

**Kamer
der Volksvertegenwoordigers**

**Chambre
des Représentants**

22 APRIL 1948.

WETSONTWERP

houdende de Begroting
van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1948.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DE HEER **MARCK**.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Dit verslag is verdeeld in twee delen.

Het eerste bevat aanduidingen betreffende het bedrag en de verdeling van de voor het dienstjaar 1948 gevraagde kredieten, de vergelijking met de voor het dienstjaar 1947 verleende kredieten, alsmede de inlichtingen door de Minister van Verkeerswezen verstrekt over sommige artikelen van de voorgestelde begroting.

Het tweede geeft een overzicht van de bijzonderste diensten van het Departement van Verkeerswezen en van de grote vraagstukken welke dit moet behandelen. Dit tweede deel zal, bijgevolg, onderverdeeld zijn als volgt :

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Clerckx, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vaes, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (O.), Vergels, Verhamme, — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn. — Frère, Van den Bergh (F.). — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie :

4-B. Titel XXI : Begroting.

22 AVRIL 1948.

PROJET DE LOI

contenant le Budget
du Ministère des Communications
pour l'exercice 1948.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)
PAR M. **MARCK**.

MESDAMES, MESSIEURS,

Ce rapport est divisé en deux parties.

La première contient des indications concernant le montant et la répartition des crédits demandés pour l'exercice 1948, la comparaison de ceux-ci avec ceux accordés pour l'exercice 1947, ainsi que les renseignements fournis par M. le Ministre des Communications au sujet de certains articles du budget proposé.

La deuxième passe en revue les principaux services du département des communications et les grands problèmes dont celui-ci a à connaître. C'est dire qu'elle sera subdivisée comme suit :

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Clerckx, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vaes, Van Acker (Benoit), Vandenberghe (O.), Vergels, Verhamme. — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-H.), Hens, Samyn. — Frère, Van den Bergh (F.). — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir :

4-B. Titre XXI : Budget.

- I. — Het Bestuur der Posterijen, bl. 16.
- II. — Regie van Telegraaf en Telefoon, bl. 28.
- III. — Het Bestuur van het Zeewezen :
 - a) De Koopvaardijvloot, bl. 29;
 - b) De Zeevisserij, bl. 37;
 - c) De Zeemacht, bl. 45;
 - d) Exploitatiediensten, bl. 55.
- IV. — Het Bestuur van de Luchtvaart en de Regie van de Luchtwegen, bl. 57.
- V. — De kwestie van de splitsing van het Ministerie van Verkeerswezen, bl. 67.
- VI. — Het Bestuur van het Vervoer:
 - a) De coördinatie van de vervoermiddelen, bl. 69;
 - b) De N. M. B. S., bl. 74.
- VII. — Het Commissariaat-generaal voor Toerisme, bl. 86.
- VIII. — Het N. I. R., bl. 89.
- IX. — De Centrale Dienst voor Benodigheden, bl. 93.

Bij het opmaken van dit verslag, hebben wij ons laten leiden door de tussenkomen van de leden van de Commissie, door de op de vergaderingen van de Commissie door de heer Minister van Verkeerswezen afgelegde verklaringen en door de documentatie welke deze welwillend te onzer beschikking heeft gesteld en die wij, voor zover mogelijk, in dit verslag hebben ingelast.

EERSTE DEEL.

Onderzoek van de Begroting.

1° Bedrag en verdeling van de kredieten.

De kredieten welke door de heer Minister van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1948 worden gevraagd, belopen 2.400.762.450 frank.

Die kredieten worden onderverdeeld als volgt:

Bestuursuitgaven fr.	1.576.352.450
Subsidiën	141.286.000
Werken	2.000.000
Werkingsuitgaven	673.454.000
Uitzonderingsuitgaven	7.670.000

Indien men bij dit bedrag van 2.400.762.450 frank de som voegt van 21.380.000 frank voor onderwijsuitgaven, maar die in een andere begroting is opgenomen, bedraagt het algemeen totaal van de door het departement van verkeerswezen aangevraagde kredieten in feite 2.422.143.450 fr.

