Maatschappij.

Het betreft insgelijks de vervreemding van de gronden die deel uitmaken van het onroerend domein van het Bureau, de te betalen sommen als huurgelden van de lokalen, verschuldigd door openbare besturen of inrichtingen die, in het Centraal station, lokalen zullen betrekken, — uitgaven door de oorlog veroorzaakt in de electrificatie van het centrum van het net; zo werden, onder meer, verstevigingswerken uitgevoerd aan het eerste tunnelvak en aan het viaduct tussen de Brabant-sstraat en de Planten-sstraat. Wat de verstevigingswerken betreft aan het Noorderviaduct, op verzoek van het Commissariaat voor de Passieve Luchtverdediging (generaal Termonia), werd een krediet van 4,000,000 frank te dien einde geopend, welk krediet niet geliquideerd is geworden. Met het oog op de werken van de Kunstberg, en op aanvraag van het Fonds Bibliotheek Albert I, werd het kruispunt van de Magdalena-sstraat, de Sint-Jans-sstraat en de Keizerinnestraat, zich bevindende op het tweede tunnelvak, verbreed tot vorming van het openbaar plein in het midden waarvan, op de tunnelplaat, het monument van Koning Albert zal opgericht worden. Het fonds Bibliotheek Albert I heeft de bijkomende uitgaaf te zijner laste geno-

sous voie, viendront en déduction des capitaux restant à dépenser jusqu'à achèvement complet du travail.

Nous reprenons, ci-après, la récapitulation générale reproduite du document précité :

« Récapitulation générale.

» A. — Estimation du coût Jonction, entreprises relevant de l'O.N.J. (compris frais généraux et expropriations jusqu'à fin avril 1947) . fr. 1,488,000,000

» B. — Estimation coût Jonction : entreprises gérées par la S.N.C.B. . 1,707,000,000

» C. — Frais généraux restant à couvrir évalués à 70,000,000

» D. — Ventilation du tunnel . 25,000,000

» E. — Expropriation 18,000,000

» F. — Travaux raccordement Uccle-Calevoet et Watermael-Boitsfort 100,000,000

» Total général fr. 3,408,000,000

» Total des débours effectués à fin avril 1947 (692 + 294 = 986 millions) . — 986,000,000

» Débours restant à faire à partir de mai 1947 fr. 2,422,000,000

» Solde du crédit de 1947 restant à la disposition de l'O.N.J. à partir de mai 1947 230,000,000

» Montant du crédit restant à obtenir à partir de 1948 environ . . fr. 2,192,000,000

» Remarques.

» 1° Les montants calculés pour l'achèvement des travaux ont été établis d'après les conditions de prix résultant des adjudications et des bordereaux de prix en vigueur actuellement.

» 2° Avancement des travaux :

» Comme on le constate ci-avant, du coût total estimé à 3 milliards, 1 milliard de travaux est réalisé à fin avril 1947. Ceci ne signifie toutefois pas que les travaux ne sont actuellement exécutés qu'à concurrence d'un tiers du total. Certains ouvrages, tels les premier et deuxième tronçons, ont, en effet, été réalisés aux prix d'avant-guerre, de même qu'une

men, ten bedrage van fr. 1,211,901.74 naderhand aan het Bureau te vergoeden. Al die sommen, inbegrepen die voortkomende van de huurgelden der magazijnen en lokalen onder spoor, zullen in mindering komen van de kapitalen die uit te geven blijven tot aan de gehele voltooiing van het werk.

Wij geven hierna, de « Algemene Samenvatting » weer in vorengenoemd stuk voorkomende :

« Algemene samenvatting ».

» A. — Raming van de kosten Noord-Zuidverbinding, onderneming afhankelijk van het N.B.V. (inclusief algemene kosten en onteigening tot einde April 1947) fr. 1,488,000,000

» B. — Raming kosten Noord-Zuidverbinding onderneming in beheer bij de N.M.B.S. 1,707,000,000

» C. — Nog te dekken onkosten, geraamd op 70,000,000

» D. — Luchttoevoer in de tunnel 25,000,000

» E. — Onteigening 18,000,000

» F. — Werken aansluiting Ukkel-Calevoet en Watermael-Boschvoorde 100,000,000

» Algemeen totaal. . fr. 3,408,000,000

» Totaal van de einde April 1947 bestreden uitgaven (692 + 294 = 986 miljoen) fr. — 986,000,000

» Van Mei 1947 af nog te bestrijden uitgaven fr. 2,422,000,000

» Saldo van het krediet van 1947 nog ter beschikking van het N.B.V. van Mei 1947 af 230,000,000

» Bedrag van het krediet nog te verkrijgen van 1948 af ongeveer . fr. 2,192,000,000

» Opmerkingen.

» 1° De voor de voltooiing der werken berekende bedragen werden opgemaakt volgens de prijsvoorwaarden die voortvloeien uit de aanbestedingen en de borderellen der thans vigerende prijzen.

» 2° Vordering der werken :

» Zoals men hierboven vaststelt, zijn van de op 3 milliard geraamde totale kosten, voor 1 milliard aan de werken uitgevoerd, einde April 1947. Dit betekent evenwel niet dat de werken thans slechts ten belope van een derde van het totaal uitgevoerd zijn. Sommige werken, aldaar zijn de eerste en tweede baanvakken, werden inderdaad tegen de

partie d'autres travaux ont été exécutés pendant la guerre à des conditions nettement plus favorables que celles actuelles, suivant lesquelles la partie de 2 milliards restant à effectuer est calculée. En quantité, on peut évaluer que les travaux sont exécutés à concurrence d'environ 50 % de leur total.

» 3° Coût Jonction à charge de l'Etat :

» Pour calculer le coût réel de l'ensemble des travaux de la Jonction à charge de l'Etat, il faut tenir compte tant de l'intervention de la S.N. que de la revente des terrains expropriés. A ce propos, on ne pourra être fixé qu'après connaissance des décisions prises dans la question urbanistique.

» 4° Crédits :

» De la récapitulation générale ci-dessus, il ressort qu'à partir de 1948, l'Office devra pouvoir disposer d'environ 2,100 millions pour assurer l'achèvement de la Jonction et de 100 millions pour la réalisation des deux raccordements d'Uccle et de Watermael-Boitsfort. Soit au total : 2,200 millions.

» N.B. — Aucune expropriation, ni travail de voirie, d'égout ou d'urbanisation, en dehors de la zone des travaux, ne sont prévus dans les montants ci-dessus. Dans les chiffres globaux cités ci-dessus, une partie des dépenses est à répartir entre diverses administrations, répartition qu'il n'est pas possible de faire avant la fin des travaux : par exemple Postes, Régie des T.T., Tourisme, Electrification, Dommages de guerre, etc. »

Le coût de la Jonction et dépendances à charge de l'Etat ne pourra donc être établi qu'ultérieurement après déduction de tous les éléments dont il est question ci-avant, c'est-à-dire des sommes à rembourser par d'autres organismes et dont le montant ne peut être établi actuellement.

Les chiffres brutaux établis ci-avant seront-ils observés jusqu'à la fin ? Il n'est pas en notre pouvoir de l'affirmer. Il y a trop d'éléments variables : prix des matériaux, taux des salaires et autres avantages indirects aux travailleurs manuels et intellectuels; peut-être, comme certains symptômes permettent de l'espérer, y aura-t-il baisse générale, auquel cas les chiffres cités seraient réduits.

Les montants renseignés dans nos rapports antérieurs dans lesquels nous avons fait diverses hypothèses ont toujours conduit à des déceptions. Les résultats d'adjudications publiques pour de nombreuses administrations montrent le désarroi des entrepreneurs eux-mêmes dans la comparaison des soumissions pour des travaux d'une certaine durée, soumissions variant parfois du simple au décuple.

vooroorlogse prijzen verwezenlijkt, evenals een gedeelte van andere werken gedurende de oorlog werden uitgevoerd, tegen merkkelijk gunstiger voorwaarden dan de tegenwoordige, volgens welke het nog uit te voeren gedeelte op 2 milliard berekend is. In omvang mag men schatten dat de werken uitgevoerd zijn ten belope van ongeveer 50 t.h. van hun totaal.

» 3° Kosten Noord-Zuidverbinding ten laste van de Staat :

» Om de werkelijke kostprijs van de gezamenlijke Noord-Zuidverbindingswerken ten laste van de Staat te berekenen, moet men rekening houden zowel met de tussenkomst van de N.M. als met de wederverkoop van de onteigende gronden. Te dien aanzien zal men slechts zekerheid hebben na de beslissingen op het gebied van stedenbouw.

» 4° Kredieten :

» Uit de vorenstaande algemene samenvatting blijkt dat, van 1948 af, het Bureau zal moeten kunnen beschikken over ongeveer 2,100 miljoen om de Noord-Zuidverbinding te voltooien, en over 100 miljoen voor de uitvoering van twee aansluitingen te Ukkel en te Watermael-Boschvoorde, zegge totaal : 2,200 miljoen.

» N.B. — Geen onteigening noch wegenwerken, noch riool of stedenbouwkundige werken, buiten het gebied zelf van de werken, zijn in de vorenstaande bedragen voorzien. In de hierboven aangehaalde globale cijfers moet een deel van de uitgaven omgeslagen worden onder verscheidene administraties, omslag die niet mogelijk is vóór het einde van de werken, b.v. : Posterijen, Regie der T.T., Toerisme, Electrificering, Oorlogsschade, enz. »

De kosten van de Verbinding en aanhorigheden ten laste van de Staat zullen eerst later kunnen bepaald worden, na aftrekking van al de hiervoren vermelde gegevens, namelijk de door andere organismen terug te betalen sommen en waarvan het bedrag thans niet kan becijferd worden.

