

Chambre des Représentants

Kamer der Volksvertegenwoordigers

3 MAI 1946.

3 MEI 1946.

BUDGET

BEGROOTING

DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR L'EXERCICE 1945

VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN VOOR HET DIENSTJAAR 1945

RAPPORT

VERSLAG

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT

PAR M. E. DEMUYTER.

DOOR DEN HEER E. DEMUYTER.

SOMMAIRE :

	Pages.
1. Développements — Considérations ...	1 à 4
2. Notre Politique aérienne ...	4 à 8
3. Notre Politique maritime ...	8 à 15
4. Force navale belge ...	15 à 17
5. Services maritimes de l'Etat — Marine de Pêche ...	17
6. Chemins de fer ...	17 à 19
7. Lignes d'autobus ...	19 à 20
8. Postes — Télégraphes — Téléphone ...	20 à 21
9. Radio ...	21 à 22
10. Notre Tourisme ...	22 à 23

INHOUD :

	Bladz.
1. Uiteenzetting — Beschouwingen ...	1 tot 4
2. Onze Luchtvaartpolitiek ...	4 tot 8
3. Onze Zeevaartpolitiek ...	8 tot 15
4. Belgische Zeemacht ...	15 tot 17
5. Staatsscheepsvaartdiensten — Visscherijvloot ...	17
6. Spoorwegen ...	17 tot 19
7. Autobuslijnen ...	19 tot 20
8. Posterijen — Telegraaf — Telefoon ...	20 tot 21
9. Radio ...	21 tot 22
10. Ons Toerisme ...	22 tot 23

MESDAMES, MESSIEURS,

Le Budget du Ministère des Communications, pour l'exercice 1945, soumis à votre approbation offre la particularité, résultant de la situation de l'après-guerre, de vous mettre devant des dépenses faites depuis plusieurs mois.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1945, die U ter goedkeuring wordt voorgesteld, biedt de eigenaardigheid, voortspruitend uit den toestand van na den oorlog, dat zij U plaatst voor uitgaven die sedert verscheidene maanden werden gedaan.

(1) Composition de la Commission des Communications : MM. Brunfaut, président; Clerckx, De Paep, Goetghebeur, Jaminet, Marck, Vacs (André), Van Acker (Benoît), Vandenberghe (O.), Vergels, Verhamme. — De Bruyn, Debunne, Fromont, Gelders, Grégoire (Marcel), Hens, Pourquae, Samyn. — Briol, Van den Bergh (F.). — Demuyter.

(1) Samenstelling van de Commissie voor het Verkeerswezen : de heeren Brunfaut, voorzitter; Clerckx, De Paep, Goetghebeur, Jaminet, Marck, Vacs (André), Van Acker (Benoît), Vandenberghe (O.), Vergels, Verhamme. — De Bruyn, Debunne, Fromont, Gelders, Grégoire (Marcel), Hens, Pourquae, Samyn. — Briol, Van den Bergh (F.). — Demuyter.

Nous avons donc à les entériner, mais ceci n'exclut nullement une analyse critique, et des suggestions constructives, dont le Gouvernement devra s'inspirer pour les exercices suivants.

Toutes les dépenses sont engagées. Les crédits sont épuisés. Nous ne nous attarderons par conséquent pas longtemps aux chiffres.

Pour l'exercice 1945, il a été ouvert au Ministère des Communications un crédit de 1.226.919.900 francs, ce qui représente une augmentation de 590.631.762 francs par rapport à 1940.

Les crédits pour dépenses ordinaires s'élèvent à 1 milliard 175.719.900 francs contre 634.281.138 francs en 1940 et ceux pour les dépenses exceptionnelles à 51.200.000 fr. contre 2.007.000 francs en 1940.

Pour les dépenses ordinaires, nous nous trouvons en face d'une augmentation de 541.438.762 francs par rapport à 1940 et pour les dépenses exceptionnelles, nous 49.193.000 francs d'augmentation.

Ces augmentations proviennent des postes : 1° Dépenses de personnel et 2° Dépenses de matériel.

Cela s'explique par la création de nombreux services instaurés par la guerre et qu'il faudra bientôt normaliser. Une solution satisfaisante doit intervenir à ce problème qui se trouve être à la base d'une paix sociale durable et d'une prospérité économique stable.

Le Budget a été discuté en Commission le 12 décembre 1945 en présence du Ministre des Communications et a été adopté par 13 voix et 1 abstention.

Le Ministère des Communications est certes celui qui englobe le plus de branches et de domaines différents qui tous ont une importance vitale pour notre Pays et sa Colonie.

Le Département de l'Air a lui seul ressort dans la plupart des Pays amis et alliés, petits et grands, à un Ministère spécial ou au moins, à un sous-Secrétariat.

Il en est de même pour la Marine qui, elle-aussi, devrait dépendre d'un département spécial, ce qui est le cas dans la plupart des Pays que nous connaissons et qui s'organisent en vue de se créer un avenir moral et matériel meilleur.

Il reste alors les très importants départements terrestres qui dépendent également du Ministère des Communications tels que : les Chemins de fer — les Chemins de fer vicinaux — les Services d'Autobus — les Tramways électriques — les Postes — les Télégraphes et Téléphones — les émissions radiophoniques — auxquels sont encore venus se joindre des Services s'occupant de distributions de matériels automobiles, pneus, camions, autocars, autobus, etc.

Il y a là beaucoup de domaines très différents les uns des autres concentrés en un seul Ministère, et qui rendent la tâche ingrate malgré l'intelligence et la bonne volonté du Ministre et de ses collaborateurs.

Au cours de la discussion générale, au sein de notre Commission, des questions très diverses ont été soulevées.

Wij kunnen dan ook niets anders doen dan ze bekrachtigen; maar dit sluit geenszins een critische ontleding uit, noch opbouwende suggesties waardoor de Regeering zich voor de volgende dienstjaren zal dienen te laten leiden.

Alle uitgaven zijn vastgelegd. De kredieten zijn opgebruikt. Wij zullen dan ook niet lang blijven stilstaan bij de cijfers.

Voor het dienstjaar 1945 werd voor het Ministerie van Verkeerswezen een krediet geopend van 1.226.919.900 fr., dit is ten opzichte van 1940 een verhooging van 590 miljoen 631.762 frank.

De kredieten voor gewone uitgaven bedragen 1 miljoen 175.719.900 frank tegen 634.281.138 frank in 1940, en deze voor de uitzonderingsuitgaven belopen de som van 51.200.000 frank tegen 2.007.000 frank in 1940.

Wat de gewone uitgaven betreft, bevinden wij ons tegenover een verhooging van 541.438.762 frank ten opzichte van 1940. Wat de uitzonderingsuitgaven betreft, is er een verhooging van 49.193.000 frank.

Die verhoogingen komen voort van de posten : 1° Uitgaven voor personeel en 2° Uitgaven voor materieel.

Dit laat zich verklaren door de oprichting van talrijke tijdens den oorlog ingestelde diensten, toestand die weldra zal moeten geregeld worden. Er moet een bevredigende oplossing worden gevonden voor dit vraagstuk, dat ten grondslag ligt aan een duurzamen socialen vrede en een stevigen economischen voorspoed.

De Begroting werd op 12 December 1945, in de Commissie onderzocht in bijzijn van den Minister van Verkeerswezen, en met 13 stemmen en 1 onthouding goedgekeurd.

Het Ministerie van Verkeerswezen is zeker het departement, dat het meest verschillende takken en gebieden omvat, die alle van het grootste gewicht zijn voor ons Land en voor zijn Kolonie.

In de meeste bevriende en geallieerde landen, kleine of groote, ressorteert alléén al het Departement van Luchtvaart onder een afzonderlijk Ministerie of, tenminste, onder een Onder-secretariaat.

Hetzelfde geldt voor het Zeewezen, dat ook van een afzonderlijk departement zou moeten afhangen, zooals dit het geval is in de meeste landen die wij kennen en die zich organiseren om een betere moreele en materiele toekomst voor te bereiden.

Blijven dan nog de zeer belangrijke land-departementen, die eveneens van het Ministerie van Verkeerswezen afhangen, zooals : de Spoorwegen — de Buurtspoorwegen — de Autobusdiensten — de Electriche Trams — de Posterijen — de Regie van Telegraaf en Telefoon — de Radiouitzendingen —, waarbij dan nog dienen gevoegd de diensten die zich bezighouden met de verdeling van automaterieel, banden, vrachtwagens, autocars, autobussen, enz.

Ziedaar vele en zeer van elkander verschillende gebieden die alle in een enkel Ministerie vereenigd zijn, en die den Minister en zijn medewerkers, ondanks hun bevoegdheid en goeden wil, voor een ondankbare taak plaatsen.

Tijdens de algemeene bespreking in den schoot van de Commissie, werden vraagstukken van zeer uiteenloopenden aard opgeworpen.

La question des traitements du personnel des Chemins de fer, l'augmentation des pensions de ce personnel ainsi que la situation des employés temporaires des différentes administrations ont préoccupé notre Commission. Il est certain que cette dernière catégorie de fonctionnaires, qui ont bien rempli leurs obligations, doivent équitablement voir, sans tarder, leur situation se régulariser.

Répondant à une question d'un membre de votre Commission, M. le Ministre des Communications, fait connaître que le pourcentage de la remise en activité de nos Chemins de fer, par rapport au trafic d'avant-guerre, pouvait s'évaluer, à fin 1945, de la façon suivante :

Voyageurs : le trafic est actuellement à 50 % de celui d'avant-guerre. A partir du 6 mai, il y aura 15 % de trains supplémentaires.

Marchandises : le trafic est à 75 % de celui d'avant-guerre, mais la S. N. C. F. B. satisfait, paraît-il, à 100 % les demandes qui lui sont faites.

A une question d'un autre membre M. le Ministre promet également que de nouvelles démarches seront entreprises par lui auprès du Ministre des Travaux publics afin que les ponts sur les rivières et canaux de la région du Limbourg soient reconstruits le plus rapidement possible, en vue de faciliter la reprise du trafic d'avant-guerre.

Répondant à un autre membre, M. le Ministre signale que le Service des combustibles comprend un certain nombre de fonctionnaires devant se rendre sur place. Ce service se justifie par le fait de la répartition. On va mettre sur pied un service de distributions des matières premières utilisées par le Chemin de fer et son personnel (charbons, huiles, tissus, etc.).

Le Ministre explique ensuite le fonctionnement du pool de la Marine et l'intervention de l'Etat pour gérer l'institution des bateaux saisis, remis en activité, et qui forment le début d'une flotte nouvelle.

Un membre s'est soucié de la remise en marche, pour la saison prochaine, du matériel de transport colombophile. Il sera tenu compte de cette suggestion, car elle est très intéressante et d'un appoint financier dans la caisse de la S.N.C.F.B. Elle contribue, en outre, au développement de ce sport national.

Un autre membre plaide la liberté de l'affiliation du personnel de la S. N. C. F. B. aux Mutualités.

Votre Commission estime, en outre, que nos prisonniers, tant de guerre que politiques, doivent se voir accorder la priorité à l'embauche et à la promotion de grade et de traitements, car il importe, de récompenser tous ceux qui ont souffert et peiné, pendant cette guerre, au cours de laquelle, ils ont eu le courage de prendre leurs responsabilités. Le Ministre promet un examen urgent de cette question importante.

Un membre demanda au Ministre quel est le programme

Onze Commissie heeft zich bezig gehouden met het vraagstuk van de wedden van het personeel van de Spoorwegen, met de verhooging van de pensioenen van dit personeel evenals met den toestand van de tijdelijke bedienden van de verschillende besturen. Het staat vast, dat de toestand van deze laatste categorie van ambtenaren, die hun verplichtingen naar plicht en geweten hebben volbracht, zonder uitstel en op rechtvaardige wijze dient geregeld te worden.

In antwoord op een vraag van een lid van uw Commissie, deelt de heer Minister van Verkeerswezen mede, dat het percentage van de herneming van de bedrijvigheid van onze Spoorwegen, ten opzichte van het verkeer vóór den oorlog, op het einde van 1945, als volgt kon geschat worden :

Reizigers : het verkeer bedraagt voor het oogenblik 50 % van dit van vóór den oorlog. Vanaf 6 Mei zullen er 15 % bijgevoegde treinen in dienst zijn.

Goederen : het verkeer bedraagt 75 % van dit van vóór den oorlog, maar de N.M.B.S. voldoet, naar het schijnt, tegen 100 % de aanvragen die tot haar worden gericht.

Op een vraag van een ander lid belooft de heer Minister ook, dat er nieuwe stappen zullen worden gedaan bij den Minister van Openbare Werken om de bruggen over de rivieren en kanalen in de streek van Limburg zoo spoedig mogelijk te herstellen of weder op te bouwen, met het oog op de herneming van het verkeer van vóór den oorlog in die streek.

Antwoordend aan een ander lid, wijst de heer Minister er op, dat de Dienst voor de brandstoffen een zeker aantal ambtenaren telt die zich ter plaatse moeten begeven. Die dienst laat zich rechtvaardigen uit hoofde van de verdeling. Men zal een dienst oprichten voor de verdeling van de door den Spoorweg en zijn personeel gebruikte grondstoffen (steenkolen, olie, stoffen, enz.).

De Minister legt vervolgens de werking uit van den pool van de Marine en de tusschenkomst van den Staat in het beheer van de opnieuw in de vaart gebrachte in beslag genomen schepen en die de kern vormen van een nieuwe vloot.

Een lid bekommerde zich om het weer in gebruik nemen, voor het aanstaande seizoen, van het materieel voor het vervoer van duiven. Er zal met die suggestie worden rekening gehouden, want zij is zeer belangwekkend en bezorgt aan de N.M.B.S. bijkomende financieele inkomsten. Zij draagt bovendien bij tot de ontwikkeling van die nationale sport.

Een ander lid bepleit de vrijheid van aansluiting van het personeel bij de Mutualiteiten.