2° Vergelijking met de begroting van 1947.

De nieuwe vorm van inkleiding van de begroting, inzonderheid de wijziging aangebracht in de groepering van de meeste uitgaven, maakt de vergelijking tussen de aange-

- I. — L'Administration des Postes, p. 16.
- II. — La Régie des Télégraphes et des Téléphones, p. 28.
- III. — L'Administration de la Marine:
 - a) La Marine Marchande, p. 29;
 - b) La Pêche Maritime, p. 37.
 - c) La Force Navale, p. 45;
 - d) Services d'exploitation, p. 55.
- IV. — L'Administration de l'Aéronautique et la Régie des Voies Aériennes, p. 57.
- V. — La question du dédoublement du Ministère des Communications, p. 67.
- VI. — L'Administration des Transports:
 - a) La coordination des moyens de transport, p. 69;
 - b) La S. N. C. F. B., p. 74.
- VII. — Le Commissariat-Général du Tourisme, p. 86.
- VIII. — L'I. N. R., p. 89.
- IX. — L'Office Central des Fournitures, p. 93.

En rédigeant ce rapport, nous nous sommes inspirés des interventions de membres de la Commission, des déclarations faites, au cours des réunions de la Commission, par M. le Ministre des Communications et de la documentation que celui-ci a bien voulu mettre à notre disposition et que, dans la mesure du possible, nous avons insérée dans le présent exposé.

PREMIERE PARTIE.

Examen du Budget.

1° Montant et répartition des crédits.

Les crédits qui nous sont demandés par M. le Ministre des Communications pour l'exercice 1948 s'élèvent à 2.400.762.450 francs.

Ils se répartissent comme suit:

Dépenses d'administration ... fr.	1.576.352.450
Subventions	141.286.000
Travaux	2.000.000
Dépenses de fonctionnement ...	673.454.000
Dépenses exceptionnelles	7.670.000

Si l'on ajoute à ce montant de 2.400.762.450 francs la somme de 21.380.000 francs pour dépenses d'enseignement mais qui figure dans un autre budget, le total général des crédits demandés pour le département des Communications s'élève en fait à 2.422.143.450 francs.

2° Comparaison avec le budget de 1947.

La nouvelle forme de présentation du budget, notamment la modification apportée dans le groupement de la plupart des dépenses, rend particulièrement difficile la comparaison

vraagde kredieten en die van het vorige dienstjaar, vergelijking die vroeger artikel per artikel gebeurde, uiterst moeilijk. Bijgevolg wordt de controle door het Parlement minder gemakkelijk en beperkter, vermits wij ons niet meer zo gemakkelijk en zo volledig als vroeger rekenschap kunnen geven van de kosten van een bepaalde dienst en van de mogelijkheden tot inkrimping van de uitgaven voor die dienst. De heer Minister van Verkeerswezen erkent dit overigens zelf.

Wij weten natuurlijk, dat de voorstellingsvorm van de begrotingen voor het dienstjaar 1948 een gevolg is van de richtlijnen uitgaande van de heer Minister van Begroting en dat alle Departementen, dus ook dit van Verkeerswezen, zich daaraan moesten houden. Maar onze opmerking is er niet te minder gegrond om.

**

Het algemeen totaal van de begroting voor 1947 beliep 2.042.135.800 frank. Indien men dit bedrag stelt tegenover dit van de begroting van 1948, dan blijkt daaruit, dat ons een verhoging van 80.006.650 frank wordt gevraagd. Maar bij de vergelijking tussen twee dienstjaren moet nog met andere gegevens rekening gehouden worden.