Zullen de hiervoren opgegeven brutale cijfers tot het einde toe geldig zijn ? Wij vermogen dit nog niet te bevestigen. Er bestaan te veel veranderlijke elementen : prijzen van de materialen, daglonen en andere aan de hand- en geestesarbeiders toekomende onrechtstreekse voordelen; wellicht, zoals sommige uiterlijke tekenen toelaten te verwachten, zal er een algemene daling intreden, in welk geval de aangehaalde cijfers zouden verlaagd worden.

De in onze vroegere verslagen medegedeelde bedragen, waarbij wij onderscheidene onderstellingen hebben geopperd hebben telkens tot ontgocheling geleid. De uitslagen van openbare aanbestedingen voor talrijke besturen, tonen welke verwarring bij de aannemers zelf heerst, in de vergelijking van de inschrijvingen voor werken van een zekere duur, welke inschrijvingen soms uiteenlopen van het enkelvoudige tot het tienvoudige.

Nous ne pouvons qu'espérer que les circonstances à venir n'entraîneront pas de nouveaux bouleversements des prix, et occasionneront peut-être même une baisse par rapport aux évaluations qui précèdent.

CHAPITRE V.

URBANISME. — VENTILATION. CHAUFFAGE URBAIN.

17. Urbanisme. — La question n'a guère fait de progrès durant l'année écoulée. La Ville de Bruxelles n'a pas encore fait de communication au sujet des plans qui lui ont été soumis en 1946.

Le problème des transformations à apporter à la voirie de la Ville dans la zone de la Jonction et ses abords n'est pas encore résolu. Les changements à apporter à la voirie dans les quartiers qui intéressent la Jonction ne peuvent être séparés du problème général en embrassant les territoires voisins sortant des attributions de l'Office. Celui-ci avait profité du ralentissement des travaux pendant la guerre pour se livrer à des études de la question, en créant une sous-commission comprenant des membres du Conseil de l'Office et des urbanistes et personnes spécialement qualifiées. Mais la création du Grand Bruxelles et la répugnance de l'Office à entrer en relations avec le collège pro-nazi, malgré les instances répétées de celui-ci, entravèrent toute étude en commun jusqu'après la libération. Après cette date, la poursuite de la guerre jusqu'à la victoire et, ensuite, les multiples et absorbants devoirs imposés aux autorités empêchèrent la reprise et la conclusion des études déjà faites.

Nous espérons une rapide reprise des études et une décision proche. D'importants intérêts sont en cause, non seulement pour la zone étroite de la Jonction, mais sur les terrains voisins du rail modifié, non seulement au centre de la Ville, mais au Nord et au Sud de la ceinture des boulevards, sur les territoires de Bruxelles II, Saint-Josse, Schaerbeek et Saint-Gilles.

La Ville et les trois communes intéressées auront à se livrer très vraisemblablement à d'onéreuses opérations immobilières consistant en de coûteuses expropriations, dépenses de voirie, etc., suivies ensuite de récupération par aliénation de terrains à bâtir, mais imposant l'investissement de sommes très élevées que la situation actuelle du marché des capitaux permettrait difficilement de trouver dans des conditions d'intérêt et d'amortissement favorables.

La question urbanistique peut être subdivisée en

Wij kunnen slechts hopen dat gunstige omstandigheden geen nieuwe dooreenwerping der prijzen, en misschien wel zelfs een daling, in betrekking tot de voorafgaande ramingen, zullen teweeg brengen.

HOOFDSTUK V.

URBANISME. — VENTILATIE. BINNENSTEEDSE VERWARMING.

17. Urbanisme. — De zaak heeft, gedurende het afgelopen jaar, geen de minste vordering gemaakt. De Stad Brussel heeft nog geen mededeling gedaan omtrent de plans die haar, in 1946, werden onderworpen.

Het problema van de veranderingen toe te brengen aan de straatwegen van de Stad, binnen de zone der Verbinding en haar toegangen, is nog niet opgelost. De veranderingen toe te brengen aan de straatwegen in de wijken die de Verbinding aanbelangen, kunnen niet gescheiden worden van het algemeen problema, met de naburige grondgebieden te omvatten die buiten de bevoegdheid liggen van het Bureau. Het Bureau had weten gebruik te maken van de vertraging der werken, tijdens de oorlog, om de kwestie grondig te bestuderen, en had daartoe een subcommissie opgericht, bestaande uit leden van het Bureau, urbanisten en personen met een bijzondere bevoegdheid te dier zake. Doch het tot stand brengen van Groot Brussel en de weerzin van het Bureau om in betrekking te komen met het pronazi college, in weerwil van dezes herhaald aandringen, stremden, tot na de bevrijding, alle verdere gemeenschappelijke studie. Na de bevrijding, moesten én de voortzetting van de oorlog tot de eindzegepraal toe, én de menigvuldige en opslorpemde verplichtingen aan de overheid opgelegd, de hervatting en de afdoening van de reeds gedane studiën verhinderen.

Wij hopen de studiën spoedig te kunnen hernemen, gevolg van een onverwijlde beslissing. Aanzienlijke belangen staan op het spel, niet alleen voor de smalle strook der Verbinding, maar op de aanliggende terreinen van het gewijzigd spoor; niet alleen in het centrum van de Stad, maar ten Noorden en ten Zuiden van de boulevardsingel; op de grondgebieden van Brussel II, Sint-Joost, Schaerbeek en Sint-Gillis.

De Stad en de drie betrokken gemeenten zullen zich, heel waarschijnlijk, veelkostende onroerende verrichtingen moeten getroosten, bestaande in dure onteigeningen, uitgaven van strataanlegging, enz. waarop zullen volgen terugwinningen door het vervreemden van bouwgronden, doch die de belegging zullen vereisen van zeer hoge geldsommen, welke de huidige toestand van de kapitaalmarkt moeilijk zou laten vinden, onder gunstige voorwaarden van interest en van aflossing.

De stedenbouwkwestie kan in vier afdelingen wor-

quatre sections qui, tout en ayant un lien commun, peuvent faire l'objet d'études différentes :

1° Ville de Bruxelles, entre la place de la Constitution (boulevard du Midi) et le Jardin Botanique;

2° Saint-Josse et Bruxelles, place Rogier, rue de Brabant, rue Gineste, rue du Progrès, accès à la gare de Bruxelles-Nord, quartier à l'Est de la rue d'Aerschot;

3° Saint-Josse, Schaerbeek et Bruxelles, aménagement du quartier à l'Ouest de la voie ferrée, compris entre le boulevard d'Anvers, l'Allée Verte, le raccordement de l'Allée Verte, la rue du Progrès, avec prolongement du boulevard Jacquain;

4° Saint-Gilles-Anderlecht, place de la Constitution, nouvelle gare de Bruxelles-Midi rue de France, avenue Fonsny, pont de la rue Théodore Verhaegen.

En vue de coordonner ces études et d'arriver à en préparer la réalisation immédiate, totale ou partielle de l'œuvre, le Ministre des Communications a décidé de réunir une Commission où seraient représentés les délégués des quatre communes et des administrations intéressées, notamment l'Administration de l'Urbanisme, à l'effet de préparer des accords préliminaires à la rédaction de plans définitifs à soumettre à l'approbation finale des autorités compétentes. Par lettre du 30 juin 1947, il a prié les administrations et départements intéressés de désigner leurs délégués, ce qui fut fait par plusieurs d'entre eux. Le Ministère des Travaux Publics a demandé la documentation nécessaire mais n'a pas encore nommé ses représentants.

L'Office espère que cette réunion de services et d'organismes intéressés aura d'heureux résultats, et que les travaux de reconstruction de Bruxelles pourront commencer à bref délai.

Entretemps, le travail ferroviaire se poursuit dans la mesure du possible et de façon à ne pas souffrir du retard dans les décisions à prendre en matière d'urbanisme. Des dispositions ont été prises pour aménager le tunnel de façon à permettre, sur et aux abords de celui-ci, l'établissement de la voirie dans plusieurs des hypothèses envisagées. Il en résulte des dépenses supplémentaires mais, sous peine de conduire à un nouvel ajournement dans l'achèvement de la Jonction proprement dite, il a été jugé préférable d'agir de cette façon, tout comme il a été fait pour l'aménagement, sur le tunnel, de la place publique qui a été prévue au bas du futur Mont-des-Arts.

Dès à présent, on peut prévoir que l'aménagement de la voirie nouvelle, pour ce qui concerne le domaine immobilier de la Jonction, se fera pour une partie assez importante au détriment de celui-ci : citons l'élargissement de certaines artères, les néces-

den onderverdeeld, die, met hun gemeenschappelijk verband, het voorwerp van verschillende studiën kunnen uitmaken :

1° Stad Brussel, tussen de Grondwetplaats (Zuid-laan) en de Kruidtuin;

2° Sint-Joost en Brussel, Rogierplaats, Brabantstraat, Ginestestraat, Vooruitgangstraat, toegang tot het Station Brussel-Noord, wijk ten Oosten van de Aarschotstraat;

3° Sint-Joost, Schaerbeek en Brussel, geschiktmaking van de wijk ten Westen van de spoorweg, begrepen tussen de Antwerpen-laan, de Groendreef, de aansluiting met de Groendreef, de Vooruitgangstraat, met verlenging van de Jacquain-laan;

4° Sint-Gillis-Anderlecht, Grondwetplaats, nieuw station van Brussel-Zuid, Frankrijkstraat, Fonsny-laan, brug van de Theodore Verhaegenstraat.