Uw Commissie is, bovendien, van oordeel, dat onze gevangenen, zoowel de krijgs- als de politieke gevangenen, den voorrang moeten krijgen bij de aanwerving, bij de bevordering tot een hooger graden en bij de weddeverhogingen, want het is van belang al diegenen te beloonen die in dezen oorlog, tijdens denwelken zij den moed hebben gehad hun verantwoordelijkheden op te nemen, voor het land hebben gewerkt en geleden. De Minister belooft dit belangrijk vraagstuk ten spoedigste te onderzoeken.

Een lid vroeg aan den Minister welk het programma is,

envisagé pour doter le pays d'une puissante aviation et d'une forte marine, étant donné la nécessité de mettre à profit et d'urgence les situations spéciales et favorables d'après guerre.

Le Ministre a souligné l'intérêt que porte son Département à ces deux questions et il rappela son voyage à Londres en septembre pour discuter ces questions.

Le même membre attire l'attention du Ministre sur le fait que nos chantiers maritimes, qui ne sont guère nombreux, entament la construction urgente de navires représentant un total de commandes de 27.000 tonnes, pour compte d'un pays étranger et ami, alors que notre Marine marchande, déjà insuffisante en 1939, a été détruite en grande partie par la guerre.

Les constructions entreprises pour compte de tiers dans nos chantiers d'Anvers ne devraient pas se faire, alors que notre Pays doit passer des commandes à l'étranger pour rééquiper sa flotte plus que décimée.

Il est regrettable que nos Armateurs n'aient pas encore déterminé les types des navires à construire; votre Commission estime qu'il ne faut pas attendre indéfiniment car le sort de notre Marine marchande dépend de notre célérité et de nos initiatives.

Notre politique aérienne.

Il importe de rappeler que nos Aviateurs ont apporté leur large contribution à l'effort de guerre des Nations Alliées.

Rendons également hommage à nos Aviateurs des lignes civiles qui, aux côtés de leurs Frères de l'Aviation militaire, ont vaillamment combattu sur tous les fronts.

Les lourdes pertes subies dans leurs rangs témoignent suffisamment du courage et de l'héroïsme, dont ils ont fait preuve au cours de cette dernière et dure guerre.

Les nôtres ont été à la pointe du combat en 1940. Leurs magnifiques exploits sont inscrits au livre d'or de l'Aviation.

Dans le domaine aéronautique, comme pour la marine, nous devons être vigilants et faire preuve de dynamisme. La Belgique possède en Europe une situation géographique exceptionnellement favorable et il est de notre devoir d'exploiter à fond les avantages qui en découlent.

Au lendemain du terrible drame que nous venons de vivre, les transports aériens vont prendre une extension très grande et nous ne devons pas renouveler les erreurs du passé et nous laisser dominer par des pays à moyens beaucoup plus limités que les nôtres.

Lors de la Conférence qui s'est tenue à San-Francisco, la Belgique a obtenu une place au sein du Comité provisoire qui sera appelé à contrôler les transports aériens, en attendant qu'une Convention définitive ait été ratifiée par l'ensemble des Puissances étrangères.

dat werd overwogen, om het land te voorzien van een machtige luchtvloot en een sterke marine, in aanmerking genomen de noodzakelijkheid om zich ten spoedigste de bijzonder gunstige omstandigheden van na den oorlog ten nutte te maken.

De Minister wees op het belang, dat zijn Departement aan die twee vraagstukken hecht en herinnerde aan zijn reis naar Londen, in September, om die vraagstukken te bespreken.

Hetzelfde lid vestigt de aandacht van den Minister op het feit, dat onze scheepstimmerwerven voor zeeschepen, die toch al niet zeer talrijk zijn, den dringenden bouw begonnen zijn van schepen, met een totale tonnemaat van 27.000 ton, voor rekening van een vreemd en bevriend land, terwijl onze eigen handelsvloot, die in 1939 reeds ontoereikend was, grootendeels door den oorlog werd vernietigd.

Het zou niet mogen gebeuren, dat op onze scheepstimmerwerven van Antwerpen schepen worden gebouwd voor rekening van derden, wanneer ons eigen land bestellingen in den vreemde moet plaatsen om onze zwaar geteisterde vloot weer toe te rusten.

Het is te betreuren dat onze Reeders de types van de te bouwen schepen nog niet hebben bepaald; uw Commissie is van oordeel, dat men niet eindeloos moet wachten, want het lot van onze koopvaardijvloot hangt af van onzen spoed en van onze initiatieven.

Onze Luchtvaartpolitiek.

Het is van belang te herinneren aan de ruime bijdrage van onze Vliegers in de oorlogsinspanning van de geallieerden.

Brengen wij ook hulde aan onze Vliegers van de burgerlijke lijnen die, aan de zijde van hun wapenbroeders van de militaire luchtvaart, op alle fronten dapper hebben gestreden.

De zware verliezen in hun rangen getuigen voldoende van den heldenmoed waarvan zij, tijdens dezen laatsten en harden oorlog, blijk hebben gegeven.

In 1940, bevonden de onzen zich aan de spits van den strijd. Hun prachtige heldendaden zijn opgeteekend in het gulden boek van het Vliegwezen.

Op het gebied van de luchtvaart, zooals op dat van het zeewezen, moeten wij ons waakzaam toonen en blijk geven van dynamisme. België heeft in Europa een uitzonderlijk gunstige aardrijkskundige ligging en het is onze plicht ten volle partij te trekken van de voordeelen die daaruit voortvloeien.

In het tijdperk dat gaat volgen op het verschrikkelijk drama, dat wij zoo pas beleefd hebben, zal het luchtvervoer een zeer groote uitbreiding nemen, en wij mogen niet meer dezelfde vergissingen begaan als in het verleden en ons laten voorbijstreven door landen met veel beperkter middelen dan de onze.

Op de Conferentie van San Francisco heeft België een plaats bekomen in den schoot van het voorloopig Comité, dat toezicht zal uitoefenen op het luchtvervoer, totdat een definitieve Overeenkomst door al de vreemde Mogendheden wordt bekrachtigd.

Il est nécessaire que nous adoptions, de toute urgence, une politique aérienne ferme, énergique et même hardie. Nous ne sommes pas un grand pays par la surface du territoire, mais notre importance économique mondiale dépasse de loin celle d'Etats plus vastes. De plus, nous avons notre colonie du Congo, qui est essentiellement continentale.

Les lignes aériennes y joueront, de jour en jour, un rôle plus important.

Elles influenceront tout le programme de constructions routières et ferroviaires touchant l'essor de la Belgique d'Afrique.

Il est donc indispensable que nous fassions les efforts nécessaires pour obtenir dans le monde nouveau, qui s'élabore, la place qui nous revient.

Par suite du développement considérable que va prendre l'aviation commerciale, il faut que nous ayons, comme dans la plupart des grands et petits pays alliés et amis, un Ministère chargé de coordonner toutes les activités nationales se rapportant à l'aéronautique, comme pour la Marine d'ailleurs.

Le schéma ci-après donnera un aperçu de l'organisation de ce département centralisateur de toutes les questions touchant la politique aérienne de la Belgique et de sa Colonie.

En septembre 1944, à la libération de notre capitale, cette suggestion a déjà été présentée au Gouvernement de M. le Premier Ministre Pierlot conseillant la création d'un Ministère de l'Air. Le 29 du même mois, le Premier Ministre de l'époque répondait que cette question, du plus haut intérêt, serait mise à l'étude. Notre Premier Ministre actuel, M. Van Acker, s'est, lui aussi, rallié à cette idée de la nécessité de rénover notre politique aérienne de même que notre politique maritime.

Toutefois, qu'il nous soit permis de faire remarquer qu'aucune solution n'a été apportée à ce très urgent et important problème.

Ce nouveau Ministère devrait donc centraliser tout ce qui, dans les différents départements ministériels (Défense Nationale, Transports, Colonies, Affaires Etrangères, Affaires Economiques, Travaux Publics, Instruction Publique), touche aux questions de l'aviation.

Tout ceci existe du reste chez nos voisins et amis, grands et petits.

Il faut que, d'urgence, nous donnions l'impression bien nette que nous ne traitons pas notre aviation en parente pauvre, mais que, bien au contraire, nous la considérons comme un moyen puissant de notre rayonnement moral et matériel dans le monde. Notre situation géographique en Europe, notre force industrielle, la situation de notre immense empire africain, dont cette guerre a si bien démontré l'énorme importance, nos intérêts économiques dans nombre de pays d'outre-mer prouvent, d'une façon irréfutable, qu'une politique aérienne forte est absolument indispensable et d'importance vitale pour le pays. La Belgique,

Het is noodzakelijk dat wij, op het gebied van luchtvaart, ten spoedigste een krachtige, doortastende en zelfs gedurfde politiek voeren. Wat de oppervlakte van ons grondgebied betreft, zijn wij geen groot land, maar onze economische belangrijkheid in de wereld overtreft verreweg deze van landen met een veel grooter uitgestrektheid. Bovendien bezitten wij onze kolonie, Congo, die wezenlijk tot het vasteland behoort.

De luchtvaartlijnen zullen, van dag tot dag, een steeds belangrijker rol spelen.

Zij zullen hun invloed doen gelden op gansch het programma van wegen- en spoorwegenbouw die van belang zijn voor de ontwikkeling van Belgisch Afrika.

Het is dus onvermijdelijk, dat wij de noodige inspanning zouden doen om in de nieuwe wereld die in wording is, de plaats te bekleeden waarop wij recht hebben.

Tengevolge van de geweldige ontwikkeling die de handelsluchtvaart tegemoet gaat, moeten wij, evenals dit het geval is in de meeste bevriende en geallieerde landen, kleine en groote, beschikken over een ministerie, dat er mede belast is alle nationale bedrijvigheden die betrekking hebben op de luchtvaart, te ordenen. Hetzelfde geldt, overigens, voor het Zeewezen.

Het schema, dat wij hieronder laten volgen, geeft een overzicht van de organisatie van dit departement dat alle vraagstukken, die betrekking hebben op de luchtvaartpolitiek van België en zijn Kolonie, centraliseert.

Reeds in September 1944, bij de bevrijding van onze hoofdstad, werd aan de Regeering van den heer Eerste-Minister Pierlot de oprichting aangeraden van een Ministerie van Luchtvaart. Den 29^e van dezelfde maand, antwoordde de toenmalige Eerste-Minister, dat dit zeer belangrijk vraagstuk zou worden in studie genomen. Onze huidige Eerste-Minister, de heer Van Acker, is eveneens gewonnen voor het denkbeeld dat onze luchtvaartpolitiek evenals onze zeevaartpolitiek moeten worden verjongd.

Het weze ons evenwel toegelaten op te merken, dat aan dit zeer dringend en belangrijk vraagstuk nog geen enkele oplossing werd gegeven.

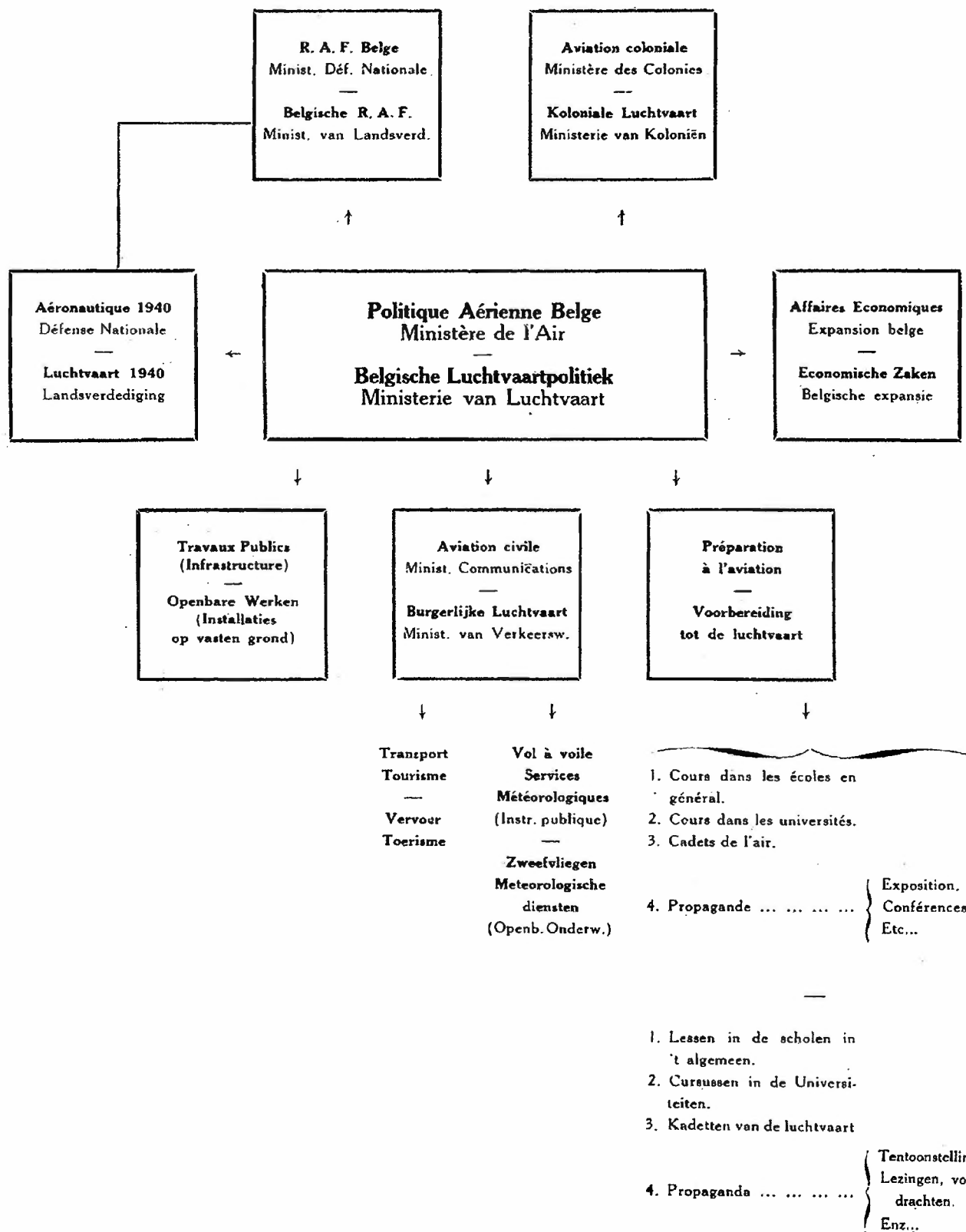
Dit nieuw Ministerie zou dus alles moeten centraliseeren wat, in de verschillende ministerieele departementen (Landsverdediging, Verkeerswezen, Koloniën, Economische Zaken, Buitenlandsche Zaken, Openbare Werken, Openbaar Onderwijs), betrekking heeft op de luchtvaart.