In feite, heeft de begroting van 1947 slechts 2 milliard 11.161.800 frank bedragen, vermits zij een vermindering heeft ondergaan van 30.974.000 frank. Er moet, bovendien, opgemerkt worden dat de begroting van 1947 een bedrag van 29.458.000 frank bevatte aan subsidiën voor de N. M. B. S. Welnu, die subsidiën hadden niets gemeen met het beheer van het departement van verkeerswezen, en zijn, voor 1948, ten laste gelegd van andere ministeries. Het departement van verkeerswezen beschikte voor 1947 in werkelijkheid dus over 1.981.703.000 frank zodat men, indien men dit laatste bedrag vergelijkt met dit van de begroting voor 1948, vaststelt dat een verhoging wordt gevraagd van 440.438.650 frank.

Na het opmaken van de begroting voor 1947, zijn daar evenwel nog bijgekomen de verhoging van het bedrag van de kindertoeslagen en van het plafond van de haard- en verblijfsvergoedingen. Er is ook nog de officiële verhoging van de prijs van de steenkolen en de toegelaten verhoging van de prijs van het papier, twee elementen die een rechtstreekse weerslag hebben op de begroting van Verkeerswezen dat de last draagt van de levering van steenkolen, papier, enz. aan al de andere ministeries. Wij komen verder op die kwestie nog terug. Kortom, die nieuwe uitgaven in hun geheel kunnen worden geraamd op ongeveer 396.930.825 frank.

Indien men dit bedrag voegt bij dit van de werkelijke begroting voor 1947 — hetzij 1.981.703.800 frank — bekomt men een algemeen totaal van 2.378.624.635 frank zodat de begroting voor 1948 slechts met 43.517.825 frank zou verhoogd zijn. En dan moet nog rekening gehouden worden met het feit, dat de maatregelen die bijkredieten hebben noodzakelijk gemaakt, slechts in de loop van het dienstjaar zijn van kracht geworden en niet van 1 Januari 1947 af.

qui se faisait antérieurement, article par article, entre les crédits sollicités et ceux de l'exercice précédent. Par conséquent, le contrôle du Parlement devient moins aisé et plus limité puisque nous ne pouvons plus nous rendre compte, aussi facilement et aussi complètement que dans le passé, du coût d'un service déterminé et des possibilités de compression des dépenses prévues pour ce service, C'est ce que reconnaît d'ailleurs M. le Ministre des Communications lui-même.

Bien entendu, nous savons que la forme de présentation des budgets pour l'exercice 1948 résulte de directives émanant de Monsieur le Ministre du Budget et auxquelles tous les départements, y compris celui des Communications, sont tenus de se conformer. Mais notre observation n'en reste pas moins fondée.

**

Le total général du budget pour 1947 s'élevait à la somme de 2.042.135.800 fr. Si l'on met ce chiffre en regard de celui du budget de 1948, il en résulte qu'une augmentation de 80.006.650 fr. nous est demandée. Mais, il y a lieu de tenir compte d'autres éléments en faisant la comparaison entre les deux services.

En fait, le budget de 1947 n'a été que de 2.011.161.800 fr. puisqu'il a été affecté d'une réduction de 30.974.000 fr. Il convient de noter, en outre, que le budget de 1947 contenait, en faveur de la S. N. C. F. B., des subventions se montant à 29.458.000 fr. Or, ces subventions n'avaient rien de commun avec la gestion du département des communications et ont été, pour 1948, mises à charge d'autres ministères. Ainsi donc, en réalité, le département des communications disposait, pour 1947, de 1.981.703.000 fr., de sorte que si l'on compare ce dernier chiffre avec celui du budget de 1948, nous nous trouvons en présence d'une demande d'augmentation de 440.438.650 fr.

Toutefois, après l'élaboration du budget pour 1947, sont survenus l'augmentation du taux des allocations familiales et le relèvement du plafond des indemnités de foyer et de résidence. Il y a eu aussi l'augmentation officielle du prix du charbon et la majoration autorisée du prix du papier — deux éléments qui ont une incidence directe sur le budget des Communications qui supporte la charge de la fourniture de charbon, de papier, etc. à tous les autres ministères — question sur laquelle nous reviendrons dans un instant. Bref, l'ensemble de ces dépenses nouvelles peut être évalué à environ 396.930.825 francs.