Ten einde die studiën samen te ordenen en er toe te geraken de verwezenlijking er van te benaastigen, zowel voor een gedeelte als voor het geheel van het werk, heeft de Minister van Verkeerswezen beslist een Commissie bijeen te roepen, bestaande uit de afgevaardigden van de vier gemeenten en van de belanghebbende besturen, inzonderheid het Bestuur voor Stedenbouw, tot voorbereiding van akkoorden met het oog op de redactie van definitieve plans die aan de eindgoedkeuring van de bevoegde overheid moeten onderworpen worden. Bij brieven van 30 Juni 1947, heeft hij de betrokken besturen en departementen aangezocht hun afgevaardigden aan te wijzen, hetgeen door verscheidene onder hen reeds werd gedaan. De Minister van Openbare Werken heeft de nodige documentatie gevraagd, doch heeft zijn vertegenwoordigers nog niet benoemd.

Het Bureau hoopt dat die vereniging van diensten en organismen heilzame uitslagen zal kunnen boeken, en dat de werken van wederopbouw van Brussel eerlang zullen mogen aanvangen.

Middelertwijl, wordt het spoorwegwerk voortgezet in de mate van het mogelijke en derwijze dat geen vertraging ontstaat voor de terzake van urbanisatie te nemen beslissingen. Schikkingen werden getroffen om de tunnel zodanig in te richten om daarop en op dezer toegangswegen, toe te laten de straatwegen aan te leggen in verscheidene der beoogde onderstellingen. Dit veroorzaakt bijkomende kosten doch, op gevaar af van een nieuwe verdaging te veroorzaken van de voltooiing der eigenlijke Verbinding, werd verkieslijk geoordeeld aldus te werk te gaan, zoals werd gedaan voor de inrichting, boven op de tunnel, van het openbaar plein dat aan de voet van de ontworpen Kunstberg werd voorzien.

Van nu af aan kan worden voorzien dat de inrichting van de nieuwe straatwegen, voor wat betreft het onroerend domein van de Verbinding, zal geschieden voor een tamelijk groot gedeelte en ten nadele daarvan. Vermelden wij de verbreding van zekere ver-

sités de la circulation urbaine, les souhaits d'urbanistes qui semblent, dès à présent, vouloir imposer d'onéreuses limitations à la hauteur des immeubles à construire (au détriment de la valeur des terrains à aliéner), la nécessité de réserver des espaces pour le parking des autos toujours plus nombreuses, etc. Il n'est pas possible, dans les circonstances actuelles, de citer des chiffres quelconques à ce sujet.

Nous devons nous limiter, pour le moment, à exprimer l'espoir que la question aura fait un grand pas au cours des premiers mois de 1948.

18. Ventilation. — L'adjudication publique pour la ventilation du tunnel a eu lieu le 18 juillet 1947. Malgré l'appel fait également aux firmes étrangères spécialistes en la matière, 4 firmes seulement (deux hollandaises, une belge et une française) ont remis des offres variant, en chiffres ronds, entre 20 et 40 millions.

Après un examen approfondi des diverses soumissions et élimination des offres non conformes aux stipulations du cahier spécial des charges, le Conseil d'Administration de l'O.N.J. a, en séance du 2 septembre 1947, approuvé l'offre la plus avantageuse émanant de la S. A. Werkspoor d'Amsterdam au montant de 19,979,700 francs. Cette firme a exécuté la ventilation du tunnel sous la Meuse à Rotterdam mis en service en 1941. Depuis cette date, les installations de ventilation ont donné toute satisfaction.

La dépense sera répartie sur 3 exercices et il faut y ajouter les travaux de génie civil des bâtiments des centrales de ventilation, non compris dans l'adjudication.

Compte tenu de ce fait, plus de la moitié de la dépense sera affectée à des firmes belges (moteurs et appareillage électrique, matériaux divers, montage des machines, etc.).

19. Chauffage urbain. — Nous reproduisons, ci-après, pour ceux des membres des Chambres qui ne seraient plus en possession de nos rapports annuels des années précédentes (*Doc. n° 18, Chambre des Représentants, session 1946-1947, 11 novembre 1946, § 19, page 19*), ce que nous disions de cette question intéressant la Ville de Bruxelles et même une partie de l'agglomération, non seulement pour l'important problème de production économique de force motrice électrique, mais au point de vue de l'hygiène publique et de l'état de l'atmosphère planant au-dessus du centre de la ville.

« La situation est restée sans changement. La question est importante, tant au point de vue général que pour la jonction et, particulièrement, les grandes gares de Bruxelles.

keersaders, de noodwendigheden van het stadsverkeer, de wensen van stedenbouwkundigen, die reeds van nu af, kostbare beperkingen schijnen te willen opleggen betreffende de hoogte van de te maken gebouwen (ten nadele van de waarde van de te vreemde gronden), de noodzakelijkheid parkingsruimten voor te behouden voor de immer talrijker wordende autos, enz. In de huidige omstandigheden, is het niet mogelijk daaromtrent cijfers op te geven.

Voor het ogenblik, dienen wij ons te beperken met de hoop uit te drukken dat de kwestie, in de loop van de eerste maanden van 1948, een grote stap zal zijn vooruitgegaan.

18. Ventilatie. — De openbare aanbesteding van de ventilatie van de tunnel had plaats op 18 Juli 1947. Ondanks de oproep die insgelijks werd gedaan op vreemde ter zake gespecialiseerde firma's, hebben slechts 4 huizen (2 Hollandse, 1 Belgisch en 1 Frans) aanbiedingen gedaan die, in ronde cijfers, verschillen tussen 20 en 40 miljoen.

Na een grondig onderzoek van de onderscheidene inschrijvingen en uitschakeling van de aanbiedingen niet overeenstemmend met de voorwaarden van het bijzonder lastenkohier, heeft de Raad van Beheer van het N.B.V., in vergadering van 2 September 1947, het meest gunstige aanbod goedgekeurd, uitgaande van de N.V. Werkspoor van Amsterdam, ten bedrage van 19,979,700 frank. Deze firma heeft de ventilatie bewerkstelligd van de tunnel onder de Maas, te Rotterdam, in dienst gesteld in 1941. Sinds die datum, hebben die ventilatie-inrichtingen alle voldoening geschonken.

De uitgaaf zal over 3 dienstjaren worden omgeslagen en men moet er aan toevoegen de werken van burgerlijke bouwkunde van de gebouwen der ventilatiecentrale, niet in de aanbesteding begrepen.

Dit feit in aanmerking genomen, zal meer dan de helft van de uitgaaf aan Belgische firma's toekomen (motoren en elektrische uitrusting, onderscheidene materialen, montering der machines, enz.).

19. Binnensteedse verwarming. — Hierna, herhalen wij, voor diegenen onder de leden van de Kamer die niet meer in het bezit zouden zijn van onze jaarverslagen over de vorige jaren (*Stuk, Kamer der Volksvertegenwoordigers n° 18, zittingsjaar 1946-1947, 11 November 1946, par, 19, bl.19*) hetgeen wij zegden over de kwestie welke de Stad Brussel aanbelangt en zelfs een gedeelte van de agglomeratie, niet alleen wat betreft het zo belangrijk problema van de economische voortbrengst der elektrische beweegkracht; maar ook ten opzichte van de volksgezondheid en van de atmosferische toestand heersende boven het centrum van Brussel.

« De toestand blijft ongewijzigd. De kwestie is van belang, zowel uit algemeen oogpunt als voor de verbinding en meer in 't bijzonder, de grote Brusselse stations.

» Il eût été souhaitable que les installations pour la fourniture de chaleur à bas prix eussent pu être achevées en même temps que la Jonction proprement dite.

» Dans les circonstances actuelles, on ne peut espérer une réalisation aussi rapide, et l'Office, pour les trois gares principales, a dû étudier une solution provisoire, utilisant des sources de chaleur à établir à Forest, pour la gare du Midi avec raccord à la gare Centrale, et à Schaerbeek pour Bruxelles-Nord.

» Il est à espérer cependant que la création d'un organisme du type intercommunal, avec participation des Pouvoirs intéressés, soit fondé le plus tôt possible et entre dans la phase d'exécution. L'état des études techniques faites par l'Office et la Ville de Bruxelles le permet.

» Nous nous bornons à rappeler, ci-après pour mémoire, ce que nous disions au paragraphe 18 du rapport annuel précédent (*Document parlementaire, Chambre n° 22, session 1945-1946, pages 18 et 19*) :

» Il s'agissait, au début, d'étudier une solution commune pour le chauffage des trois gares : Bruxelles-Nord, Centrale, Midi. D'accord avec la Ville, l'Office créa un bureau d'études de cette question. Le plan consistait à utiliser une bonne partie de la chaleur perdue à la condensation dans les centrales thermo-électriques produisant uniquement de la puissance électrique, de façon à améliorer, très sensiblement le rendement et obtenir des calories économiquement, tout en permettant une réduction éventuelle du prix du courant. En même temps, la consommation de charbon s'en trouverait sensiblement réduite.

» En outre, il semble superflu d'insister sur les avantages d'une transmission de chaleur à distance, évitant ainsi à la circulation urbaine le transport constant de combustibles, l'enlèvement de cendrées, l'installation de chaufferies coûteuses, la construction de cheminées néfastes au paysage, la pollution de l'atmosphère; on peut ajouter l'économie de main-d'œuvre, le gain de place dans les bâtiments, la suppression de dangers d'incendie, de poussières, etc.

» On ne tarda pas à s'apercevoir des avantages énormes, directs et indirects, de l'extension du système à des édifices publics dotés de chaufferies vétustes à rendement très défectueux, au Palais de Justice, aux bâtiments des Ministères, aux écoles, etc. On peut citer, également, les bâtiments publics à construire prochainement : Bibliothèque du Roi Albert, Musées ancien et moderne, Mont des Arts, etc.