Dit alles bestaat, overigens, bij onze buren en vrienden, groote en kleine.

Wij moeten ten spoedigste duidelijk te kennen geven, dat wij onze luchtvaart niet behandelen als de arme bloedverwante, maar dat wij haar integendeel beschouwen als een middel dat machtig kan bijdragen tot onze geestelijke en materiele expansie in de wereld. Onze aardrijkskundige ligging in Europa, onze sterk ontwikkelde nijverheid, de ligging van ons uitgestrekt Afrikaansch imperium — waarvan de groote belangrijkheid tijdens deze oorlog zoo duidelijk is gebleken —, onze economische belangen in tal van overzeesche landen, — dit alles bewijst op onweerlegbare wijze, dat een sterke politiek op luchtvaart

ANNEXE A.

BIJLAGE A



comme nous nous sommes permis de le dire antérieurement, est la plaque tournante de l'Europe.

Prenons d'énergiques dispositions dès à présent dans ce domaine afin de nous créer une place dans le monde aux côtés de nos voisins.

Nous avons des éléments d'élite parfaitement au courant de la technique actuelle, possédant déjà l'expérience de certaines grandes lignes atlantiques et africaines. Ces éléments forment un cadre précieux permettant de reconstituer notre aviation commerciale plus puissante que par le passé.

Le Ministère des Communications a fait un effort proportionné à ses moyens sous l'intelligente impulsion du Ministre Rongvaux. Des lignes ont été remises en service dans différentes directions. Celle du Congo commence à être dotée d'un matériel moderne dont le premier exemplaire d'avion est en service, mettant Bruxelles à vingt-quatre heures de Léopoldville.

Les projets du Ministère en matière d'infrastructure, c'est-à-dire d'aérodromes, sont très intéressants et visent à donner à la Belgique un grand port aérien international, en développant les installations créées par l'ennemi sur la plaine de Melsbroeck, au nord de Bruxelles.

Grimbergen sera réservé au tourisme aérien, qui doit être popularisé dans notre pays.

De nombreuses villes de Belgique, depuis notre côte de la Mer du Nord jusqu'au Grand-Duché de Luxembourg, verront des engins aériens se poser dans leurs environs afin de les relier aux grandes lignes aériennes internationales et permettre le développement du tourisme aérien.

Le budget du Ministère des Communications nous signale qu'un crédit de 51.200.000 francs a été alloué pour nos installations aéronautiques.

Le facteur sécurité doit retenir toute notre vigilante attention dans l'efflorescence de notre aviation. Nos lignes doivent être sûres et bien organisées. L'entretien du matériel doit se faire d'une façon consciencieuse en vue de limiter au strict minimum les accidents.

Nos futurs services aériens doivent offrir à la clientèle un maximum de sécurité. Car n'oublions pas combien un accident fait perdre un long laps de temps d'efforts persévérants.

Encourageons méthodiquement les constructions aéronautiques dans le pays avec des licences de types d'appareils ayant fait leurs preuves et soutenons les chercheurs et inventeurs de chez nous.

La Sabena et l'Etat doivent collaborer d'une façon étroite en adaptant leur régime aux nécessités et intérêts en présence. Celui de la collectivité belge et de sa Colonie ayant la priorité sur tous les autres.

Soutenons la propagande aérienne dans le pays en y intéressant de plus en plus notre jeunesse.

gebied volstrekt onontbeerlijk is en voor het land van overwegend belang. België is, zooals wij het reeds hooger zegden, de draaischijf van Europa.

Nemen wij dan van nu af krachtige maatregelen op dit gebied, opdat wij in de wereld, aan de zijde van onze burens, de plaats zouden innemen die ons toekomt.

Wij beschikken over zeer bekwame elementen, die volledig op de hoogte zijn van de huidige techniek en reeds ondervinding hebben van sommige groote atlantische en Afrikaansche lijnen. Die elementen vormen een zeer nuttig kader, dat zal toelaten onze handelsluchtvaart sterker uit te bouwen dan in het verleden.

Onder de verstandige leiding van Minister Rongvaux heeft het Ministerie van Verkeerswezen reeds, in de mate van zijn middelen, eenige inspanningen gedaan. Lijnen werden weer in gebruik genomen in verschillende richtingen. De Congo-lijn wordt uitgerust met modern materieel; een eerste vliegtuig, dat Brussel met Leopoldville in vier en twintig uur verbindt, werd reeds in gebruik genomen.

De ontwerpen van het Ministerie inzake installaties op den vasten grond, n.l. vliegvelden, zijn zeer belangwekkend en hebben tot doel aan België een groote internationale luchthaven te bezorgen door de uitbreiding van de installaties die door den vijand op het plein van Melsbroek, ten noorden van Brussel, werden aangelegd.

Grimbergen zal voorbehouden worden voor het luchttoerisme, dat in ons land moet worden verspreid.

Vliegtuigen zullen kunnen neerstrijken in de omgeving van talrijke Belgische steden, van de kust van de Noordzee tot het Groothertogdom Luxemburg, ten einde hen aldus te verbinden met de groote internationale luchtlijnen en de ontwikkeling van het luchttoerisme te bevorderen.

Op de begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen werd een krediet van 51.200.000 frank uitgetrokken voor onze luchtvaartinstallaties.

Tijdens deze eerste snelle ontwikkeling van onze luchtvaart moet onze waakzame aandacht steeds gevestigd blijven op den factor veiligheid. Onze lijnen moeten veilig zijn en goed georganiseerd. Het materieel moet nauwgezet worden onderhouden ten einde de ongevallen tot een strikt minimum te beperken.

Onze toekomstige luchtvaartlijnen moeten aan hun klanten een maximum van veiligheid waarborgen. Vergeten wij niet dat een ongeluk veel tijd kan doen verliezen en veel standvastige inspanning kan te niet doen.

Wij moeten in ons land het bouwen, met vergunning, van vliegtuigtype's die hun proeven hebben geleverd, stelselmatig aanmoedigen en laten we onze vorschers en uitvinders ondersteunen.

De Sabena en de Staat moeten nauw samenwerken en hun regime aanpassen aan de noodwendigheden en belangen van het oogenblik. Deze van de Belgische gemeenschap en van haar Kolonie moeten den voorrang hebben op alle andere.

De luchtvaartpropaganda in het land moet worden ondersteund door onze jeugd er meer en meer voor te interesseren.

Nous nous limitons à ce tour d'horizon sommaire de notre politique aérienne et passons au domaine maritime.

Notre politique maritime.

Avant d'aborder ce très important Département, encore plus vital pour notre économie nationale, nous tenons à rendre un vibrant hommage à l'effort magnifique fait par nos marins, tant de la marine de l'Etat, de la marine marchande, que de la Section belge de la Royal Navy au cours de la dernière guerre.

Nous nous inclinons devant le sacrifice consenti par nos marins qui, sous pavillon belge et allié, ont défendu admirablement la civilisation dans le monde. Nous nous devons d'honorer la mémoire des 900 marins environ, dont 600 Belges, tombés au service de la Patrie, sans compter les invalides et estropiés.

La marine, c'est la marine marchande et la marine de guerre. Pour participer à l'immense bataille des océans et gagner la guerre mondiale, l'une complète l'autre.

Lors de la campagne de 1940, plus de la moitié de notre flotte de pêche a traversé la Manche, malgré le péril de l'entreprise avec les bombardements aériens. Cette flotte de pêche a largement contribué à l'évacuation de Dunkerque. Des nombreuses Croix de guerre sont épinglées sur les poitrines de nos marins et braves pêcheurs témoignant de leur courage et de leur ténacité.

Notre flottille de pêche, notre marine marchande, nos unités de l'Etat, ont été affectées à des tâches de guerre : barrages de ballon dans les ports, patrouilles, draguages de mines, transports de troupes et à la participation de très nombreux convois.

Il a fallu à nos marins un courage peu commun — la moitié du tonnage a été coulé.

Nos marins ont vogué sur toutes les mers du globe. Sur les routes si périlleuses de l'Atlantique Nord, nos gens de mer belges ont accompli une tâche imposante.

N'oublions pas que c'est un bâtiment belge qui le premier aborda en Afrique du Nord en novembre 1942 — un quart du tonnage de la marine marchande belge participa au débarquement de Normandie — elle était aussi présente aux débarquements du Midi de la France.

Cette poignée de marins avec nos aviateurs ont contribué avec le Front intérieur de la Résistance à maintenir intact et à sauver le prestige de la Belgique à l'étranger et préserver son avenir.

Notre pays doit se créer une marine plus puissante que celle que nous possédions avant 1940. Nos efforts doivent tendre à nous constituer une marine marchande d'un tonnage minimum d'un million de tonnes.

La disparition dans nos ports de nos concurrents et ennemis l'Allemagne qui prenait une grande part de nos transports maritimes d'avant-guerre, de même que le Japon

Beperken wij ons tot dit beknopt overzicht van onze politiek inzake luchtvaart, om nu onze zeevaartpolitiek te onderzoeken.

Onze Zeevaartpolitiek.

Alvorens een begin te maken met de bespreking van die voor onze nationale economie uiterst belangrijke Afdeeling, houden wij er aan een warme hulde te brengen aan onze zeelieden, zoowel van de Staats- en van de Handelsmarine als van de Belgische Afdeeling van de Royal Navy, voor hun prachtige inspanning tijdens den laatsten oorlog.

Wij buigen het hoofd voor het offer gebracht door onze zeelieden die, onder Belgische of geallieerde vlag, op bewonderenswaardige wijze de beschaving in de wereld verdedigd hebben. Wij zijn het aan ons zelf verplicht de nagedachtenis te eeren van de ongeveer 900 zeelieden — onder wie 600 Belgen — die in dienst van het Vaderland gevallen zijn, de invaliden en verminkten niet medegerekend.

De marine, dat is de koopvaardijvloot en de oorlogsvloot: in den geweldigen strijd op de oceanen voor de overwinning in den wereldoorlog, vult de eene de andere aan.

Tijdens den veldtocht van 1940, stak meer dan de helft van onze visschersvloot het Kanaal over, ondanks het gevaar dat, wegens de luchtbombardementen, aan die onderneming verbonden was. Die visschersvloot heeft ruimschoots bijgedragen tot de ontruiming van Duinkerken. De talrijke op de borsten van onze zeelieden en dappere visschers gespelde Oorlogskruisen getuigen van hun moed en vastberadenheid.

Onze visschersvloot, onze koopvaardijvloot en onze Staatseenheden werden aangewezen voor oorlogstaken: ballonversperringen in de havens, patrouilles, mijnen vegen, troepentransporten en deelneming aan zeer vele konvoien.

Onze zeelieden hebben een buitengewonen moed aan den dag gelegd; de helft van de tonnemaat werd gekelderd.

Zij hebben op alle zeeën gevaren. Op de zoo gevaarlijke routes van den Noord-Atlantischen oceaan hebben zij een indrukwekkende taak volbracht.

Vergeten wij niet, dat het een Belgisch schip was dat in November 1942 het eerst in Noord-Afrika landde — een vierde van de tonnemaat van de Belgische koopvaardijvloot nam deel aan de ontschepping in Normandië — zij nam ook deel aan de ontscheppingen in het zuiden van Frankrijk.

Dit handvol zeelieden heeft, samen met onze vliegeniers en met het Binnenlandsch Front van het Verzet, er toe bijgedragen het aanzien van België in den vreemde ongeschonden te bewaren en hoog te houden en heeft aldus de toekomst van het land veilig gesteld.

Ons land moet zich een sterker marine aanschaffen dan deze die wij bezaten in 1940. Ons streven moet er op gericht zijn een koopvaardijvloot te verwerven met een minimum-tonnemaat van een miljoen ton.

Wij zouden ons, onverwijld, de verdwijning uit onze havens moeten ten nutte maken van onze mededingers en vijanden: Duitschland dat, vóór den oorlog, een groot

dans des proportions moins fortes, devrait être mise à profit sans tarder.

Si nous voulons organiser méthodiquement nos exportations vers l'étranger, nous devons, à tous prix, créer cette marine qui, par sa force, nous assurera une place honorable dans le trafic de nos ports et notamment celui d'Anvers pour le plus grand bien de nos industries et de notre commerce.

Notre pays, par sa situation géographique, ses puissantes usines métallurgiques et mécaniques, par notre Congo grand producteur et importateur, doit pousser à la construction de navires dans ses chantiers nationaux. Cette activité constituerait une source de revenus des plus intéressante, occupant et développant une nombreuse main-d'œuvre spécialisée.

Efforçons-nous de ne pas retomber dans les erreurs du passé. Voyons ce que fait, dans ce domaine, une petite nation comme le Danemark qui possède actuellement 77 unités modernes; voilà cependant un pays de quelques quatre millions d'habitants où l'industrie n'a pas la puissance de la nôtre.

Le mouvement de nos ports et plus particulièrement celui d'Anvers, offre des possibilités très grandes.

Comme nous le disions plus haut, nos efforts doivent donc tendre, pour commencer, vers le chiffre minimum d'un million de tonnes.