Si l'on ajoute ce montant à celui du budget réel pour 1947 — soit 1.981.703.800 francs —, l'on arrive à un total général de 2.378.624.635 francs, de sorte que le budget pour 1948 ne serait en augmentation que de 43.517.825 fr. Et encore, il importe de tenir compte du fait que les mesures qui ont nécessité des crédits supplémentaires n'ont sorti leurs effets que dans le courant de l'exercice et non pas dès le 1^{er} janvier 1947.

3° *Bespreking van sommige artikelen van de begroting.*

De vijf hoofdstukken van de begroting en hun voornaamste artikelen worden toegelicht door het stuk zelf en de er bij gevoegde tabellen. Desondanks vonden sommige leden van de Commissie, even als uw verslaggever, het nodig aanvullende uitlegging te vragen over deze of gene post.

A. — *Hoofdstuk 1. — Art. 3. — Bezoldiging van het personeel.*

VRAAG :

Vergeleken met 1947 bedraagt de uitgave voor 1948 325 miljoen frank meer, zegge een verhoging van meer dan 30 %. Dat kan slechts in hoofdzaak te wijten zijn aan een overgrote toeneming van het personeel der verschillende diensten van het Departement.

ANTWOORD :

1° Zoals in de commentaar op de begroting (bl. 38) wordt uiteengezet: « maakt de nieuwe vorm van de begroting voor 1948 het bijzonder lastig de gevraagde kredieten » en die van het voorgaand dienstjaar *artikel per artikel* » te vergelijken, zoals dat vroeger geschiedde ».

Om die reden werden de vergelijkingen per hoofdstuk gemaakt.

In dit verband doen de kredieten voor bezoldiging van het personeel (wedde, loon, haardvergoeding, standplaatsvergoeding, geboortetoeslag, kinderbijslag, vergoeding voor laatste ziekte en begrafenis) zich voor als volgt :

Stuk van de Senaat 145.	1948 — art. 3	...	fr. 1.403.175.450
	1947 — art. 2	fr. 1.087.024.700	
	art. 3	...	67.635.000
	art. 4	...	21.950.100
	art. 79	...	23.712.000
			Fr. 1.200.321.800

zegge een verhoging van fr. 202.853.650

Zij vloeit voort uit de verhoging van de bezoldigingen bij besluit van de Regent dd. 27 Februari 1947 toegekend aan het personeel van groepen I en II, en aan het meesters-, vak- en dienstpersoneel.

Bijkredieten zijn aangevraagd om de toestand voor 1947 te regulariseren (Stuk 88 — Kamer der Volksvertegenwoordigers); zij bedragen gezamenlijk ± fr. 235.000.000.

3° *Examen de certains articles du budget.*

Les cinq chapitres du budget et leurs principaux articles font l'objet d'un commentaire et de tableaux joints au document lui-même. Néanmoins il a paru nécessaire à certains membres de votre Commission, comme aussi à votre rapporteur, de demander des explications complémentaires au sujet de l'un ou l'autre poste.

A. — *Chapitre 1. — Art. 3. — Rémunérations du personnel.*

QUESTION :

La différence en plus pour 1948 par rapport à 1947 est de fr. 325 millions — soit une augmentation de 30 %. D'où provient celle-ci ? N'est-elle pas attribuable, en ordre principal, à une augmentation considérable des effectifs du personnel des divers services du département ?

RÉPONSE :

1) Ainsi qu'il est exposé dans le commentaire budgétaire (p. 38) « la nouvelle forme du budget pour 1948 rend » particulièrement difficile la comparaison qui se faisait » antérieurement, *article par article*, entre les crédits sollicités et ceux de l'exercice précédent ».

C'est la raison pour laquelle les comparaisons ont été faites par chapitres.