» Les projets prirent ainsi de plus en plus d'extension et les études techniques furent poussées assez loin pendant l'occupation; des rapports importants

» Het ware te wensen dat de inrichtingen voor de levering van warmte tegen billijke prijs, hadden kunnen voltrokken zijn tegelijkertijd als de eigenlijke Verbinding.

» In de huidige omstandigheden, kan men een zo spoedige uitvoering niet verwachten en, voor de drie hoofdstations, was het Bureau verplicht een voorlopige oplossing te bestuderen, daartoe gebruik makend van de te Vorst aan te brengen warmtebronnen, voor het Zuidstation met aansluiting op de Centrale-Halte en te Schaarbeek, voor Brussel-Noord.

» Het is nochtans te hopen dat het tot stand brengen van een organisme van het Intercommunaal type, zodra mogelijk plaats hebbe en tot uitvoering kan gebracht worden. De staat van de technische studies door het Bureau en door de Stad Brussel ondernomen laat dit toe.

» Wij beperken ons, hierna pro memorie, te herinneren wat wij zegden in paragraaf 18 van het vorig jaarverslag (*Parlem. Stuk, Kamer n° 22, zittingsjaar 1945-1946, bladz. 18 en 19*).

» Het gold in den beginne, een gemeenschappelijke oplossing te vinden voor de verwarming van de drie stations : Brussel-Noord, Centrale Halte en Brussel-Zuid. In overeenstemming met de Stad, heeft het Bureau een studiebureau voor deze kwestie opgericht. De opvatting was : een goed gedeelte van de verloren warmte voor de condensatie te benutten, in de thermoelectrische stations die alleenlijk electrische kracht voortbrengen, derwijze de rendering sterk te vermeerderen en op zeer economische wijze kaloriën te bekomen, tevens de prijs van de stroom eventueel te verminderen.

» Het kolenverbruik zou, terzelfdertijd, op gevoelige wijze verminderd worden.

» Daarenboven schijnt het onnodig te moeten aandringen op de voordelen van een warmteoverbrenging op afstand waardoor uitgeschakeld wordt : het aanhoudend omvoeren, binnen de stad, van brandstof, het opruimen van de afval der stookovens, de kostbare inrichting van stookplaatsen, het bouwen van voor het landschap afzichtelijke schoorstenen, de verontreiniging van de damkring; men kan er aan toe voegen : de bezuiniging van arbeidskrachten, het winnen aan ruimte in de gebouwen, het uitschakelen van brandgevaar, van stof en vuil, enz.

» Men begon aldaar in te zien, de rechtstreekse en onrechtstreekse voordelen gehecht aan de uitbreiding van het stelsel tot de openbare gebouwen, met de ouderwetse en slecht warmende stookinrichtingen, tot het Paleis van Justitie, tot de Ministeriële gebouwen, de scholen, enz. Men mag insgelijks daaronder begrijpen : de eerlang op te richten openbare gebouwen, de Koning Albert-Bibliotheek, de Musea voor oude en hedendaagse Kunst, de Kunstberg, enz.

» Alzo, namen de ontwerpen meer en meer uitbreiding; de tijdens de bezetting tamelijk ver gedreven technische studiën en belangrijke verslagen

furent publiés par l'O.N.J. Une enquête faite chez les propriétaires d'immeubles importants montra que l'idée était accueillie avec enthousiasme. Tous s'engageaient volontiers à payer les calories à un prix au moins équivalent aux dépenses que leur représentait le chauffage et même un prix supérieur. »

Il est superflu d'insister encore sur l'utilité d'une solution étudiée en détail pendant la guerre par l'O.N.J. et les services d'électricité de la Ville de Bruxelles. M. Malderez, actuellement secrétaire général du Ministère des Communications et qui, avant mai 1940, collaborait avec M. Louis Camu, Commissaire royal à la réforme administrative pour l'étude de la Cité administrative, étudia spécialement le problème du chauffage urbain, pour l'O.N.J., et en accord avec les services de la Ville. L'O.N.J. y vit également l'occasion d'occuper plusieurs agents techniques de l'I.N.R. qui échappèrent de cette façon aux ennuis que leur aurait créés l'occupant.

Le Ministère des Travaux Publics, direction générale des Bâtiments civils, s'intéressa également à la chose par la création d'un service qui étudia également le chauffage urbain. Les résultats obtenus par l'ingénieur principal Degrave sur la dépense élevée actuelle du chauffage des nombreux bâtiments publics, écoles, bureaux, etc., ayant des installations vétustes et, parfois, mal utilisées par des agents incompetents, furent convaincants et démontrèrent l'urgence d'une solution rationnelle.

Depuis quelque temps, et en relation avec la question de *l'Altération des pierres de taille par la fumée* une étude considérable a été faite sous les auspices de la « Confédération nationale de la Construction ». L'Office s'est intéressé à cette étude, pour la gare Centrale et les diverses constructions, gares du Nord, du Midi, bâtiments intermédiaires, etc., à ériger soit par l'Office, soit par la S.N.C.F.B.

Un premier et copieux rapport de 147 pages, illustré de nombreux diagrammes et photos, par M. l'ingénieur C. Camerman, montre tout l'intérêt de l'étude et les résultats néfastes des fumées sulfureuses de l'atmosphère bruxelloise sur les monuments publics et privés et sur les économies qui résulteront, à tous points de vue, du chauffage urbain. L'Office récupérera rapidement la faible participation qu'il a prise dans la dépense.

werden door het Bureau in het licht gegeven. Een onderzoek gedaan bij de eigenaars van aanzienlijke vaste goederen toonde hoezeer de opvatting met geestdrift werd begroet. Allen namen graag de verbintenissen, de kaloriën te betalen tegen de prijs van ten minste dezelfde waarde, ja zelfs meer dan hetgeen zij thans aan verwarming uitgeven. »

Het is overbodig nog te willen aandringen op het nut van een oplossing die, in alle details, onder de oorlog werd bestudeerd door het N.B.V. en door de Electriciteitsdiensten van de Stad Brussel. De Heer Malderez, thans secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen en die, vóór Mei 1940, de medewerker was van d.h. Louis Camu, Koninklijk Commissaris bij de Bestuurshervorming, voor de studie van de Bestuursiteit, heeft op bijzondere wijze het binnensteeds verwarmingsproblema bestudeerd voor het N.B.V. en, in overeenstemming met de diensten van de Stad. Het N.B.V. zag daarin insgelijks de gelegenheid om verscheidene technische beambten van het N.I.R. bezigheid te verschaffen en dezelve, op die wijze, te onttrekken aan de gevaren die hun vanwege de bezetter bedreigden.

Het Ministerie van Openbare Werken, algemene directie der Burgerlijke Gebouwen, toonde insgelijks belangstelling voor de zaak, door het oprichten van een dienst voor het bestuderen van de binnensteeds verwarming. De uitslagen bekomen door eerst-aanwezend ingenieur Degrave over de hoge kosten welke thans voor de verwarming van de talrijke openbare gebouwen worden gevergd, namelijk scholen, burelen, enz., die verouderde installaties bezitten, vaak nog slecht benuttigd door een ongeschoold personeel, waren overtuigend en leverden het bewijs van de hoogdringendheid tot een redematigé oplossing te geraken.

Sinds eenige tijd, en in verband met de kwestie van *De beschadiging van de hardsteen door de damp*, werd een aanzienlijke studie gemaakt, onder de bescherming van de « Confédération Nationale de la Construction » (Het Nationaal Bouwverbond). Het Bureau heeft in deze studie veel belang gesteld, ten aanzien van de Centrale Halte en de onderscheidene bouwwerken : Noordstation, Zuidstation, tussenliggende gebouwen enz., die, door het Bureau of door de N.M.B.S. moesten opgericht worden.

Een eerste en lijvig verslag van 147 bladzijden, verlicht met diagrammen en foto's, door de ingenieur C. Camerman, toont heel het belang van de studie en de verderfelijke gevolgen van de zwavelachtige dampen van de Brusselse atmosfeer op de openbare en private monumenten, en over de besparingen die, alleszins zullen te danken zijn aan de binnensteeds verwarming. Het Bureau zal al spoedig het geringe aandeel, dat het in de uitgave op zich heeft genomen, terug ingewonnen hebben.

CHAPITRE VI. COMPTES DE GESTION DE L'OFFICE.

Compte définitif de 1946.

Nous rappelons que le crédit initial, prévu au montant de 75,000,000 de francs, avait été reconnu insuffisant dès avant la fin du premier semestre, même en y comprenant le solde des crédits antérieurs, — fr. 40,070,797.63, — ainsi que l'ensemble des recettes accumulées depuis le début de l'Office, — fr. 80,806,588.75, — disponible fin 1946 et dont il n'avait pas encore été disposé jusqu'alors.

Le crédit supplémentaire de 50,000,000 de francs obtenu a été suffisant pour couvrir toutes les dépenses de l'exercice, tout en laissant une marge appréciable dont il a pu être disposé au début de l'année 1947, en attendant la mise à la disposition de l'Office du crédit prévu pour le nouvel exercice.

DÉPENSES.

Personnel.

Le montant prévu n'a pas été dépensé entièrement, certains arriérés d'augmentation de traitement, résultant de l'application de l'arrêté du Régent du 20 juin 1946, n'ayant pu être réglés que dans le courant de l'année 1947.

Prévu	fr. 5,720,000 »
Dépensé.	fr. 5,529,995 40

Dépenses de matériel. — Frais de gestion.

Comme il a été prévu, le montant consacré à cet article a été insuffisant. Le surplus de dépenses, de l'ordre de 70,000 francs sur 370,000 francs prévus, est dû principalement à l'augmentation des prix en général (matériel de dessin, fournitures de bureau de toute nature, etc.).