En possession de ce tonnage indispensable pour le relèvement de notre économie nationale, nous pourrions entreprendre, avec ce matériel neuf, des trafics bien organisés et améliorer nos lignes d'antan.

Voici pour quel programme de lignes la Belgique doit prévoir ce tonnage :

Lignes du Nord :

Norvège :

1 départ toutes les semaines alternativement :

a) direction Stavanger-Bergen-Drontheim (au besoin accord avec les lignes norvégiennes) ;

b) direction Kushansund-Skien-Oslo (au besoin accord avec les lignes norvégiennes).

Rotation : 3 semaines — 4/5 navires — 12/14 nœuds — 1.500 tonnes — 12 passagers.

Privilège : Transport courrier postal.

Suède :

1 départ par semaine alternativement :
direction Goteborg par le Skagerak ;
direction Stockholm-Canal de Kiel.

Rotation : 3 semaines — 4/5 navires — 1.500 à 2.000 tonnes — 12/14 nœuds — 12 passagers.

Privilège : transport courrier postal.

(Au besoin accord avec les lignes suédoises).

aandeel van onze zeetransporten tot zich trok; hetzelfde geldt, in mindere mate, voor Japan.

Indien wij onzen uitvoer naar het buitenland methodisch willen organiseren, moeten wij, tot elken prijs, een marine verwerven die ons, door haar sterkte, een eervolle plaats zal verzekeren in de beweging van onze havens, en in 't bijzonder in de haven van Antwerpen, tot grooteren voorspoed van onzen handel en nijverheid.

Ons land, met zijn bijzondere aardrijkskundige ligging, met zijn groote metaal- en mechanische industrie, met Congo, groot voortbrenger en invoerder, moet de scheepsbouw op zijn eigen scheepstimmerwerven bevorderen. Een dergelijke bedrijvigheid zou een zeer belangwekkende bron van inkomsten vormen, daar zij talrijke en geschoolde arbeidskrachten vergt.

Laten wij ons best doen om niet dezelfde vergissingen als in het verleden te begaan. Gaan wij eens na wat, op dit gebied, gepresteerd wordt door een klein land als Denemarken dat, op 't oogenblik, 77 moderne eenheden bezit; ziedaar nochtans een land met slechts ongeveer drie miljoen inwoners, en wiens nijverheid lang niet zoo sterk is als de onze.

De beweging in onze havens en vooral deze van Antwerpen, biedt zeer groote mogelijkheden.

Zooals wij reeds hooger zegden moet, om te beginnen, onze inspanning er op gericht zijn om het minimumcijfer van één miljoen ton te bereiken.

Eens dat wij in het bezit zullen zijn van die voor de heropleving van onze nationale economie onontbeerlijke tonnemaat, zullen wij, met dit nieuw materieel, ons verkeer op een degelijken grondslag kunnen organiseren en onze lijnen van vroeger verbeteren.

Hieronder volgt het programma van de lijnen waarvoor België deze tonnemaat moet voorzien.

Lijnen op het Noorden :

Noorwegen :

1 vertrek, ieder week, beurtelings :

a) richting Stavanger-Bergen-Drontheim (desnoods overeenkomst met de Noorsche lijnen) ;

b) richting Kushansund-Skien-Oslo (desnoods overeenkomst met de Noorsche lijnen).

Omloop : 3 weken — 4/5 schepen — 12/14 knoop — 1.500 ton — 12 passagiers.

Voorrecht : Vervoer van postkoerier.

Zweden :

1 vertrek per week, beurtelings :
richting Goteborg langs het Skagerak ;
richting Stockholm-Kiel-Kanaal.

Omloop : 3 weken — 4/5 schepen — 1.500 tot 2.000 ton — 12/14 knoop — 12 passagiers.

Voorrecht : Vervoer van postkoerier.

(Desnoods akkoord met de Zweedsche lijnen.)

Russie-Finlande :

1 départ par semaine pour les ports de la Baltique russe et Helsingfors.

Rotation : 3 semaines — 4/5 navires — 1.500/2.000 tonnes. 12 passagers en accord avec la ligne finlandaise et le Gouvernement de l'U. R. S. S.

Privilège : transport courrier postal.

Pologne :

1 départ par semaine.

Rotation : 3 semaines — 4/5 navires comme ci-dessus.

Pour les lignes du Nord, il faudra donc en tout — et pour débiter — 20 navires — 12/14 nœuds — 1.500/2.000 tonnes. 12 passagers.

Ligne d'Irlande :

Développement de la ligne actuellement existante par amélioration du matériel.

Type de navire : comme ceux des lignes du Nord.

1 navire par semaine.

Rotation : trois semaines 4/5 navires.

Privilège : transport du courrier postal.

Ligne de France :

a) *Havre et Manche* : 4 navires — type lignes du Nord sans installations de passagers.

b) *Golfe de Gascogne* : St-Nazaire — La Palice — Bordeaux — Bayonne.

4 navires même type que ligne a).

Espagne du Nord :

Passage Gijon — Bilbao — Santander (peut-être La Corogne et Vigo).

1 bateau par semaine.

4/5 navires type lignes du Nord.

Portugal :

Porto-Lisbonne-Sétubal.

1 bateau par semaine (peut-être La Corogne et Vigo).

4/5 navires type lignes du Nord.

Espagne Sud — Maroc et Espagne Sud et Est :

a) Huelva — Cadix — Gibraltar — Tanger.

b) Malaga et les ports jusque Barcelone.

1 bateau par 10 jours alternativement ligne a) et ligne b) ou au début fusion des 2 lignes.

Rotation : 5 semaines — 6 navires — 2.000/3.000 tonnes.

12 nœuds — 12 passagers — installations pour le transport des fruits.

Privilège : courrier postal.

Rusland-Finland :

1 vertrek per week voor de havens der Russische Baltische Zee en Helsingfors.

Omloop : 3 weken — 4/5 schepen — 1.500/2.000 ton — 12 passagiers, akkoord met de Finsche lijn en de Regeering van de U. S. S. R.

Voorrecht : Vervoer van postkoerier.

Polen :

1 vertrek per week.

Omloop : 3 weken — 4/5 schepen zooals hierboven.

Voor de Noorderlijnen, zijn er dus in het geheel nodig — en dit om te beginnen — 20 schepen — 12/14 knoop — 1.500/2.000 ton — 12 passagiers.

Lijn naar Ierland :

Ontwikkeling van de thans bestaande lijn door verbetering van het materieel.

Type van het schip : zooals dit der Noorderlijnen, 1 schip per week.

Omloop : drie weken. 4/5 schepen.

Voorrecht : Vervoer van postkoerier.

Fransche lijn :

a) *Havre en Kanaal* : 4 schepen — type zooals op de Noorderlijnen, zonder opneming van passagiers.

b) *Golf van Gascogne* : St-Nazaire — La Palice — Bordeaux — Bayonne.

4 schepen van het zelfde type als op lijn a).

Noord-Spanje :

Doorvaart Gijon — Bilbao — Santander (misschien Coruna en Vigo).

1 schip per week.

4/5 schepen van het type der Noorderlijnen.

Portugal :

Porto — Lissabon — Sétubal.

1 schip per week (misschien Coruna en Vigo).

4/5 schepen van het type der Noorderlijnen.

Zuid-Spanje — Marokko en Zuid-Oost-Spanje :

a) Huelva — Cadix — Gibraltar — Tanger.

b) Malaga en de havens tot Barcelona.

1 schip per 10 dagen, beurtelings lijn a) en lijn b), of aanvankelijk versmelting der beide lijnen.

Omloop : 5 weken — 6 schepen — 2.000/3.000 ton — 12 knoop — 12 passagiers. Inrichting voor het vervoer van fruit.

Voorrecht : postkoerier.

Italie de l'Ouest avec escales éventuelles en Tunisie et Alger (phosphates).

Gênes — Civita Vecchia — Naples — Sicile.

1 navire par 10 jours.

Rotation : 6 semaines — 6 navires — 3.000/3.500 tonnes.

12 nœuds — 12 passagers — installations pour le transport des fruits — marbre.

Méditerranée orientale :

Grèce — Mer Noire — Russie — Roumanie — Turquie — Syrie — Egypte — Cyrénaïque — Tripolitaine.

1 départ par 15 jours — rotation : 3 mois.

6/8 navires — 3.500/4.500 tonnes.

12 nœuds — 12 passagers — accord avec l'U. R. S. S. Cette ligne devra être dédoublée rapidement.

a) Ligne Grèce — Turquie — Mer Noire.

b) Ligne Syrie — Egypte — Cyrénaïque — Tripolitaine.

Ligne d'Afrique :

Extension de la ligne actuelle Congo par périple de l'Afrique : Swakopmund — Cap-Town — Port Elisabeth et les ports de l'Afrique orientale — concession belge de Dar-Es-Salam.

Mettre en ligne supplémentairement 6 navires de charge type 6.000/8.000 tonnes — 12/14 nœuds — 12 passagers.

Ligne d'Australie :

New Zelande :

1 départ par mois — rotation 4 mois.

6 navires — 8.000/12.000 tonnes — 12 nœuds — 12 passagers.

Ligne d'Extrême-Orient :

Malaisie — Indes Néerlandaises — Indo-Chine — Chine — Japon. 1 départ par 21 jours. Rotation : 5 mois. 10 navires de 9.000/12.000 tonnes. 12 nœuds — 12 passagers.

Ligne des Indes anglaises :

1 départ par 15 jours. Rotation : 3 mois.

8 navires 9.000/12.000 tonnes. 12 nœuds — 12 passagers

Lignes d'Amérique :

a) *Etats-Unis et Canada :*

Extension des lignes belges actuelles.

b) *Amérique Centrale :* Cuba — Mexico — Gulf.

1 départ par 15 jours — rotation : 1 mois.

6 navires de 8.000/9.000 tonnes — 12 nœuds.

West-Italië met eventuele aanlegplaatsen in Tunisië en Algiers (phosphaten).

Genua — Civita Vecchia — Napels — Sicilië.

1 schip per 10 dagen.

Omloop : 6 weken — 6 schepen — 3.000/3.500 ton.

12 knoop — 12 passagiers — inrichting voor het vervoer van fruit — marmer.

Oostelijke Middellandsche Zee :

Griekenland — Zwarte Zee — Rusland — Roemenië — Turkije — Syrië — Egypte — Cyrenaïca — Tripolitanië.

1 vertrek per 15 dagen — omloop : 3 maand.

6/8 schepen — 3.500/4.500 ton.

12 knoop — 12 passagiers — akkoord met de U.S.S.R. Deze lijn zal snel dienen verdubbeld.

a) Lijn Griekenland — Turkije — Zwarte Zee.

b) Lijn Syrië — Egypte — Cyrenaïca — Tripolitanië.

Afrika-lijn :

Uitbreiding van de huidige Congo-lijn door omvaart van Afrika : Swakopmund — Cape Town — Port Elisabeth en de havens van Oost-Afrika — Belgische concessie te Dar-Es-Salam.

Toevoeging van 6 vrachtautogentype 6.000/8.000 ton — 12/14 knoop — 12 passagiers.

Australië-lijn :

Nieuw-Zeeland :

1 vertrek per maand — omloop 4 maanden.

6 schepen — 8.000/12.000 ton — 12 knoop — 12 passagiers.

Lijn naar het Verre-Oosten :

Indische Archipel — Nederlandsch Indië — Indo-China — China — Japan. 1 vertrek per 21 dagen. Omloop : 5 maanden. 10 schepen van 9.000/12.000 ton. 12 knoop — 12 passagiers.

Lijn naar Engelsch-Indië :

1 vertrek per 15 dagen. Omloop : 3 maanden.

8 schepen 9.000/12.000 ton. 12 knoop — 12 passagiers.

Amerika-lijnen :

a) *Vereenigde Staten en Canada :*

Uitbreiding der huidige Belgische lijnen.

b) *Centraal-Amerika :* Cuba — Mexico-Gulf.

1 vertrek per 15 dagen — omloop : 1 maand.

6 schepen van 8.000/9.000 ton — 12 knoop.

c) *Venezuela — Brésil:*

1 départ par 10 jours — rotation : 2 mois.
8 navires de 8.000/10.000 tonnes.

d) *Argentine:*

Extension des lignes belges actuelles.
Amélioration du matériel actuel.
Rotation : 3 mois — 1 départ par semaine.
12 navires de 6.000/10.000 tonnes.

e) *Chili — Pérou:*

1 départ par mois — rotation : 4 mois.
6 navires de 8.000/10.000 tonnes.

Ceci donne un total de :

45 navires de 1.500/2.000 tonnes;
20 navires de 3.000/4.000 tonnes;
64 navires de 8.000/12.000 tonnes;
130 navires d'un tonnage global de 1.000.000 de tonnes environ.

Nous n'avons jamais dépassé de beaucoup les 500.000 tonnes, ainsi que les 5 % du mouvement du Port d'Anvers pour tomber à 3 % vers 1939.

Le budget du Ministère des Communications pour 1945 nous dit qu'une première tranche de 300.000.000 de francs d'un crédit global estimé à 1 milliard a été accordé pour le relèvement de notre Marine, somme qui doit nous permettre d'achever les navires que nous avons eu la bonne fortune de trouver à peu près intacts dans nos chantiers à la libération du pays. Constructions entamées, en pleine guerre, par l'ennemi, ce qui prouve que si nous le voulons nous pouvons nous constituer une puissante flotte marchande, malgré le peu de chantiers maritimes dont nous disposons.

Le tonnage actuel possédé par la Belgique se décompose comme suit :

2 paquebots	16.600 tonnes brutes
33 long-courriers	172.313 » »
18 caboteurs	13.180 » »
6 tankers	44.370 » »
59 navires	246.463 tonnes-brutes

Au début de cette année 1946, les navires suivants étaient en construction :

A. — Navires marchands en construction sur chantiers belges :

I. — Pour compte de la Régie de la Marine belge :

c) *Venezuela-Brazilië:*

1 vertrek per 10 dagen — omloop : 2 maanden.
8 schepen van 8.000/10.000 ton.

d) *Argentinië:*

Uitbreiding van de huidige Belgische lijnen.
Verbetering van het huidig materieel.
Omloop : 3 maanden — 1 vertrek per week.
12 schepen van 6.000/10.000 ton.

e) *Chili — Peru:*

1 vertrek per maand — omloop : 4 maanden.
6 schepen van 8.000/10.000 ton.