Dans ces ordres d'idées, les crédits pour rémunération du personnel (traitement, salaire, indemnité de foyer, de résidence, de naissance, familiale, dernière maladie et funéraires) s'établissent comme suit :

Document du Sénat 145.	1948 — art. 3	...	fr. 1.403.175.450
	1947 — art. 2	fr. 1.087.024.700	
	art. 3	...	67.635.000
	art. 4	...	21.950.100
	art. 79	...	23.712.000
			Fr. 1.200.321.800

soit une augmentation de fr. 202.853.650

Elle résulte de l'augmentation des rémunérations accordées par arrêté du Régent du 27 février 1947, aux agents des groupes I et II, du personnel de maîtrise, des gens de métier et de service

Des crédits supplémentaires sont demandés à l'effet de regulariser la situation pour 1947 (Document 88 — Chambres des Représentants) et atteignent un total de ± 235 millions de francs.

B. — Hoofdstuk I. — Art. 5. — Allerhande toelagen en vergoedingen.

VRAAG:

Voor posten 3, 4, 5 en 8 van dit artikel is een som voorzien van fr. 34,1 miljoen tegen fr. 27,9 miljoen in 1947, zegge nagenoeg 23 % meer. Deze verhoging is aanzienlijk. Waaraan is ze te wijten?

ANTWOORD:

Zoals hierboven gezegd werd, is het moeilijk de vergelijking, artikel per artikel, van de kredieten voor 1947 en 1948 te maken ten gevolge van de nieuwe inkleding van de begroting.

De gezamenlijke vergelijking van bedoelde posten doet zich voor aldus:

	1948	1947
Art. 5-3	1.316.000	799.000
5-4	12.484.000	10.702.000
5-5	9.227.000	6.510.000
5-8	11.042.000	9.903.000
	<u>34.069.000</u>	<u>27.914.000</u>

zegge een verhoging van fr. 6.155.000

Zij is verdeeld als volgt:

Vergoedingen voor overwerk:

Ambtenaars en beambten (1) ... fr.	251.000
Bestellers (1)	25.000
Aanhuisbestelling van kleine pak- ken (2)	75.000
	<u>351.000</u>

Kasvergoeding:

Verschil fr.	2.716.000
Geweldige verhoging van het be- handelde geld, in 1946: 331 mil- liard; in 1947: 451 milliard. Vooruitzichten voor 1948: 630 mil- liard.	

Over te dragen: fr. 3.067.000

Vergoeding voor sorteerkwerk, voor
nachtwerk, voor gebruik van de
fiets:

Sorteervergoedingen aan de met

(1) Verhoging van de effectieven en krediet voor 1947 ontoereikend wegens het feit, dat de Post onvoorziene prestaties voor andere departementen moet verrichten.

(2) Groter aantal uit te reiken kleine pakken.

B. — Chapitre I. — Art. 5. — Allocations et indemnités diverses.

QUESTION:

Il est prévu pour les postes 3, 4, 5 et 8 de cet article une somme de fr. 34,1 millions contre fr. 27,9 millions en 1947, soit un supplément d'environ 23 %. L'augmentation est donc énorme. A quoi est-elle attribuable?

RÉPONSE:

Ainsi qu'il a été dit précédemment la comparaison article par article des crédits pour 1947 et 1948 est rendue difficile par suite de la nouvelle présentation du budget.

La comparaison d'ensemble des postes visés s'établit comme suit:

	1948	1947
Art. 5-3	1.316.000	799.000
5-4	12.484.000	10.702.000
5-5	9.227.000	6.510.000
5-8	11.042.000	9.903.000
	<u>34.069.000</u>	<u>27.914.000</u>

soit une augmentation de fr. 6.155.000

Elle se décompose comme suit:

Indemnités pour travaux supplémentaires:

Fonctionnaires et employés (1) ... fr.	251.000
Facteurs (1)	25.000
Remise à domicile de petits pa- quets (2)	75.000
	<u>351.000</u>

Indemnité de caisse:

Différence fr.	2.716.000
Augmentation considérable du ma- niement des fonds en 1946: 331 milliards; en 1947: 451 milliards. Prévisions pour 1948: 630 mil- liards.	

A reporter: fr. 3.067.000

Indemnité de tri, de nuit et de vélo:

Indemnités de tri aux facteurs

(1) Augmentation des effectifs et crédit de 1947 insuffisant du fait que la Poste doit assurer des prestations imprévues pour d'autres départements.