Dépenses diverses. — Remboursements.

Dépensé fr. 47,479.30 contre une prévision de 50,000 francs.

Entreprises et travaux.

	O.N.J.	S.N.C.F.B.	Total
Crédits prévus	155,000,000	60,000,000	215,000,000
Prévision de dépense (Rapport pour 1947; Doc. n° 18, p. 22)	145,000,000	45,000,000	190,000,000
Dépenses effectuées	142,589,050	51,325,021	193,914,071
Moyennes mensuelles	11,882,420	4,277,085	16,159,505
Moyennes du 4 ^e trimestre 1946.	13,844,038	8,412,342	22,256,380

La comparaison de ces deux séries de moyennes fait apparaître une sensible progression des dépenses

HOOFDSTUK VI. BEHEERSREKENINGEN VAN HET BUREAU.

Eindrekening over 1946.

Wij herinneren dat het aanvankelijk krediet, voorzien ten bedrage van 75,000,000 frank, ontoereikend erkend werd, reeds vóór het einde van het eerste halfjaar, zelfs met inbegrip van het saldo der vroegere kredieten, — fr. 40,070,797.63, — alsmede het geheel van de samengevoegde ontvangsten van sedert het begin van het Bureau, — fr. 80 miljoen 806,588.75, — beschikbaar op het einde van 1946 en waarover, tot dan toe, nog niet was beschikt geworden.

Het bijkomend krediet van 50,000,000 frank was voldoende om al de uitgaven van het dienstjaar te dekken en nog een waardeerbare marge over te laten waarover, begin 1947, kon beschikt worden, in afwachting dat het krediet voorzien voor het nieuwe dienstjaar ter beschikking van het Bureau kon gesteld worden.

UITGAVEN.

Personeel.

Het voorzien bedrag werd niet geheel opgebruikt, aangezien zekere achterstallen van weddeverhoging, voortvloeiende uit de toepassing van het besluit van de Regent dd. 20 Juni 1946, slechts in de loop van 1947 konden vereffend worden.

Voorzien	fr. 5,720,000 »
Uitgegeven	fr. 5,529,995 40

Uitgaven voor materieel. — Kosten van beheer.

Zoals voorzien, was het op dit artikel ingeschreven bedrag ontoereikend. Het teveel aan uitgaven, groot 70,000 frank op 370,000 frank voorzien, is hoofdzakelijk te wijten aan de prijsverhoging in 't algemeen (tekenmaterieel, kantoorbenodigdheden van alle aard, enz.).

Allerhande uitgaven. — Terugbetalingen.

Uitgegeven fr. 47,479.30 tegen een voorziening van 50,000 frank.

Aannemingen en werken.

	N.B.V.	N.M.B.S.	Totaal
Voorziene kredieten	155,000,000	60,000,000	215,000,000
Voorziening van uitgave (Verslag over 1947; Stuk n° 18, bl. 22)	145,000,000	45,000,000	190,000,000
Gedane uitgaven	142,589,050	51,325,021	193,914,071
Maandelijkse gemiddelden	11,882,420	4,277,085	16,159,505
Gemiddelden van het 4 ^e trimester 1946	13,844,038	8,412,342	22,256,380

De vergelijking van deze twee reeksen gemiddelden laat een merkbare vooruitgang waarnemen,

en fin d'exercice. Remarquons en passant que l'examen des dépenses déjà comptabilisées de 1947 n'a pas accusé de progression nouvelle.

Expropriations.

Dépenses prévues : 22,000,000 de francs; dépenses effectuées : 11,975,796 francs. Celles-ci à peine supérieures à la moitié des prévisions, les expropriations projetées n'ayant pu commencer qu'assez tard dans l'année, comme il a été dit au rapport pour 1947 (Doc., n° 18, Chambre des Représentants).

RECETTES.

Ventes.

Des démolitions de vieux immeubles, prévues depuis longtemps et plusieurs fois retardées, ont pu commencer à la suite de la mise à la disposition des locataires de locaux appartenant au « Foyer Bruxellois ». De ce chef, la recette effective (265,969 francs) a dépassé le montant prévu (200,000 francs).

Loyers.

Les recettes pour loyers sont également fort supérieures (1,317,128 francs) à l'estimation (800,000 francs). Le surplus constaté est dû principalement à la crise des logements, empêchant les démolitions.

Publicité.

Prévu : 27,000 francs; effectué : 60,075 francs. Suite à la revision des contrats anciens et à la conclusion de nouveaux accords.

Remboursements de la S.N.C.F.B.

Prévisions	fr. 16,000,000
Recettes réelles	12,886,785

Ces recettes qui représentent le 1/3 de la somme dépensée pour travaux régis par la S.N., devraient logiquement s'élever à 17,000,000 de francs, n'était le décalage inévitable dans la récupération, pour des motifs comptables.

Recettes diverses.

Prévisions	fr. 100,000
Recettes réelles	2,061,023

Les motifs de cet écart ont été développés pages 23 et 24 du rapport précédent (Doc. Chambre, n° 18) auxquelles nous nous bornerons à renvoyer (ciment anglais, vendu aux entrepreneurs; remboursement par l'Etat de la pension de M. Franchimont, etc.).

wat betreft de uitgaven op het einde van het dienstjaar. Bemerken wij, terloops, dat het onderzoek van de reeds in de staat verwerkte uitgaven van 1947, van geen nieuwe vooruitgang heeft doen blijken.

Onteigeningen.

Voorziene uitgaven : 22,000,000 frank; gedane uitgaven : 11,975,796 frank. Deze nauwelijks hoger dan de helft der voorzieningen, dewijl de ontworpen onteigeningen slechts zeer laat in het jaar konden aanvangen, zoals werd gezegd in het verslag over 1947 (Stuk, n° 18, Kamer der Volksvertegenwoordigers).

ONTVANGSTEN.

Verkopingen.

Sedert lang voorzien en herhaaldelijk uitgestelde afbraken van oude gebouwen konden aangevangen worden, ten gevolge van het onderbrengen der huurders in lokalen toebehorende aan de « Foyer Bruxellois ». Uit dien hoofde, heeft de werkelijke ontvangst (265,969 frank) het voorziene bedrag overtroffen (200,000 frank).

Huurgelden.

De ontvangsten van huurgelden waren insgelijks veel hoger (1,317,128 frank) dan de raming (800,000 frank). Het bevonden teveel is hoofdzakelijk te danken aan de woningcrisis, waardoor de afbraken werden legengehouden.

Publiciteit.

Voorzien : 27,000 frank; gedaan 60,075 frank. Als gevolg van de herziening der oude contracten en het sluiten van nieuwe akkoorden.

Terugbetalingen van de N.M.B.S.

Voorzieningen	fr. 16,000,000
Wezenlijke ontvangsten	12,886,785

Die ontvangsten welke 1/3 vertegenwoordigen van de som uitgegeven voor werken door de Nationale Maatschappij beheerd, moeten logischerwijs 17 miljoen frank bedragen, ware er niet het onvermijdbaar verschil, om redenen van rekenplichtige aard, in de terugwinning.

Allerlei ontvangsten.

Voorzieningen	fr. 100,000
Wezenlijke ontvangsten	2,061,023

De redenen van dit verschil werden uiteengezet, bladzijden 23 en 24 van het vorig verslag (Stuk n° 18, Kamer der Volksvertegenwoordigers), waarnaar wij ons beperken te verwijzen (Engels cement, verkocht aan de aannemers, terugbetaling door de Staat van het pensioen van de heer Franchimont, enz.).

COMPTE PROVISOIRE DE 1947.

DÉPENSES.

Personnel. — Traitements. — Salaires.

La moyenne des paiements effectués sur ces postes est, dès à présent, déjà supérieure à la moyenne prévue (600,366 francs par mois, contre 529,167 francs). On peut donc prévoir que les crédits prévus, 5,800,000 francs et 550,000 francs, seront insuffisants. Cette situation s'explique, si l'on tient compte des points suivants :

Extension de l'octroi des allocations de foyer et de résidence, entrée en application au cours du dernier trimestre 1946 et dont les effets sortent en 1947.

Revision des barèmes des agents des catégories I et II.

Majoration des allocations familiales, paiement d'un 13^e mois des allocations familiales et du pécule de vacances.

Une quotité importante des arriérés d'augmentation des rémunérations, suite à l'application des arrêtés relatifs au statut pécuniaire des agents de l'Etat, a seulement été liquidée en 1947.

Indemnités. Prévision : 340,000 francs. Ce crédit sera probablement suffisant.

Service social. Crédit prévu : 30,000 francs.

L'allure actuelle des dépenses, justifiée par les difficultés du moment, fait prévoir que le crédit sera dépassé pour le présent exercice; une catégorie de dépenses a dû être extraite de la rubrique « Traitements » et comprise dans la présente. Il s'agit de l'allocation compensatoire liquidée au profit de la veuve d'un agent tué à l'ennemi en mai 1940; cette allocation, qualifiée de « Secours » par l'arrêté du Régent du 14 décembre 1946, a été sensiblement augmentée.

La confection du compte des prévisions de dépenses était antérieure à l'inscription de cette allocation au service social.

Dépenses de matériel. — Frais de gestion.

Les chiffres actuellement acquis permettent de prévoir que les dépenses ne dépasseront pas, *in globo*, le montant prévu. Il n'en sera pas de même, toutefois, en ce qui concerne la prévision relative aux dépenses d'eau, de gaz, de chauffage, etc., celles-ci, dès à présent, comportant une dépense imprévue constituée par le paiement d'une facture de combustibles afférente à l'année 1945, au montant de 2,771 francs. D'autre part, un certain tonnage de

VOORLOPIGE REKENING OVER 1947.