Dit geeft als totaal :

45 schepen van 1.500/2.000 ton;
20 schepen van 3.000/4.000 ton;
64 schepen van 8.000/12.000 ton;
130 schepen met een globale tonnemaat van ongeveer 1.000.000 ton.

Wij hebben nooit de 500.000 ton verre overschreden, alsook de 5 % van het verkeer der Antwerpsche haven, om te dalen tot 3 % omstreeks 1939.

Uit de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1945 blijkt, dat een eerste snede van 300.000.000 frank van een globaal krediet geraamd op 1 milliard werd toegestaan voor het weder in orde brengen van onze Handelsvloot, wat ons moet toelaten de schepen te voltooien die wij gelukkig nagenoeg onbeschadigd op onze werven hebben aangetroffen bij 's lands bevrijding. Deze aanbouw werd, in vollen oorlog, door den vijand aangevat, wat het bewijs levert dat, indien wij willen, wij een machtige koopvaardijvloot kunnen vormen, ondanks de weinige scheepswerven waarover wij beschikken.

De thans in het bezit van België zijnde tonnemaat wordt ingedeeld als volgt :

2 pakketbooten	16.600 bruto-ton
33 lange-omvaart	172.313 » »
18 kustvaarders	13.180 » »
6 tankschepen	44.370 » »
59 schepen	246.463 bruto-ton

Bij den aanvang van het jaar 1946, waren volgende schepen in aanbouw :

A. — Koopvaardijschepen in aanbouw op Belgische werven :

I. — Voor rekening van de Regie van het Belgische Zee-
wezen :

Au chantier d'Hoboken :

3 cargos à moteur de	11.000 T. D. W.
3 cargos à moteur de	5.000 T. D. W.
3 cargos à vapeur de	5.000 T. D. W.
1 tanker à moteur de	12.600 T. D. W.

Au chantier de Tamise :

4 cargos à vapeur de	3.000 T. D. W.
2 cargos à moteur de	3.000 T. D. W.

II. — Pour compte d'armements privés étrangers :

Au chantier d'Hoboken :

3 paquebots à moteur de	9.500 T. D. W.
1 cargo à moteur de	8.300 T. D. W.
1 cargo à moteur de	7.200 T. D. W.

Au chantier de Tamise :

1 cargo à moteur de	3.000 T. D. W.
	(pour armement belge)

Au chantier de Bruges :

1 cargo à moteur de	1.500 T. D. W.
	(pour armement belge)

Pour mémoire : au chantier de Hoboken :

2 paquebots pour l'Etat belge, à effectuer au Service Ostende — Douvres.
--

Ce tonnage de 246.463 tonnes brutes en service et celui en chantier pour compte de la Belgique sont nettement insuffisants.

La dépendance dans le domaine maritime, avec toutes ses conséquences onéreuses, voilà ce qui en résulterait à nouveau si nous ne mettions pas en pratique un programme conséquent pour notre marine marchande. Notre pays, à l'encontre des petits pays qui ont développé intensivement leur flotte marchande, cumule tous les éléments nécessaires à une réussite certaine.

L'on nous dira qu'il faut envisager une baisse du prix de revient du tonnage. Peut-être, mais si notre pays attend, les places seront prises. Il faut savoir consentir des sacrifices pour ne pas se laisser dépasser par d'autres pays, aussi petits que nous, qui, en ce moment, travaillent d'arrache-pied en vue d'être présents, en temps opportun, pour la reprise imminente des transports maritimes laissés libres par l'Allemagne, le Japon et l'Italie.

La Belgique, sixième puissance économique du monde avant la guerre, administrant une belle et vaste colonie, confiait 95 p. c. de ses transports maritimes à des transporteurs étrangers !

En 1938, la flotte marchande belge s'élevait à 94 navires totalisant 365.000 tonnes brutes, représentant 0,6 % du tonnage mondial; actuellement, ce pourcentage est tombé à 0,25 % !

Op de scheepswerf te Hoboken :

3 motorvrachtbooten van... ..	11.000 T. D. W.
3 motorvrachtbooten van... ..	5.000 T. D. W.
3 stoomvrachtbooten van... ..	5.000 T. D. W.
1 motor-tankschip van	12.000 T. D. W.

Op de scheepswerf te Tamsche :

4 stoomvrachtbooten van... ..	3.000 T. D. W.
2 motorvrachtbooten van... ..	3.000 T. D. W.

II. — Voor rekening van private vreemde reederijen :

Op de werven van Hoboken :

3 motor-paketschepen van... ..	9.500 T. D. W.
1 motor-cargoschip van	8.300 T. D. W.
1 motor-cargoschip van	7.200 T. D. W.

Op de werven van Tamsche :

1 motor-cargoschip van	3.000 T. D. W.
	(voor Belgische rederij)

Op de werven van Brugge :

1 motor-cargoschip van	1.500 T. D. W.
	(voor Belgische rederij)

Voor memorie : Op de werven van Hoboken :

2 paketschepen voor den Belgischen Staat, die den dienst Oostende-Dover zullen doen.
--

Deze tonnemaat van 246.463 bruto-ton in dienst en die op de werven voor rekening van België zijn eenvoudig onvoldoende.

De afhankelijkheid in zake zeezeven met al zijn zware gevolgen, ziedaar waartoe wij zouden komen indien wij geen vast omlijnd programma op het gebied van onze koopvaardijvloot mochten uitwerken. In tegenstelling met de kleine landen die hun koopvaardijvloot zeer hebben ontwikkeld, *beschikt ons land over al de elementen die noodig zijn om te slagen.*

Men zal ons opwerpen, dat men moet rekening houden met een aanstaande daling van den kostprijs der tonnemaat. Dit is wellicht zoo, maar indien ons land wacht zullen de plaatsen ingenomen zijn. Men moet kunnen offers brengen om te beletten voorbijgestreefd te worden door andere landen, even klein als wij, om te gelegener tijd, aanwezig te zijn bij de zeer aanstaande opneming van het zeevervoer waaruit Duitschland, Japan en Italië zijn weggevallen.

België, vóór den oorlog zesde economische macht in de wereld, en dat een mooie en uitgestrekte kolonie beheerde, vertrouwde 95 % van zijn zeevervoer aan vreemde vervoerders toe !

In 1938, telde de Belgische koopvaardijvloot 94 schepen, samen 365.000 bruto-ton, hetzij 0,6 % van de wereldtonnemaat; op dit oogenblik is dit cijfer gevallen op 0,25 % !

Vers 1938 voici quels étaient les tonnages de quatre petits pays amis :

1.112.000 tonnes pour le Danemark;
2.851.000 tonnes pour la Hollande;
1.529.000 tonnes pour la Suède;
4.539.000 tonnes pour la Norvège.

Nous répétons à nouveau qu'il faut à notre pays une flotte marchande d'au moins 1.000.000 de tonnes, ce qui nous permettra d'assurer certaines lignes maritimes vers les pays d'outre-mer avec lesquels nous commerçons et de reprendre une partie des 23 % du trafic du port d'Anvers que détenait la marine allemande.

Système d'intervention de l'Etat.

Les systèmes de subsides à la marine marchande antérieurement appliqués doivent être modifiés. Ils ont pu aider à l'acquisition de navires, mais ils n'ont pas contribué à la création de lignes régulières, sérieuses et viables, constituant le véritable et indispensable prolongement de notre industrie et de notre commerce d'outre-mer.

La base du trafic maritime est la ligne régulière mettant en ligne un matériel spécial aux transports envisagés, qui s'assure des agents sérieux et puissants à l'étranger et par là une clientèle fidèle et nombreuse.

La ligne régulière était difficile à créer en temps ordinaire parce qu'il fallait s'ingérer de force dans des situations acquises, des combinaisons résistantes, des intérêts personnels puissants.

La chute de l'Allemagne, entraînant celle de son organisation maritime, nous fournit une occasion unique de forcer nombre de portes jadis solidement verrouillées.

Un des systèmes de l'aide gouvernementale à la marine marchande qui a été proposé, peu avant la guerre, est celui de l'attribution d'une prime de 200 francs de tonne-année pour les lignes régulières nécessaires à notre activité transmarine et celle de nos clients et fournisseurs d'outre-mer.

Il comporte l'obligation d'exploiter la ligne suivant un *cahier des charges rigoureux*, pendant 10 ans (contrat résiliable par le Gouvernement), même si au début il y a perte par suite de faux frais.

Ce système n'exclut d'ailleurs pas le subside donné en une seule fois pour constructions nouvelles (ou achat) sous forme de prêt sur hypothèque maritime de premier rang (donc remboursable et garantie réelle) avec éventuellement stipulation d'un intérêt.

Cela représenterait 200 millions de francs, soit moins que le déficit annuel des chemins de fer, moins que l'indemnité de chômage à ceux qui trouveront un gagne pain honorable dans l'exploitation de la flotte préconisée.

Ziehier welke, omstreeks 1938, de tonnemaat was van vier kleine bevriende landen :

1.112.000 ton voor Denemarken;
2.851.000 ton voor Nederland;
1.529.000 ton voor Zweden;
4.539.000 ton voor Noorwegen.

Wij herhalen opnieuw, dat ons land over een koopvaardijvloot van minstens 1.000.000 ton moet beschikken, wat ons toelaten zal zekere zeelijnen te verzekeren met landen van overzee waarmede wij handel drevén en een deel van de 23 % van het verkeer van de haven van Antwerpen, dat in handen van de Deutsche vloot was, terug voor onze rekening te nemen.

Stelsel van Staatssuschenkomst.

De stelsels van toelagen aan de koopvaardijvloot, die vroeger van kracht waren, moeten gewijzigd worden. Zij brachten steun bij voor het aanwerven van schepen, maar zij brachten niets bij voor de oprichting van regelmatige, ernstige en leefbare lijnen die de ware en noodzakelijke verlenging zijn van onze nijverheid en van onzen overzeesch handel.

De grondslag van het zeeverkeer is de regelmatige lijn, waarbij een voor elk bepaald vervoer aangepast materieel wordt in lijn gesteld en waarbij men beschikt over ernstige en machtige agenten in den vreemde, die een trouwe en talrijke klienteel verzekeren.

In gewonen tijd, was het moeilijk een regelmatige lijn in te richten omdat men met geweld in gevestigde posities, in weerstandbiedende combinaties, in sterke persoonlijke belangen moest indringen.

De val van Duitschland en meteen van zijn zeevaart, biedt ons een eenige gelegenheid om door talrijk vroeger sterk gegrendelde deuren binnen te dringen.

Een der stelsels van regeeringssteun van de koopvaardijvloot, dat, kort voor den oorlog, werd voorgesteld, bestond in de toekenning van een premie van 200 frank per jaarton voor de regelmatige lijnen noodig voor onze overzeesche bedrijvigheid en voor onze klanten en leveranciers van overzee.

Het stelsel houdt de verplichting in de lijn uit te baten volgens een *streng lastenboek*, gedurende 10 jaar (overeenkomst die door den Staat opzegbaar is), zelfs indien er bij den aanvang verlies is door onvoorziene onkosten.

Dit stelsel sluit, trouwens, de subsidie niet uit die ineens verleend wordt voor nieuwen aanbouw (of aankoop), onder den vorm van leening op scheepshypotheek van eersten rang (dus terugbetaalbaar en met reëlen waarborg) met eventueel beding van rente.

Dit zou 200 miljoen frank vertegenwoordigen, hetzij minder dan het jaarlijksch tekort van de spoorwegen, minder dan de werkloozensteun voor diegenen die een fatsoenlijke broodwinning zullen vinden bij de exploitatie van de voorziene vloot.

En effet, 130 navires représente une moyenne de personnel naviguant de 4.000 personnes. Le personnel à terre pour arrimage, entretien, réparation, construction de navires — $4.000 \times 7 = 28.000$ personnes, ce qui fait 32.000 personnes au travail.

Rappelons encore qu'en 1940, nos navires ne représentaient plus que 3 à 4 % du mouvement du port d'Anvers. Si nous empruntons les chiffres énoncés dans le rapport du budget des Communications de 1940, nous constatons, qu'en tenant compte des pertes subies au début des hostilités, quoique non belligérant, nous possédions 355.000 tonnes, alors que notre voisine la Hollande disposait d'une flotte atteignant un tonnage de près de trois millions de tonnes !

Nous atteignons actuellement 250.000 tonnes environ. Chiffre nettement insuffisant. La Belgique ne tient nullement, et elle ne se berce pas d'illusions dans ce sens, à remplacer tout le trafic étranger à Anvers; mais par dignité et intérêt, elle doit s'efforcer que son pavillon ait au moins un cinquième du mouvement de ce port.

Il resterait 80 % aux pavillons amis et étrangers, qui ne trouveront certes pas notre ambition exagérée.

Notre Marine marchande devrait, pour avoir ces 20 % ou cinquième du mouvement d'Anvers, atteindre 1 1/2 million de tonnes.

— La Marchandise suit le Pavillon !

— Le Navire est un atout économique !

— Des Navires et du Pain !

Méditons ces slogans pleins de logique et de bon sens.

Force navale belge.

Le Ministère des Communications — quant à nous, qui avons déposé une proposition de loi dans ce but le 31 août 1945 — a eu une initiative très heureuse et constructive en suggérant le maintien d'une modeste et honorable force navale militaire belge.

La dignité du pays et son intérêt lui commandent de prendre ses responsabilités dans les trois domaines : sur terre, dans les airs et sur mer.