UITGAVEN.

Personeel. — Jaarwedden. — Salarissen.

Het gemiddelde van de op die posten gedane betalingen is, van nu af reeds, hoger dan het voorziene gemiddelde (600,366 frank per maand, tegen 529,167 frank). Men mag dus verwachten dat de voorziene kredieten tegen 5,800,000 frank en 550,000 frank, ontoereikend zullen zijn. Men begrijpt die toestand, indien men rekening houdt met de volgende punten :

Uitbreiding van het verlenen van de gezins- en verblijfstoelagen, van toepassing geworden in de loop van het laatste kwartaal 1946 en dat zijn uitwissel doet gevoelen in 1947.

Herziening van de loonschalen van de beambten der categoriën I en II.

Vermeerdering van de kinderbijslagen, uitbetaling van een 13^e maand van de kinderbijslagen en van het vacantiegeld.

Een aanzienlijk quotum van de achterstallen van bezoldigingsverhogingen, als gevolg van de toepassing der besluiten betreffende het loonstatuut van de rijksbeambten, werd slechts in 1947 vereffend.

Vergoedingen. Voorziening : 340,000 frank. Dit krediet zal waarschijnlijk toereikend zijn.

Maatschappelijke dienst. Voorzien krediet : 30,000 frank.

De tegenwoordige gang van de uitgaven, gerechtvaardigd door de moeilijkheden van het oogenblik, laat voorzien dat het krediet voor het lopend dienstjaar zal overschreden worden; een categorie van uitgaven moest uit de rubriek « Jaarwedden » genomen worden en in deze overgebracht. Het betreft de vergoedende toeslag uitgekeerd ten voordele van de weduwe van een in Mei 1940, bij de vijand gedood beambte; deze toeslag « Onderstand » geheten, bij besluit van de Regent dd. 14 December 1946, werd aanmerkelijk verhoogd.

Het opmaken van de rekening der voorziene uitgaven is van vroegere datum dan de inschrijving van die toeslag op de maatschappelijke dienst.

Uitgaven voor materieel. — Beheerskosten.

De thans vaststaande cijfers laten toe te voorzien dat de uitgaven niet, *in globo*, de voorziene som zullen overschrijden. Dit zal echter niet het geval zijn voor wat betreft de voorziening in zaken de uitgaven voor water, gas, verwarming, enz., daar deze, van nu af aan, een onvoorziene uitgaaf omvat, wegens de betaling van een brandstoffenfactuur, voor het jaar 1945, ten bedrage van 2,771 frank. Anderzijds, heeft een zekere tonnage van die

ce combustible destiné aux chantiers des entrepreneurs de l'O.N.J. a donné lieu à des remboursements, mentionnés aux « Recettes diverses ».

Dépenses diverses. — Remboursements.

La somme prévue de ce chef (105,000 francs) ne sera pas dépensée entièrement; le montant dépensé au 31 août était de 57,422 francs.

Entreprises et travaux.

Par suite des nécessités budgétaires, le crédit de 400 millions, inscrit initialement au budget extraordinaire de 1947 pour les dépenses de cet article, a dû être ramené à 300 millions, soit 185 millions pour les entreprises gérées par l'O.N.J. et 115 millions pour celles gérées par la S.N.C.F.B. Cette diminution n'a guère été cause de retard, les travaux n'ayant pu suivre un rythme plus accentué pour les multiples raisons exposées à l'avant-propos et au chapitre II et également en raison de la suspension des travaux pendant la période hivernale qui fut spécialement rigoureuse. D'autre part, certaines adjudications projetées pour l'année 1947 ont dû être retardées; citons en particulier celle relative à la ventilation du tunnel qui n'a pu avoir lieu qu'en août 1947.

Les crédits ainsi modifiés permettent des dépenses mensuelles moyennes de 15,4 millions et 9,6 millions, soit 25 millions. Les moyennes actuelles : 14 millions et 7 millions = 21 millions, sont rassurantes jusqu'ici quant à la possibilité de réaliser le programme réduit prévu.

Au 31 août 1947, la situation était la suivante :

Travaux O.N.J. Dépensé : 114 millions (crédit : 185 millions);

Travaux S.N. Dépensé : 70 millions (crédit : 115 millions).

Expropriations.

Chiffre prévu : 16,200,000 francs. Ce montant ne sera pas atteint.

Dépense effectuée : 7,188,236 francs au 31 août.

RECETTES.

Ventes.

Prévisions : 200,000 francs.

Recettes réalisées : 198,635 francs au 31 août 1947.

Loyers.

Prévisions : 1,000,000 de francs.

brandstof bestemd voor de bouwterreinen van de aannemers van het Bureau, aanleiding gegeven tot terugbetalingen voorkomende onder « Allerlei ontvangsten ».

Allerlei uitgaven. — Terugbetalingen.

De uit die hoofde voorziene som (105,000 frank) zal niet geheel opgebruikt worden; het op 31 Augustus uitgegeven bedrag was 57,422 frank.

Aannemingen en werken.

Ten gevolge van begrotingsnoodzaken, moest het krediet van 400 miljoen, aanvankelijk ingeschreven op de buitengewone begroting van 1947 voor de uitgaven van dit artikel, teruggebracht worden op 300 miljoen, zijnde 185 miljoen voor de aannemingen beheerd door het N.B.V. en 115 miljoen voor die beheerd door de N.M.B.S. Die vermindering verwekte geen de minste vertraging, daar de werken niet vlugger doorgedreven konden worden, om de menigvuldige redenen uiteengezet in de inleiding en in hoofdstuk II, zo mede om reden van de schorsing der werken, gedurende de strenge Winterdagen. Anderzijds, moesten zekere aanbestedingen voor 1947 ontworpen, worden uitgesteld; noemen wij, inzonderheid, die betreffende de ventilatie van de tunnel, welke slechts in Augustus 1947 kon plaats hebben.

De aldus gewijzigde kredieten laten gemiddelde maandelijkse uitgaven toe van 15,4 miljoen en 9,6 miljoen, zegge 25 miljoen. De huidige gemiddelden : 14 miljoen en 7 miljoen = 21 miljoen, zijn tot nog toe geruststellend, wat betreft de mogelijkheid het voorziene ingekort plan te verwezenlijken.

Op 31 Augustus 1947, was de toestand als volgt :

Werken N.B.V. Uitgegeven : 114 miljoen (krediet : 185 miljoen);

Werken N.M.B.S. Uitgegeven : 70 miljoen (krediet : 115 miljoen).

Onteigeningen.

Voorzien bedrag : 16,200,000 frank, welk cijfer niet zal bereikt worden.

Gedane uitgave : 7,188,236 frank op 31 Augustus.

ONTVANGSTEN.

Verkopingen.

Voorzieningen : 200,000 frank.

Ontvangsten verwezenlijkt, op 31 Augustus 1947 : 198,635 frank.

Huurgelden.

Voorzieningen : 1,000,000 frank.

Recettes réalisées : 885,000 francs au 31 août 1947.

Le montant prévu sera probablement dépassé.

Publicité.

Prévu : 70,000 francs. Réalisé : 55,260 francs à la même date; le résultat sera conforme aux prévisions.

Remboursements de la S.N.C.F.B.

Prévu : 22 millions de francs.

Il s'agit du montant de la quote-part de la Société Nationale dans les dépenses de relèvement des gares, arrêtée à 1/3 de la dépense totale. Une demande de la Société, aux fins de ramener sa quote-part à 1/5, fait l'objet d'un examen entre le Département des Communications, l'O.N.J. et la Société Nationale.

Quoi qu'il en soit, il est à prévoir, dès à présent, et considérant l'allure actuelle des dépenses, que le chiffre envisagé pour les gares (115 millions) sera atteint; la recette de 22 millions pourra donc être réalisée.

Recettes diverses.

Montant prévu : 240,000 francs.

Ces recettes comprennent surtout des récupérations de dépenses exposées pour des tiers. Fin mai 1947, le total réalisé était de 263,678 francs; nous mentionnons ci-après quelques postes importants :

Récupération du prix des combustibles mis à la disposition des chantiers :

François	fr.	47,085
Gillion		5,995

Récupération d'impôts payés pour compte de certains locataires expropriés	27,570
---	--------

Récupération de redevances payées pour consommation supplémentaire d'eau (env.)	30,000
---	--------

Récupération d'une somme payée en trop en 1942 pour l'entreprise Janssens et Mees à Bruxelles-Midi	17,481
--	--------

Récupération des traitements liquidés au profit d'agents détachés à la S.N.C.F.B.	48,478
---	--------

Ontvangsten verwezenlijkt op 31 Augustus 1947 : 885,000 frank.

Het voorziene bedrag zal waarschijnlijk worden overschreden.

Publiciteit.

Voorzien : 70,000 frank. Verwezenlijkt : 55,260 frank op dezelfde datum; de uitslag zal met de voorziening overeenstemmen.

Terugbetalingen van de N.M.B.S.

Voorzien : 22 miljoen frank.

Dit is het aandeel van de Nationale Maatschappij in de uitgaven tot hogerleggen van de stations, vastgesteld op 1/3 van de totale uitgave. Een aanvraag van de Maatschappij, ten einde haar aandeel op 1/5 terug te brengen, maakt het voorwerp uit van een onderzoek tussen het Departement van Verkeerswezen, het N.B.V. en de Nationale Maatschappij.

Wat er ook van zij, men mag er zich, van nu af aan, op voorbereiden dat, gezien de huidige gang van de uitgaven, het cijfer voorzien voor de stations (115 miljoen) zal bereikt worden; de ontvangst van 22 miljoen zal dus kunnen verwezenlijkt worden.

Allerlei ontvangsten.

Voorzien bedrag : 240,000 frank.

Die ontvangsten omvatten inzonderheid terugbetalingen van uitgaven gedaan voor derden. Einde Mei 1947, bedroeg het verwezenlijkt totaal 263,678 frank; hierna vermelden wij enkele belangrijke posten :

Terugbetaling van de prijs der brandstoffen beschikbaar gesteld voor de bouwterreinen :

François	fr.	47,085
Gillion		5,995

Terugbetaling van belastingen betaald voor rekening van zekere onteigende huurders	27,570
--	--------

Terugbetaling van sommen betaald voor bijkomend waterverbruik (ongeveer)	30,000
--	--------

Terugbetaling van een in 1942 te veel betaalde som voor de aanneming Janssens en Mees, te Brussel-Zuid	17,481
--	--------

Terugbetaling van de jaarwedden verevend ten voordele van bij de N.M.B.S. gedetacheerde beambten	48,478
--	--------

COMPTE DE PRÉVISIONS DE 1948.**DÉPENSES.****Personnel. — Traitements, salaires, etc.**

Les nouvelles mesures prises en faveur des agents rétribués par l'Etat dans le courant de l'année 1947 (majoration des allocations familiales, paiement d'un 13^e mois des dites allocations, paiement du pécule de vacances, allocation d'une indemnité d'ajustement de certains traitements et salaires, majoration et extension des allocations de foyer et de résidence) nécessitent un aménagement des crédits prévus pour cet objet.

En conséquence, l'article 1 se présente comme suit :

	1948	contre	1947
Traitements	6.700,000		5.800,000
Salaires	645,000		550,000
Indemnités	380,000		340,000
Service social	61,000		30,000

Pour les indemnités, le chiffre a peu changé; en ce qui concerne le service social, il a été augmenté sensiblement pour le motif développé au commentaire du compte provisoire de 1947.

Dépenses de matériel. — Frais de gestion.

Les estimations pour l'année 1947 avaient été insuffisantes; les chiffres suivants ont été établis en concordance avec les prix actuels :

	Prévu	contre	En 1947
Gaz, chauffage, etc.	90,000		60,000
Entretien de bureaux	40,000		25,000
Fournitures de bureau	590,000		400,000

Signalons que ce dernier poste comprend, outre les fournitures et le matériel de bureau en général, les dépenses relatives aux films de la Jonction, aux photos destinées à compléter l'album de la Jonction, aux assurances et aux frais d'essence, d'huile, etc. pour la voiture automobile.

Dépenses diverses. — Remboursements.

Cette rubrique comporte, entre autres, les frais de déplacement des agents de l'Office, les dépenses pour frais de visite et de réception de personnalités, d'achat d'œuvres d'art et de publications techniques ou scientifiques et de propagande. Prévision : 120,000 francs contre 105,000 francs en 1947.

REKENING VAN VOORZIENE UITGAVEN EN INKOMSTEN VOOR 1948.**UITGAVEN.****Personeel. — Jaarwedden, salarissen, enz.**

De nieuwe maatregelen getroffen ten voordele van de door de Staat bezoldigde beambten, in de loop van 1947 (verhoging van de kinderbijslagen, betaling van een 13^e maand van gezegde bijslagen, betaling van het vacatiegeld, toekenning van een aanpassingsvergoeding voor sommige jaarwedden en salarissen, verhoging en aanpassing van de gezins- en verblijfsvergoedingen), vergen een aanpassing van de daarvoor voorziene kredieten.

Dienvolgens, doet artikel 1 zich voor als volgt :

	1948	tegenover	1947
Jaarwedden	6.700,000		5.800,000
Salarissen	645,000		550,000
Vergoedingen	380,000		340,000
Maatschappelijke dienst	61,000		30,000

Voor de vergoedingen, is het cijfer weinig veranderd; wat de maatschappelijke dienst betreft, werd het aanmerkelijk verhoogd, om de reden, uiteengezet in de commentaar van de voorlopige rekening van 1947.

Uitgaven voor materieel. — Beheerskosten.

De ramingen voor het jaar 1947 waren ongenoegzaam gebleken; in overeenstemming met de huidige prijzen werden de volgende cijfers bepaald :

	Voorzien	tegen	In 1947
Gas, verwarming, enz.	90,000		60,000
Onderhoud van de burelen	40,000		25,000
Kantoorbenodigdheden	590,000		400,000

Laten wij opmerken dat deze laatste post, behalve de kantoorbenodigdheden en het kantroommaterieel over 't algemeen, de uitgaven bevat betreffende de films van de Verbinding, de foto's bestemd om het album der Verbinding aan te vullen, de verzekeringen, de kosten voor benzine, olie, enz. voor het autorijtuig.

Allerhande uitgaven. — Terugbetalingen.

Deze rubriek omvat, onder meer, de reiskosten van de beambten van het Bureau, de uitgaven voor kosten veroorzaakt door bezoeken en ontvangsten van personaliteiten, van aankoop van kunstwerken en technische en wetenschappelijke publicaties en van propaganda. Voorziening : 120,000 frank tegen 105,000 frank in 1947.

Entreprises et travaux.

Le programme des travaux à réaliser en 1948 est détaillé ci-après, avec indication des dépenses prévues :

1. Tunnel : 3 ^e et 4 ^e tronçons, entre le boulevard Botanique et la rue de Loxum . . . fr.	160,000,000
2. Gare Centrale. Parachèvement (Entreprises François et Fils, S.A.) . . .	15,000,000
3. Viaduc Brabant et aménagement du Jardin Botanique (Entreprises Gillion, R.)	10,000,000
4. Viaducs, depuis la rue Basse, jusqu'à la nouvelle façade de la gare du Midi (Entrepr. Cerfontaine et Sotrahay).	80,000,000
5. Gare d'autobus et abords de la gare du Midi (à mettre en adjudication en 1948)	15,000,000
6. Point d'arrêt Chapelle et collecteur rue des Tanneurs (à mettre en adjudication en octobre-novembre 1947)	30,000,000
7. Pont métallique du boulevard du Midi. Consolidation et parachèvement (à mettre en adjudication fin 1947 ou début 1948)	10,000,000
8. Ventilation du tunnel et des gares souterraines (Entreprise Werkspoor)	10,000,000
9. Travaux divers	10,000,000

Entreprises régies par l'O.N.J. (entre les gares du Nord et du Midi) . . . fr. 340,000,000

Entreprises gérées par la Société Nationale (travaux de relèvement des gares et accès) :

a) Bruxelles-Midi :	
Bâtiments fr.	77,000,000
Ouvrages d'art	3,000,000
b) Bruxelles-Nord :	
Bâtiments	25,000,000
Ouvrages d'art	41,000,000
c) Travaux en régie	14,000,000
	160,000,000

Fr. 500,000,000

Les expropriations à continuer dans les quartiers de la Chapelle, des rues de la Roue et Roger Van der Weyden et Marché du Parc sont estimées à 14 millions 600,000 francs.

Aannemingen en werken.

Het in 1948 te verwezenlijken werkplan wordt, hierna, uiteengezet, met aanduiding van de voorziene uitgaven :

1. Tunnel : 3 ^e en 4 ^e gedeelten, tussen de Kruidtuin en de Loxumstraat . . . fr.	160,000,000
2. Centrale Halte. Voltooing (Aanneming François)	15,000,000
3. Viaduct Brabant en geschiktmaking van de Kruidtuin (Aanneming Gillion, R.)	10,000,000
4. Viaducten, van de Bassestraat, tot aan de nieuwe voorgevel van het Zuidstation (Aannemingen Cerfontaine en Sotrahay)	80,000,000
5. Autobus-station en toegangswegen van het Zuidstation (in aanbesteding te stellen, in 1948)	15,000,000
6. Halte Kapelle en hoofdriool Huidvettersstraat (in aanbesteding te stellen in October-November 1947)	30,000,000
7. Metalen brug van de Zuiderlaan. Versteving en voltooiing (in aanbesteding te stellen, einde 1947 of begin 1948)	10,000,000
8. Ventilatie van de tunnel en van de ondergrondse stations (Aanneming Werkspoor)	10,000,000
9. Allerlei werken	10,000,000

Aannemingen beheerd door het N.B.V. (tussen de stations Zuid en Noord) fr. 340,000,000

Aannemingen beheerd door de Nationale Maatschappij (hogerleggingswerken van de stations en toegangswegen) :

a) Brussel-Zuid :	
Gebouwen fr.	77,000,000
Kunstwerken	3,000,000
b) Brussel-Noord :	
Gebouwen	25,000,000
Kunstwerken	41,000,000
c) Werken in Regie	14,000,000
	160,000,000

Fr. 500,000,000

De voort te zetten onteigeningen in de wijken van de Kapelle, van de Rad- en Roger Van der Weydenstraten en Warandemarkt, worden geraamd op 14,600,000 frank.

Ventes.

Il s'agit, en ordre principal, des ventes de matériaux provenant des vieux immeubles à démolir.

Prévision : 300,000 francs contre 200,000 francs en 1947.

Loyers.

Les loyers produits par les immeubles expropriés et non encore démolis seront augmentés à partir du 1^{er} janvier 1948. La recette totale probable de 1947 sera de l'ordre de 1,300,000 francs.

Prévision : 1,500,000 francs.

Publicité.

Recette prévue : 76,000 francs contre 70,000 francs en 1947.

Remboursements de la S.N.C.F.B.

Recette estimée à 21,000,000 de francs.

Recettes diverses.