Quoique la longueur de notre côte, sur la Mer du Nord, de l'embouchure de l'Escaut, notre grande artère vitale, à Dunkerque, atteigne à peine une centaine de kilomètres, il serait indécent que, entre la Hollande au nord et la France au sud, nous laissions à d'autres le soin de nous représenter dans l'Organisation de la Police Internationale sur et dans nos eaux.

Nous disions, dans les développements de notre proposition de loi (D.C. n° 201 du 31 août 1945) : « C'est en proportion de la part des responsabilités que la Belgique prendra avec son armée, son aviation et sa marine dans cette Organisation Internationale (malgré tous les progrès que la science destructive ait pu accomplir), qu'elle assurera l'avenir du peuple, de notre Mère-Patrie et de sa Co-

Inderdaad, vertegenwoordigen 130 schepen een gemiddelde van 4.000 personen aan scheepspersoneel. Het personeel te land voor stouwing, onderhoud, herstel, aanbouw van schepen bedraagt $4.000 \times 7 = 28.000$ personen, zoodat 32.000 personen te werk gesteld zijn.

Herinneren wij er nog aan, dat onze schepen in 1940 slechts 3 tot 4 % van het verkeer van de haven van Antwerpen vertegenwoordigden. Indien wij de cijfers aanhalen uit het verslag over de begroting van Verkeerswezen van 1940, stellen wij vast dat, rekening houdend met de verliezen geleden in het begin van de vijandelijkheden, hoewel wij niet oorlogvoerend waren, wij 355.000 ton bezaten, terwijl onze kleine nabuur Nederland over een vloot beschikte die een tonnemaat van nagenoeg 3 miljoen ton bereikte.

Wij bereiken thans ongeveer 250.000 ton. Een volkomen onbevredigend cijfer. België zoekt niet, en het koestert op dit gebied geen illusies, om het vreemd verkeer te Antwerpen in eigen handen te nemen; maar het is het aan zijn waardigheid verschuldigd en het is zijn belang, dat het zich inspanne opdat zijn vlag tenminste een vijfde van het verkeer van deze haven zou beheerschen.

Er zou 80 % overblijven voor de beviende en vreemde vlaggen, die onze eerezucht ongetwijfeld niet overdreven zullen vinden.

Onze handelsvloot zou om deze 20 %, of het vijfde van het verkeer van Antwerpen, te bereiken een tonnemaat van 1 1/2 miljoen moeten hebben.

— De waar volgt de vlag.

— Het schip is een economische troef.

— Schepen en Brood !

Laten wij deze wijze spreuken overwegen.

Belgische Zeemacht.

Het Ministerie van Verkeerswezen heeft — nadat wij met dit doel een wetsvoorstel op 31 Augustus 1945 hadden ingediend — een zeer gelukkig en opbouwend initiatief genomen door het behoud van een bescheiden en redelijke Belgische militaire zeemacht voor te stellen.

De waardigheid van het land alsmede zijn belang leggen het op zijn verantwoordelijkheden te nemen op de drie gebieden : te land, te water en ter zee.

Hoewel de lengte van onze kust aan de Noordzee, van de monding van de Schelde, onze groote levensader, tot Duinkerken, nauwelijks een honderdtal kilometers bedraagt, zou het onbetamelijk zijn dat tusschen Nederland ten Noorden en Frankrijk ten Zuiden, wij aan anderen de zorg zouden overlaten ons te vertegenwoordigen in de Organisatie van de Internationale Politie over en in onze wateren.

In de toelichting van ons wetsvoorstel (K. St. n° 201 van 31 Augustus) schreven wij :

« Het zal de toekomst van het Volk, van ons Moederland en van zijn Kolonie verzekeren in verhouding tot het aandeel in de verantwoordelijkheden dat België, door zijn leger, zijn lucht- en zeemacht, zal nemen in die internationale Organisatie (ondanks al de vorderingen welke door

lonie, contribuant ainsi à maintenir la Paix dans le Monde ».

Cette force navale, à côté du rôle qu'elle accomplira le long des côtes belges et de celles de notre Colonie, servira à soutenir notre politique d'expansion économique à laquelle notre vie est liée et, de plus, facilitera le recrutement, parmi la jeunesse, d'éléments désirant embrasser la carrière maritime et accomplir leurs obligations militaires sur mer.

Nous demandons de comprendre que la nécessité de cette modeste force navale belge correspond, par conséquent, à des exigences politiques et économiques. Cette force navale contribuera indirectement, dans une certaine mesure, à faire entrer, une fois pour toutes, la Belgique dans une vraie et virile politique maritime dans laquelle elle a tant laissé à désirer jusqu'à présent, malgré les atouts indéniables qu'elle avait en mains.

La dépense par l'Etat est des plus modestes; elle est évaluée à 34.324.000 francs pour le premier établissement de la petite flottille ci-après :

- 1) Le garde-pêche « Artevelde » existant (retrouvé en Allemagne en bon état);
- 2) Le sloop « Zinnia »;
- 3) Le paquebot de l'Etat désaffecté « Princesse Marie-José », qui servira de caserne;
- 4) Un navire baliseur existant;
- 5) Huit dragueurs de mines donnés en prêt par l'Amirauté britannique;
- 6) Six vedettes neuves à acquérir, si possible, dans le cadre du Mutual Aide.

Le navire-école « Mercator » est devenu inutilisable; son remplacement nécessiterait 30 millions de francs. Cette dépense pourra être évitée par l'utilisation de certaines unités de notre force navale, tels l'« Artevelde » et le « Zinnia ».

Les dépenses annuelles d'exploitation s'élèvent, avec le modeste programme d'unités précitées, à 72.385.557 fr. couvertes presque complètement par les 71.728.643 francs évités à la Défense Nationale si les miliciens à engager à la F. N. B. accomplissaient leur service dans l'armée de terre et les dépenses qu'auraient les services de la Marine pour la surveillance des pêcheries, le navire-école, la police de rade, l'Ecole de Marine et les services nés des circonstances de guerre tels: le déminage des eaux, la dépoliarisation des navires, etc., qui devraient continuer pendant un certain nombre d'années.

Il y a, dans cette question, encore tant d'éléments qui militent en faveur d'une politique maritime virile dont le Parlement s'est trop désintéressé jusqu'à présent. Nous croyons pouvoir nous limiter en vous rappelant le geste

de la science sur le territoire de destruction (il sera fait), il contribuera ainsi à maintenir la Paix dans le Monde ».

Benevens de rol die zij zal vervullen langs de kusten van België en van onze kolonie zal deze zeemacht dienen om de politiek van economische expansie te steunen waaraan ons leven is gebonden, en zij zal, bovendien, de aanwerving vergemakkelijken van de elementen onder de jeugd die de maritieme loopbaan kiezen en hun dienstplicht op zee wensen te vervullen.

Wij vragen, dat men begrijpen zou, dat deze bescheiden Belgische zeemacht noodzakelijkerwijze beantwoordt aan politieke en economische noodwendigheden. Die zeemacht zal er, tot op zekere hoogte, onrechtstreeks toe bijdragen om België een echte en krachtige zeevaartpolitiek te doen voeren, iets wat ons land tot nu toe ten eerste heeft verwaarloosd, ondanks de onbetwistbare troeven die het in handen had.

De uitgave door den Staat is zeer bescheiden; zij wordt geraamd op 34.324.000 fr. voor de eerste oprichting van de hieronder vermelde kleine vloot:

- 1) De bestaande visscherijwachter « Artevelde » (in Duitsland in goeden staat teruggevonden);
- 2) De kotter « Zinnia »;
- 3) De buiten dienst gestelde pakketboot van den Staat « Princesse Marie-José », die als kazerne zal gebruikt worden;
- 4) Een bestaand bakenschip;
- 5) Acht mijnenvegers die in leening gegeven zijn door de Britsche admiraliteit;
- 6) Zes nieuwe observatieschepen, indien mogelijk, aan te koopen binnen het kader van de Mutual Aid.

Het schoolschip « Mercator » is onbruikbaar geworden; zijn vervanging zou 30 miljoen frank vergen. Die uitgave kan vermeden worden door het gebruiken van sommige eenheden van onze zeemacht, zooals de « Artevelde » en de « Zinnia ».

De jaarlijksche uitgaven voor het ingebruiknemen bedragen, met het bescheiden programma van de opgesomde eenheden, 72.385.557 frank, bedrag dat ongeveer volledig gedekt wordt door de besparing van de som van 71 miljoen 728.643 fr., die ten laste zou vallen van Landsverdediging indien de voor de Belgische Zeemacht aan te werven miliciens hun dienst in het landleger volbrachten, en door de besparing van de uitgaven die zouden moeten gedragen worden door de diensten van de Marine voor het toezicht op de visscherij, voor het schoolschip, voor de havenpolitie, voor de Zeevaartschool en voor de diensten die ontstaan zijn uit de oorlogsomstandigheden, zooals: ontminning van de wateren, depolarisatie van de schepen, enz..., diensten die gedurende een zeker aantal jaren zouden moeten blijven bestaan.

Er zijn, in dit vraagstuk, ongetwijfeld nog veel factoren die pleiten ten gunste van een krachtige zeevaartpolitiek, waarvoor het Parlement tot nu toe niet genoeg belangstelling heeft getoond. Wij zijn van meening dat wij, er ons

de notre grand Roi défunt Albert I^{er}. En 1918, il donna au Pays une judicieuse indication, en faisant acquérir par son fils, le Prince Charles, Régent de Belgique, une formation d'officier de marine chez ce grand peuple de marins qu'est l'Angleterre, dont nous sommes assurés d'une collaboration éclairée, tout en gardant notre complète indépendance.

Services maritimes de l'Etat. — Marine de Pêche.

Nous clôturerons notre examen sommaire sur ce vaste problème de politique maritime en soulignant l'intérêt que le Département (trop surchargé) des Communications, doit porter également à la bonne organisation :

1^o de notre service Ostende-Douvres : confort, sécurité et célérité ;

2^o de notre service du pilotage sur l'Escaut et en Mer du Nord, outillage moderne, permettant à nos gens de mer d'accomplir leur travail avec conscience et rendement pour la collectivité ;

3^o encourager le développement d'une puissante marine de pêche modernisée, pouvant satisfaire aux nécessités de la consommation en poissons de la population de notre pays lui permettant de diminuer ainsi ses achats à l'étranger.

N'oublions pas que là également nous pouvons, au surplus, développer nos exportations (après avoir, bien entendu, alimenté notre pays), vers Bâle et la Suisse dont nous serons, si nous nous organisons en conséquence, le débouché sur la Mer du Nord.

L'avenir de la Belgique et de sa Colonie dépend de plusieurs facteurs moraux et matériels.

Un des principaux est l'exportation, sauf celle de nos devises, que nous devons essayer de conserver le plus possible chez nous !

Ce but est intimement lié à notre Force future sur mer et dans les airs.

Aussi, vulgarisons le slogan :

« Des bateaux et des avions ! »

Chemins de fer :

La guerre a jeté le trouble et la désorganisation dans notre trafic ferroviaire. Le matériel existant au lendemain de la libération était en très mauvais état. Il s'agissait de parer au plus pressé pour arriver à remettre un peu d'ordre dans l'organisation de la S.N.C.B.

Les ouvrages d'art ont été rétablis, avec l'aide de nos Alliés, en un temps record ; bien que certains ne soient que provisoires, mais ils n'en assurent pas moins la continuation du trafic.

L'aide apportée par nos Alliés dans ce domaine a été

kunnen toe beperken u te herinneren aan het gebaar van wijlen onzen grooten Koning Albert I. In 1918 gaf hij aan het Land een treffende vingerwijzing door aan zijn zoon, Prins Karel, Regent van België, een opleiding te doen geven van marineofficier bij dit groote volk van zeevaarders, Engeland, op wiens bevoegde medewerking wij steeds zullen kunnen rekenen, zonder afbreuk te doen aan onze volledige onafhankelijkheid.

Scheepvaartdiensten van den Staat. — Visscherijvloot.

Wij zullen dit kortbondig onderzoek van het uitgebreid vraagstuk van onze zeevaartpolitiek besluiten, door te wijzen op het belang, dat het Departement van Verkeerswezen (veel te veel overlast) eveneens moet hechten aan de goede organisatie van :

1^o onzen dienst Oostende-Dover : confort, veiligheid en snelheid ;

2^o van onzen loodsdiens op de Schelde en op de Noordzee, moderne uitrusting, om onze zeelieden in de mogelijkheid te stellen hun arbeid gewetensvol en op een voor de gemeenschap renderende wijze te vervullen ;

3^o aanmoediging van de ontwikkeling eener machtige gemoderniseerde visschervloot, in staat om de behoeften van onze bevolking aan visch te voldoen, en ze toe te laten aldus haar aankopen in het buitenland te verminderen.

Hierbij mogen wij insgelijks niet uit het oog verliezen, dat wij daarenboven onzen export kunnen uitbreiden (na, natuurlijk, ons land te hebben bevoorraad), naar Basel en Zwitserland, waarvan wij, indien wij ons inrichten zooals het behoort, de uitweg zullen zijn op de Noordzee.

De toekomst van België en van zijn Kolonie is afhankelijk van verschillende moreele en materiele factoren.

Een der voornaamste zijn onze export-verrichtingen, behalve die betreffende onze deviezen, welke wij in de grootste mate bij ons moeten trachten te houden !

Dit doel is nauw verbonden met onze toekomstige Macht op zee en in de lucht.

Daarom, moeten wij bij eenieder het slagwoord :

« Schepen en vliegtuigen ! », ingang doen vinden.

Spoorwegen :

De oorlog heeft ons spoorwegverkeer verstoord en ontwricht. Het materieel dat na de bevrijding voorhanden was bevond zich in een zeer slechten toestand. Het kwam er op aan, zoo snel mogelijk te werk te gaan om wat orde te brengen in de organisatie van de N.M.B.S.

De kunstwerken zijn, met de medehulp van onze Geallieerden, binnen een minimum-tijd hersteld geworden ; sommige zijn weliswaar van voorloopigen aard, doch verzekeren niettemin de continuïteit van het verkeer.