Ce sont les recettes, non classables dans les rubriques précédentes, constituées principalement par des récupérations de sommes payées par l'Office pour compte de tiers (impôts, redevances aux régies des eaux et de l'électricité, combustibles fournis aux chantiers, traitements d'agents de l'Office détachés à la S.N.C.B., etc.).

Prévision : 350,000 francs contre 240,000 francs en 1947.

Versement de l'Etat.

Il résulte de ce qui précède :

Total des dépenses prévues . . . fr. 523,226,000

Total des recettes prévues 23,226,000

qu'une somme de fr. 500,000,000
est à inscrire au Budget Extraordinaire de 1948, à l'article spécial de la Jonction Nord-Midi.

Verkopingen.

In hoofdzaak, betreft het verkopen van materialen, voortkomende van af te breken oude gebouwen.

Voorziening : 300,000 frank tegen 200,000 in 1947.

Huurgelden.

De huurgelden opgebracht door de onteigende en nog niet gesloopte gebouwen, zullen worden verhoogd met ingang van 1 Januari 1948. De waarschijnlijke totale ontvangst van 1947 zal 1,300,000 frank bedragen.

Voorziening : 1,500,000 frank.

Publiciteit.

Voorziene ontvangsten : 76,000 frank tegen 70,000 frank in 1947.

Terugbetaling van de N.M.B.S.

Ontvangst geraamd op 21,000,000 frank.

Allerlei ontvangsten.

Het zijn de ontvangsten, die niet kunnen gerangschikt worden in de voorafgaande rubrieken, en hoofdzakelijk omvattend het terugkrijgen van sommen door het Bureau betaald voor rekening van derden (belastingen, sommen verschuldigd aan de water- en electriciteitsregiën, brandstoffen aan de bouwterreinen geleverd, jaarwedden van beampten van het Bureau gedetacheerd bij de Nationale Maatschappij, enz.).

Voorziening : 350,000 frank tegen 240,000 frank in 1947.

Storting van de Staat.

Uit hetgeen voorafgaat, blijkt :

Totaal van de voorziene uitgaven . fr. 523,226,000

Totaal van de voorziene ontvangsten . 23,226,000

dat een som van fr. 500,000,000
moet worden ingeschreven op de Buitengewone Begroting voor 1948, op het bijzonder artikel van de Noord-Zuidverbinding.

Jaar 1946.

REKENING VAN BEHEER.

RECETTES — INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE.	Engagements. — Verbindtenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOPINGEN (terreinen, oude materialen, enz.)	200,000 »	265,969 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (gebouwen, installaties, terrei- nen)	800,000 »	1,317,128 23	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT	27,000 »	60,075 »	
IV. — REMBOURSEMENTS DE LA S.N.C.F.B. — TERUG- BETALINGEN VAN DE N.M.B.S.	16,000,000 »	12,886,784 77	
V. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONT- VANGSTEN	100,000 »	2,061,022 95	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreekse ontvangsten van het N.B.V.</i>	17,127,000 »	16,590,979 95	16,590,979 95
VI. — VERSEMENTS DE L'ÉTAT. — STORTINGEN VAN DE STAAT :			
1. Disponible au 31 décembre 1945, point de départ au 1 ^{er} janvier 1946. — <i>Beschikbaar op 31 December 1945, vertrekpunt op 1 Januari 1946</i>	»	2,842,931 76	
2. Appels de fonds. — <i>Bijstortingen</i>	243,140,000 »	213,365,000 »	216,207,931 76
Ensemble des recettes. — <i>Totaal der ontvangsten...</i> ...			232,798,911 71
Ensemble des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven...</i> ...			225,025,070 79
Disponible au 31 décembre 1946. — <i>Beschikbaar op 31 December 1946...</i> ...			7,773,840 92

Année 1947.

COMPTE PROVISOIRE.

DEPENSES. — UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE.	Engagements. — Verbindenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :			
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i>	5,800,000 »	6,300,000 »	
2. Salaires. — <i>Salurissen</i>	550,000 »	630,000 »	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i>	340,000 »	340,000 »	
4. Service social. — <i>Maatschappelijke dienst</i> ...	30,000 »	50,000 »	7,320,000 »
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VAN MATERIEEL, KOSTEN VAN BEHEER :			
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i>	60,000 »	80,000 »	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud der burelen, geringe onkosten.</i>	25,000 »	25,000 »	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoorbehoefden, uitrusting</i>	400,000 »	380,000 »	485,000 »
III. — DÉPENSES DIVERSES, REMBOURSEMENTS. — ONDERSCHEIDENE UITGAVEN, TERUGBETALINGEN ...	105,000 »	90,000 »	90,000 »
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — AANNEMINGEN EN WERKEN :			
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door het N.B.V.</i>	185,000,000 »	185,000,000 »	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i>	115,000,000 »	115,000,000 »	300,000,000 »
V. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN	16,200,000 »	12,000,000 »	12,000,000 »
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>			319,885,000 »
VI. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN			23,820,000 »
Ensemble. — <i>Samen</i>			343,715,000 »

Jaar 1947.

VOORLOPIGE REKENING.

RECETTES. — INKOMSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE.	Engagements. — Verbindtenissen.	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOPINGEN (terreinen, oude materialen, enz.)	200,000 »	250,000 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (gebouwen, installaties, terrei- nen)	1,000,000 »	1,200,000 »	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT	70,000 »	70,000 »	
IV. — REMBOURSEMENTS DE LA S.N.C.F.B. — TERUG- BETALINGEN VAN DE N.M.B.S.	22,000,000 »	22,000,000 »	
V. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONT- VANGSTEN	240,000 »	300,000 »	23,820,000 »
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreekse ontvangsten van het N.B.V.</i>	23,510,000 »	23,820,000 »	
VI. — VERSEMENTS DE L'ETAT. — STORTINGEN VAN DE STAAT :			
1. Disponible au 31 décembre 1946, point de départ au 1 ^{er} janvier 1947. — <i>Beschikbaar op 31 December 1946, vertrekpunt op 1 Januari 1947</i>	»	30,749,528 »	
2. Appels de fonds. — <i>Bijstortingen</i>	300,000,000 »	300,000,000 »	330,749,528 »
Total des recettes. — <i>Totaal der inkomsten</i>			354,569,528 »

Année 1948.

COMPTE DE PRÉVISIONS.

DÉPENSES — UITGAVEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE.	Montant. — Bedrag.	
I. — PERSONNEL. — PERSONEEL :		
1. Traitements. — <i>Jaarwedden</i>	6,700,000 "	
2. Salaires. — <i>Salarissen</i>	645,000 "	
3. Indemnités. — <i>Vergoedingen</i>	380,000 "	
4. Service social. — <i>Maatschappelijke Dienst</i>	61,000 "	
		7,786,000 "
II. — DÉPENSES DE MATÉRIEL, FRAIS DE GESTION. — UITGAVEN VAN MATERIEEL, KOSTEN VAN BEHEER :		
1. Eau, gaz, chauffage, électricité, téléphone. — <i>Water, gas, verwarming, electriciteit, telefoon</i>	90,000 "	
2. Entretien des bureaux, menus frais. — <i>Onderhoud der burelen, geringe kosten</i>	40,000 "	
3. Fournitures de bureau, outillage. — <i>Kantoorbehoeften, uitrusting</i>	590,000 "	
		720,000 "
III. — DÉPENSES DIVERSES, REMBOURSEMENTS, FRAIS DE VOYAGE. — ONDERSCHEIDENE UITGAVEN, TERUGBETALINGEN, REISKOSTEN	120,000 "	
		120,000 "
IV. — ENTREPRISES ET TRAVAUX. — AANNEMINGEN EN WERKEN :		
1. Exécutés par l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door het N.B.V.</i>	340,000,000 "	
2. Exécutés par la S.N.C.F.B. pour compte de l'O.N.J. — <i>Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.</i>	160,000,000 "	
		500,000,000 "
V. — EXPROPRIATIONS. — ONTEIGENINGEN	14,600,000 "	
		14,600,000 "
Total des dépenses. — <i>Totaal der uitgaven</i>		523,226,000 "
VI. — VERSEMENT DES RECETTES. — STORTING DER ONTVANGSTEN		23,226,000 "
Ensemble. — <i>Samen</i>		546,452,000 "

Jaar 1948.

REKENING VAN VOORZIENE INKOMSTEN EN UITGAVEN.

RECETTES — ONTVANGSTEN.

CATEGORIE. — CATEGORIE.	Montant. — Bedrag.	
I. — VENTES (terrains, vieux matériaux, etc.). — VERKOPINGEN (<i>terreinen, oude materialen, enz.</i>)	300,000 »	
II. — LOYERS (immeubles, installations, terrains). — HUURGELDEN (<i>gebouwen, installaties, terreinen</i>)	1,500,000 »	
III. — PUBLICITÉ. — PUBLICITEIT	76,000 »	
IV. — REMBOURSEMENTS DE LA S.N.C.F.B. — TERUGBETALINGEN VAN DE N.M.B.S.	21,000,000 »	
V. — RECETTES DIVERSES. — ONDERSCHIEDENE ONTVANGSTEN	350,000 »	
Recettes directes de l'Office. — <i>Rechtstreekse ontvangsten van het N.B.V.</i>		23,226,000 »
VI. — VERSEMENTS DE L'ETAT. — STORTINGEN VAN DE STAAT :		
1. Disponible au 31 décembre 1947, point de départ au 1 ^{er} janvier 1948. — <i>Beschikbaar op 31 December 1947, vertrekpunt op 1 Januari 1948</i>	»	
2. Appels de fonds. — <i>Bijstortingen</i>	500,000,000 »	500,000,000 »
Total des recettes. — <i>Totaal der inkomsten</i>		523,226,000 »