Door onze Geallieerden werd op dit gebied een aanzien-

considérable : 500 locomotives nous ont été cédées à titre de prêt dans l'attente de l'arrivée des locomotives achetées chez eux.

Dix mille wagons à marchandises ont été commandés à notre industrie nationale. Celle-ci doit être soutenue dans toute la mesure du possible.

Elle même doit, par ses prix faits, comprendre la grande mission qui lui incombe, quand elle a été épargnée par les destructions de la guerre, d'aider dans toute la mesure de ses moyens au rééquipement du pays, que ce soit pour le matériel des chemins de fer ou pour les constructions navales ou tout autre domaine encore.

Nous devons songer à la mise en pratique des projets d'électrification du réseau belge. Ces projets sont sérieusement envisagés et mis en pratique partiellement. Les différents stades de développement de cette électrification nous ont été soumis en Commission par le Ministre lui-même.

L'intérêt du trafic ferroviaire, tant voyageurs que marchandises, commande au Parlement d'agir de son influence pour ces réalisations.

La Belgique est de plus en plus appelée, avec la reprise de l'activité de ses ports, à jouer le rôle de pays de transit, même si momentanément certaines industries du Rhin et d'outre-Rhin sont en léthargie par suite des effets de la guerre que l'Allemagne a provoquée.

Le transit vers la Suisse, qui se servira de plus en plus du port d'Anvers si elle sent qu'elle y trouve son intérêt en délai et en prix de transport, nécessite déjà un matériel important.

Il est à souhaiter qu'avec l'Est du pays et la Rhénanie les communications ferroviaires soient développées. Ceci ne pourrait que renforcer l'influence de la Belgique sur cette région du Rhin dans laquelle nous avons un intérêt vital à développer notre influence économique.

Un mot au sujet de la belle conduite observée par la grande majorité des cheminots belges au cours de l'occupation ennemie. Votre rapporteur ne peut oublier qu'il leur doit en partie la vie, étant rescapé du fameux train-fantôme de Bruxelles Petite-Ile, le 3 septembre 1944.

Il est souhaitable que le Gouvernement belge, ici comme dans toutes les Administrations, punisse les mauvais et récompense les bons.

Les cheminots de plusieurs gares de l'agglomération bruxelloise et de Malines ont contribué à sauver la vie à des centaines de patriotes dans ce fameux train dont je viens de vous parler.

Le Gouvernement français les a proposés pour une distinction. Qu'attend le Gouvernement belge pour en faire autant ? Il faut éviter que les bons éléments ne se découragent en constatant que l'on oublie d'apprécier la façon dont ils ont compris leur devoir et les risques qu'ils ont encourus devant l'envahisseur. Que la Commission

lijke hulp verstrekt : 500 locomotieven werden ons geleend in afwachting van de bij hen aangekochte locomotieven.

Tien duizend goederenwagens werden bij onze nationale industrie besteld. Deze moet in de volle mate van het mogelijke worden gesteund.

Deze zelf moet, door haar gemaakte prijzen, de groote taak begrijpen die zij heeft te vervullen, wanneer zij aan de oorlogsvernielingen is ontsnapt, om in de volle mate van haar middelen bij te dragen tot 's lands wederuitrusting, hetzij wat betreft het spoorwegmaterieel, den scheepsbouw of elk ander gebied ook.

Wij moeten denken aan het verwezenlijken van de ontwerpen tot electrificatie van het Belgisch net. Die ontwerpen worden op ernstige wijze overwogen en zijn reeds gedeeltelijk toegepast. De verschillende ontwikkelingsstadia van die electrificatie werden ons in de Commissie aange-toond door den Minister zelf.

Het belang van het spoorwegverkeer, zoowel wat de reizigers als wat de goederen betreft, eischt dat het Parlement zijn invloed zou gebruiken om die verwezenlijkingen door te drijven.

Naarmate dat de bedrijvigheid in onze havens herneemt, zal België steeds meer en meer de rol moeten vervullen van een doorvoerland, zelfs indien sommige nijverheden van den Rijn en van over den Rijn, tengevolge van den oorlog, die door Duitschland werd uitgelokt, voor 't oogenblik ingesluimerd zijn.

De doorvoer naar Zwitserland, dat steeds meer en meer de haven van Antwerpen zal benuttigen, indien het ondervindt dat het er, op het gebied van tijd en vervoerprijzen, voordeel bij heeft, vereischt reeds een aanzienlijk materieel.

Het is wenschelijk, dat de spoorwegverbindingen met het Oosten van het land en met het Rijnland zouden worden uitgebreid. Dit kan slechts den invloed van België op de Rijnstreek, waar het voor ons zeer belangrijk is onzen economischen invloed steviger te vestigen, ten goede komen.

Nog een woord over de prachtige houding van de over-groote meerderheid van onze Belgische spoorwegaarbeiders tijdens de vijandelijke bezetting. Uw verslaggever, die behoort tot de ontsnapt uit den beruchten spooktrein van Brussel-Klein-Eiland van 3 September 1944, kan nooit vergeten, dat hij hun in groote mate zijn leven dankt.

Het is wenschelijk, dat de Belgische Regeering, hier zooals in de andere Besturen, de slechten zou straffen en de goeden beloonen.

De spoorwegaarbeiders van verschillende stations van de Brusselsche agglomeratie en van Mechelen hebben bijgedragen tot het redden van het leven van honderden patriotten die behoorden tot het konvooi van den beruchten trein waarover ik zooeven sprak.

De Fransche Regeering heeft ze voorgedragen voor een onderscheiding. Op wat wacht de Belgische Regeering om hetzelfde te doen ? Men moet vermijden, dat de goede elementen den moed zouden verliezen, wanneer zij zien, dat de wijze waarop zij hun plicht hebben begrepen en het risico dat zij tegenover den overweldiger hebben ge-

de la Reconnaissance Nationale veuille bien y penser d'urgence.

Le personnel des chemins de fer, qui s'élève avec ses 25 à 30.000 temporaires à près de 100.000 personnes, mérite toute la sollicitude du pays.

Les questions des barèmes et des temporaires doivent recevoir une solution, la plus prochaine possible. Nous demandons que tous les syndicats, sans distinction, aient un délégué à la Commission paritaire de la S.N.C.B.

Le déficit annuel des chemins de fer, même avant la guerre, était important et atteignait près de deux cents millions. Il a donc fallu augmenter les tarifs dans des proportions qui nous semblent trop fortes pour les petites bourses et classes laborieuses du pays.

Le pourcentage d'augmentation pourrait être réduit pour la 3^{me} classe et augmenté pour les 1^{re} et 2^{me} classes. Il pourrait être réexaminé pour certaines marchandises de toute première nécessité vitale pour la population.

Lignes d'autobus :

Si nous avons parlé un peu plus haut de l'électrification de notre réseau, nous devons néanmoins pousser, dans la plus grande mesure du possible, au développement de nos lignes d'autobus, comme d'autres pays le font.

L'expérience des Etats-Unis dans ce domaine, ainsi que nous avons pu le constater sur place dès 1930, et de nombreux autres pays, nous prouve que cette question est très intéressante et rentable.

La Suède vient d'établir une ligne d'autobus entre Helsinborg et Bâle avec transbordement par ferry-boat pour la traversée de la Baltique. La Suède qui a moins souffert que nos pays a décidé, avec l'accord de nos Alliés pour la traversée de l'Allemagne, d'assurer des lignes SUEDE-SUISSE, avec son propre matériel.

Nous ne nous étendrons pas sur cette question, mais nous estimons qu'un pays tel que le nôtre, avec son réseau routier étendu et très praticable, doit posséder des moyens de transports routiers qui sont d'un très grand avenir et des plus efficaces pour le pays.

La S.N.C.B. fait du reste un effort pour développer ses moyens de transport par route.

Mais ici se pose un problème important.

Des particuliers vont suivre cet exemple. Bientôt les usines de l'étranger inonderont le marché du pays et de la colonie de leur matériel automobile.

Une inflation des moyens de transport par route pourrait s'en suivre, laquelle aurait de très préjudicieuses répercussions sur l'Economie Nationale des Transports.

loopen, niet naar waarde worden geschat. Laat de Commissie voor de Nationale Erkentelijkheid onverwijld haar aandacht er aan schenken.

Het personeel van de spoorwegen dat, met zijn 25 à 30.000 tijdelijken, bijna 100.000 personen omvat, verdient de volledige belangstelling van het land.

Het vraagstuk van de loonschalen en van de tijdelijken moet worden opgelost, hoe spoediger hoe beter. Wij vragen, dat alle syndicaten, zonder onderscheid, een afgevaardigde zouden hebben in de Paritaire Commissie van de N. M. B. S.

Het jaarlijksch tekort van de spoorwegen was, zelfs vóór den oorlog, aanzienlijk en beliep bijna twee honderd millioenen. Het was dan ook noodig de tarieven te verhoo-gen; dit is evenwel gebeurd in een verhouding die ons te sterk lijkt voor de kleine beurzen en de werkende klassen van het land.

Het verhoogingspercentage zou kunnen verminderd worden voor de 3^{de} klasse, terwijl het voor de 1^{ste} en 2^{de} klassen zou kunnen verhoogd worden. Voor sommige goederen die voor de bevolking van levensbelang zijn, zou het percentage kunnen gewijzigd worden.

Autobuslijnen :

Zoo wij wat hooger hebben gehandeld over de electrificatie van ons net, toch dienen wij, in de grootst mogelijke mate, aan te sturen op uitbreiding onzer autobuslijnen, zooals in andere landen het geval is.

De ondervinding der Vereenigde Staten op dit gebied, zooals wij dit reeds in 1930 ter plaatse hebben kunnen vaststellen, en die van talrijke andere landen, heeft ons het bewijs geleverd, dat die kwestie zeer belangwekkend en winstgevend is.

Zweden heeft zoo pas een autobuslijn ingelegd tusschen Helsinborg en Basel, met overbrenging, per ferry-boat, voor den overtocht van de Baltische zee. Zweden, dat minder heeft geleden dan onze landen, heeft het besluit genomen, akkoord met onze Geallieerden wat den doortocht van Duitschland betreft, om, met eigen materieel, den dienst te verzekeren van lijnen van ZWEDEN naar ZWITSERLAND.

Wij willen niet verder uitweiden over deze kwestie, doch wij zijn van oordeel, dat een land lijk het onze, met zijn uitgebreid en zeer bruikbaar wegennet, over baanvervoermiddelen moet beschikken waarvoor ruime toekomst-mogelijkheden zijn opengesteld en die het meest doeltreffend zijn voor het land.

De N. M. B. S. doet trouwens een krachtsinspanning om haar baanvervoermiddelen te ontwikkelen.

Doch hierbij wordt een belangrijk vraagstuk gesteld. Particulieren zullen dit voorbeeld volgen. Weldra zullen de vreemde fabrieken de markt van het land en van de kolonie overstelpen met hun auto-materieel.

Daaruit zou een inflatie van de vervoermiddelen op de baan kunnen voortspruiten, welke zeer nadeelige weerslagen zou kunnen hebben op de Nationale Vervoereconomie.

Gouverner c'est prévoir, comme pour notre politique aérienne et maritime, aussi croyons-nous urgent de mettre en pratique la question importante de la coordination des transports par route et, par ricochet, celle de la coordination des transports par route, rail et eau.

Postes, Télégraphes, Téléphone :

Nous réapprécions toute la valeur et la conscience des services des P.T.T. et de ceux qui y sont attachés, avec nos libertés reconquises et la guerre enfin terminée définitivement, espérons-le.

Nous sommes heureux que l'on ait enfin donné à nos postiers le minimum vital dont ils avaient réellement besoin pour leur travail ardu et plein de responsabilités.

A ce sujet, nous souhaitons que les chefs-facteurs et les facteurs-trieurs bénéficient, comme tous leurs collègues, des nouveaux barèmes.

Nos postiers résistants et rescapés des geôles et bagnes allemands, dont Breendonck, qui par leur action patriotique ont préservé de la dénonciation d'autres Belges patriotes, ont bien mérité du Pays.

Ils doivent en être récompensés par la reconnaissance de l'Etat.

Voici quelques réflexions quant à l'organisation future de l'Administration des Postes :

Les bureaux de poste sont souvent établis dans des locaux qui ne répondent plus aux nécessités actuelles du service; l'hygiène y laisse parfois à désirer et les installations sanitaires sont insuffisantes.

Par suite de la création de l'office des chèques postaux, la poste a pris une extension formidable : c'est probablement le plus gros organisme financier du pays.

L'Administration devrait avoir un programme bien défini d'achat et de construction d'immeubles appropriés et munis du confort moderne.

Lors des échéances, les salles réservées au public sont généralement bondées et les attentes fort longues.

Dans l'agglomération bruxelloise, le bureau principal est à l'étroit; tout le bâtiment ne pourrait-il pas lui être réservé, les directions pouvant, semble-t-il, être logées ailleurs sans inconvénient.

La décentralisation qui occasionne de fortes dépenses en personnel, locaux et matériel ne paraît pas avoir donné les résultats escomptés; les distributeurs ne passent pas plus tôt et beaucoup de correspondances subissent un retard d'une distribution.

N'y aurait-il pas lieu également d'envisager l'utilisation d'autobus pour transporter les facteurs des quartiers éloi-

Besturen is synoniem van vooruitzicht, zooals reeds gezegd voor onze lucht- en scheepvaartpolitiek : wij achten het dan ook dringend noodig, de belangrijke kwestie van de samenordering van het vervoer op de baan in de praktijk te stellen en, bij wijze van weerslag, die van de samenordering van het vervoer op de baan, per spoor en te water.

Posterijen, Telegraaf, Telefoon :

Wij waardeeren opnieuw gansch de waarde en den gewetensplicht van de P. T. T.-diensten en van diegenen welke er aan zijn verbonden, alsook onze herwonnen vrijheden en den, naar wij hopen, eindelijk voorgoed beëindigden oorlog.

Met genoegen hebben wij vastgesteld, dat, men eindelijk aan onze postbeambten het bestaansminimum heeft geschonken waaraan zij werkelijk behoefte hadden, wegens hun zwaren en verantwoordelijken arbeid.

Dienaangaande, drukken wij den wensch uit, dat de hoofdbrievenbestellers en de bestellers-sorteerders, zooals al hun collega's, de nieuwe weddenbarema's zouden bekomen.

Onze postbeambten die tot den weerstand behoorden en bevrijd werden uit de Duitsche kerkers en bagno's, waaronder Breendonk, hebben door hun vaderlandsche werking andere Belgische vaderlanders van verklikking gevrijwaard en hebben zich verdienstelijk gemaakt ten opzichte van het land.

Zij dienen beloond door de erkentelijkheid van den Staat.

Hierna volgen enkele beschouwingen over de toekomstige inrichting van het Postbestuur.

De postkantoren zijn dikwijls gevestigd in lokalen die niet meer aan de huidige dienstnoodwendigheden beantwoorden; de hygiène laat er soms te wenschen over en de gezondheidsinrichtingen zijn onvoldoende.

Door de oprichting van den Dienst der Postchecks heeft de post een geweldige uitbreiding genomen : zij is vermoedelijk het grootst financieel organisme van het land.

Het Bestuur zou een welbepaald programma van aankoop en aanbouw van passende en modern uitgeruste gebouwen moeten hebben.

Op de vervaldagen zijn de voor het publiek toegankelijke lokalen over het algemeen overvol en moet men lang om zijn beurt wachten.

In de Brusselsche agglomeratie is het hoofdbureel benepen; zou het gansche gebouw er niet voor kunnen voorbehouden worden, gezien de directies blijkbaar zonder bezwaar in een ander gebouw kunnen ondergebracht worden.

De decentralisatie die zware uitgaven aan personeel, lokalen en materieel veroorzaakt, heeft blijkbaar de verwachte uitslagen niet opgeleverd; de bestellers zijn niet vroeger op ronde en veel briefwisseling komt een bestelling te laat.

Zou het insgelijks niet wenschelijker zijn autobussen aan te wenden voor het vervoer van de briefdragers van

gnés, les trams étant fort lents, soumis qu'ils sont à la dépendance du rail, et convergeant pour la plupart vers le centre de la Ville.

Dans les localités importantes, il s'indique de renoncer au transport des sacs de correspondances par des charrettes à bras et de généraliser les levées des boîtes par auto.

Il existe des conseils du personnel, mesure excellente, mais leur compétence est limitée aux questions locales. Ne faudrait-il pas créer un conseil général du personnel où toutes les catégories d'agents seraient représentés et qui pourrait donner utilement son avis sur les méthodes de travail, de contrôle, d'avancement, de rémunérations, etc..., ainsi que suggérer des simplifications et améliorations dans les rouages administratifs, qui sont, trop paperassiers.

Cet organisme répondrait à un besoin réel.

L'Administration a admis l'interpénétration des cadres, mais dans la pratique les cloisons étanches subsistent entre les services centraux et extérieurs, les hauts grades étant pratiquement tous aux mains des fonctionnaires issus des directions.

La création de ce nouvel organisme apporterait une collaboration meilleure entre les directions et les services d'exécution, et permettrait d'arbitrer les conflits, quand il s'en produit.

La Radio :

Dans ce domaine apparaît nettement la lutte entre l'initiative privée et l'Etat. Nous sommes tout à fait d'accord que des organismes qui intéressent la collectivité et qui se développent matériellement grâce à celle-ci devraient donner à l'Etat une part de leurs bénéfices et devraient fonctionner en parfaite entente avec lui.

Mais de là à les supprimer complètement, nous croyons qu'en fin de compte, la collectivité que nous voulons défendre s'en trouverait lésée.

Qu'on les surveille et qu'on les fasse payer une part du bénéfice, mais qu'on ne les annihile pas complètement.

Des installations belges de radiophonie organisées d'une façon moderne, en fonctions avant la guerre et en état de reprendre leurs activités, sont toujours en chômage.

Nous souhaitons qu'une entente s'établisse entre l'Etat et ceux qui ont honorablement contribué, dès l'invention de la radiophonie, à sa diffusion dans notre pays.

Prenons exemple sur certains grands pays démocratiques, amis et alliés; ceci ne nous empêchera nullement d'apprécier, à leur juste valeur, les efforts de notre Radio-diffusion d'Etat et de lui souhaiter les encouragements pour une modernisation toujours plus grande tant en Belgique que dans notre Colonie.

de verafgelegen buurten, daar de trams zeer traag zijn door het feit, dat zij van het spoor afhangen en de meeste naar het centrum van de stad rijden.

In belangrijke steden mag het vervoer van de briefwisseling niet meer per stootwagen geschieden en moet de lichting der bussen per auto veralgemeend worden.

Er bestaan personeelsraden — een uitstekende maatregel, ongetwijfeld, — maar hun bevoegdheid is beperkt tot plaatselijke vraagstukken. Zou er geen algemeene personeelsraad moeten opgericht worden waarin al de categorieën van beampten zouden vertegenwoordigd zijn en die een nuttig advies zou kunnen uitbrengen over de methodes van arbeid, van contrôle, bevordering, vergoeding, enz... en vereenvoudigingen en verbeteringen in de bestuurlijke kaders, die teveel aan schrijvelarij doen, zouden voorstellen.

Dit organisme zou aan een werkelijke noodwendigheid beantwoorden.

Het Bestuur heeft het ineenloopen van de kaders toegelaten, maar in de praktijk bestaat er een kloof tusschen de centrale en de buitendiensten, terwijl de hooge graden practisch alle in handen zijn van de ambtenaars die uit de directies komen.

De oprichting van dit nieuw organisme zou betere samenwerking verzekeren tusschen de directies en de uitvoeringsdiensten, en zou toelaten, bij gebeurlijk conflict, scheidsrechterlijk op te treden.

Radio :

Op dit gebied komt de strijd tusschen het privaat initiatief en den Staat duidelijk naar voren. Wij zijn het er volledig over eens, dat organismen die de gemeenschap aanbelangen en die zich materieel dank zij haar steun ontwikkelen, aan den Staat een deel van hun winsten zouden moeten afdragen en in volledig akkoord met hem zouden moeten werken.

Maar dit wil nog niet zeggen, dat zij volledig moeten worden afgeschaft, want wij gelooven dat de gemeenschap die wij willen verdedigen, er tenslotte door benadeeld zou worden.

Dat men ze onder toezicht plaatse en een deel van hun winsten doet afstaan, maar dat men ze niet volledig doet verdwijnen.

Belgische modern ingerichte radioinrichtingen, die vóór den oorlog werkten en die in staat zijn om hun bedrijvigheid te hervatten, liggen nog steeds stil.

Wij wenschen, dat er een overeenkomst zou worden gesloten tusschen den Staat en hen die, van het oogenblik van de uitvinding van de radiophonie af, op loffelijke wijze hebben bijgedragen tot de verspreiding er van in ons land.

Spiegelen wij ons aan sommige groote democratische bevriende en geallieerde landen; dit zal ons niet verhinderen de inspanning van ons Nationaal Instituut voor Radioomroep naar waarde te schatten en wij zullen het ook niet onze aanmoediging onthouden voor een steeds verder doorgedreven moderniseering, zoowel in België als in de Kolonie.

Nous lui souhaitons la Télévision, puisque nous devons marcher avec le progrès de notre siècle, surtout lorsqu'il s'agit d'œuvres constructives.

Notre Tourisme :

Lors du dépôt du budget des Communications en 1940, le rapporteur a attiré l'attention du Gouvernement de l'époque, sur la question de savoir, compte tenu de l'état de guerre en Europe, s'il fallait continuer à accorder des crédits au Tourisme. Une réponse affirmative y a été faite.

Il est certain que cette branche d'activité de notre pays doit retenir toute notre attention.

Depuis ces considérations, la Belgique a subi l'invasion. Par voie de conséquence, le Tourisme n'avait aucune raison de subsister — ce qui s'expliquait par :

- 1°) par les difficultés de transports ;
- 2°) les rigueurs du ravitaillement, etc. etc...

Les dépenses faites pendant les années de guerre dans ce domaine et qui s'élèvent globalement à une somme de 7.758.038,36 francs répartie comme suit :

Dépenses personnel : 2.683.175,25 francs ;

Dépenses de matériel, subsides et subventions : 5 millions 074.863,11 francs nécessitent certaines explications de la part du Département qui nous les fournira sans aucun doute.

Au cours de cette guerre, nos principaux centres touristiques de la Côte et des Ardennes ont été durement touchés. Si nous voulons que nos industries touristiques renaissent, nous devons les aider.

C'est une des branches, dans le domaine économique national, qui mérite notre attention, car beaucoup de départements de notre industrie et du commerce y sont intéressés et les Communications y trouvent leur bonne part, notamment les transports par rail, par route, par mer et par air.

N'oublions pas combien notre Littoral et nos Ardennes, pourvus de bons moyens de transports et d'une bonne organisation touristique, contribueront, dans une large mesure, au relèvement national.

Nos cantons de l'Est également, et des Associations telles l'Ardenne et la Gaume, qui y poursuivent un effort touristique et patriotique efficient, doivent retenir toute l'attention bienveillante de l'Etat.

Aider à faire connaître, par le tourisme méthodiquement organisé, toute la Belgique, qu'elle soit d'expression flamande ou wallonne et son grand et beau Congo c'est faire œuvre très constructive ; en contribuant au développement de leurs rapports culturels et matériels avec le monde entier.

Pour arriver à ces résultats ici comme ailleurs, il faut une collaboration très étroite et consciencieuse entre l'initiative privée et les pouvoirs publics.

Wij wenschen tenslotte, dat ons Instituut Televisie-uitzendingen zou geven, vermits wij, vooral op het gebied van opbouwenden arbeid, met den vooruitgang van onze eeuw moeten meegaan.

Ons Toerisme :

Bij de indiening van de begroting van Verkeerswezen in 1940, heeft de verslaggever de aandacht van de toenmalige Regeering gevestigd op de vraag of men, rekening gehouden met den oorlogstoestand in Europa, moest doorgaan met het verleen van kredieten aan het Toerisme. Er werd een bevestigend antwoord op gegeven.

Het staat vast, dat die tak van bedrijvigheid van ons land ten volle onze aandacht verdient.

Sedert die beschouwingen werden gemaakt, is België het slachtoffer geweest van een inval. Tengevolge daarvan had het Toerisme geen enkele reden meer van bestaan, wat zich laat verklaren door :

- 1°) de vervoermoeilijkheden ;
- 2°) de moeilijkheden van bevoorrading, enz...

De uitgaven, gedurende den oorlog, op dat gebied gedaan, beloopt de totale som van 7.758.038,36 frank, verdeeld als volgt :

Uitgaven voor personeel : 2.683.775,25 frank ;

Uitgaven voor materieel, subsidiën en tegemoetkomingen 5.074.863,11 frank, vergen eenige uitlegging vanwege het Departement die ze ons ongetwijfeld zal verstrekken.

Onze voornaamste toeristische centra van de Kust en van de Ardennen werden tijdens dezen oorlog zwaar getroffen. Indien wij willen, dat onze toeristische nijverheden weer opbloeien, moeten wij ze helpen.

Het is een tak die, in ons nationaal economisch bestel, onze aandacht verdient, want zeer veel takken van onze nijverheid en handel hebben er belang bij en vooral het Verkeerswezen, in 't bijzonder, het vervoer per spoor, langs den weg, ter zee en in de lucht.

Vergeten wij niet hoezeer onze Kust en onze Ardennen, indien zij van goede verkeersmiddelen en van een goede toeristische organisatie zijn voorzien, in een ruime mate, zullen bijdragen tot 's lands heropleving.

Ook onze Oostkantons en Vereenigingen als « l'Ardenne et la Gaume » die een doeltreffende werking op toeristisch en vaderlandlievend gebied voortzetten, moeten steeds op de welwillende aandacht van den Staat kunnen rekenen.

Medewerken om door methodisch ingericht toerisme gansch België, het weze Vlaamschtalig of Franschtalig, en onzen grooten en mooien Congo te doen kennen, is opbouwenden arbeid verrichten en medewerken aan de ontwikkeling van hun culturele en materiele betrekkingen met de heele wereld.

Hier zooals elders is, om deze uitslagen te bereiken, een nauwe en bewustvolle samenwerking tusschen het privaats initiatief en de openbare besturen noodig.

La guerre et son tragique cortège doivent être une leçon pour les honnêtes gens qui ont servi le Pays et qui veulent continuer à le servir.

Nous terminerons ce rapport sommaire en souhaitant fermement, Mesdames et Messieurs, que les Chambres législatives et le Gouvernement se rendent compte que l'opinion publique de notre Pays et de sa Colonie est convaincue et préoccupée de nous voir sortir des vieilles routines du passé, par une politique de rénovation nationale notamment dans les domaines aéronautiques et maritimes.

Le présent rapport a été approuvé à nouveau le 30 avril 1946 par 12 voix et 7 abstentions.

Le Rapporteur,

E. DEMUYTER.

Le Président,

F. BRUNFAUT.

De oorlog en zijn tragische nasleep moeten een les zijn voor de eerlijke lieden die het Land hebben gediend en het verder willen dienen.

Wij sluiten dit bondig verslag met den vurigen wensch, Mevrouwen, Mijne Heeren, dat de Wetgevende Kamers en de Regeering zich er rekenschap van geven dat de openbare meening van ons Land en van zijn Kolonie ons uit den ouden sleur van het verleden wil zien loswerken door een politiek van nationale vernieuwing op het gebied van lucht- en zeevaart.

Dit verslag werd opnieuw goedgekeurd op 30 April 1946, met 12 stemmen en 7 onthoudingen.

De Verslaggever,

E. DEMUYTER.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.