(2) Augmentation du nombre des petits paquets à distribuer.

een sorteerdienst belaste bestellers; aanpassing van het bedrag per uur volgens de nieuwe schaal der sorteerders... ..	1.135.000
Fietsvergoeding: zoals voor de andere vergoedingen, verdubbeling van het bedrag van 1940... ..	300.000
Vergoeding aan de seingevers van de N.M.B.S.: verdubbeling... ..	3.000
Totaal:	1.438.000

Min: vermindering van het getal boventallige bestellers belast met het sturen van een bestelauto ...	179.000
Blijft: —————	1.267.000

Uittrekking op artikel 5 van een krediet voor commissieloon ten bate van de loodsen, in 1947 opgenomen onder de rubriek « wewden »	1.500.000
--	-----------

N. B. — Bij wege van amendement is voorgesteld dat krediet van 1.500.000 frank van artikel 5 « Allerhande toelagen en vergoedingen » over te dragen op artikel 3 « Bezoldigingen van het personeel ». De commissielonen der loodsen maken inderdaad een vermeerdering van hun bezoldigingen uit.

Er dient daarenboven rekening gehouden met de uittrekking op artikel 5 van 1948 van een krediet van	37.000
voor de Zeemacht, dat opgenomen was in de in artikel 80 van de begroting van 1947 opgenomen algemene uitgaven voor dat Korps.	
Zo komt men tot het totaal	5.871.000

Het verschil, zegge	284.000
met de totale verhoging voorkomende in de begroting, is het gevolg van enkele secundaire verhogingen van gering belang die slaan op verschillende posten van de kredieten.	

C. — *Hoofdstuk I. — Art. 5-3. — Vergoedingen voor uitoefening van hogere ambten.*

VRAAG:

Welke ambtenaren of bedienden van het Departement genieten een vergoeding voor uitoefening van een hoger ambt? Waarom belooft het daarvoor voorzien krediet nu 1.310.000 frank, terwijl het over 1947 slechts 799.000 fr. beliep?

chargés d'un service de tri; péréquation du taux horaire en fonction du nouveau barème des facteurs-trieurs	1.135.000
Indemnité-vélo; doublement comme pour les autres indemnités du taux de 1940	300.000
Indemnité aux signaleurs de la S. N. C. B.: doublement... ..	3.000
Total:	1.438.000

En moins: réduction du nombre de facteurs surnuméraires chargés de la conduite d'une camionnette... ..	179.000
Reste: —————	1.267.000

Inscription à l'article 5 d'un crédit pour remise aux pilotes compris en 1947 sous la rubrique « traitements »	1.500.000
--	-----------

N. B. — Il est proposé par voie d'amendement de transférer ce crédit de 1.500.000 fr. de l'article 5 « Allocations et Indemnités diverses » à l'article 3 « Rémunérations du personnel ». Les remises aux pilotes constituent, en effet, une extension de leurs rémunérations.

Il faut tenir compte, en outre, de l'inscription à l'article 5 de 1948 d'un crédit de	37.000
pour la Force Navale, qui était compris dans les dépenses générales de ce corps figurant à l'article 80 du budget pour 1947.	
Ce qui donne au total	5.871.000

La différence, soit... ..	284.000
avec la majoration totale apparaissant au budget provient de quelques augmentations secondaires de minime importance portant sur différents postes de ces crédits.	

C. — *Chapitre I. — Art. 5-3. — Indemnités pour exercice de fonctions supérieures.*

QUESTION:

Quels sont les fonctionnaires ou employés du département qui jouissent d'une indemnité pour exercice d'une fonction supérieure? Pourquoi le crédit prévu à cette fin atteint-il maintenant 1,310,000 francs, alors qu'il ne s'élevait qu'à 799,000 francs pour 1947?

ANTWOORD :

Het is niet mogelijk de gevraagde lijst op te maken; de aanduidingen van ambtenaren en bedienden voor uitoefening van functies hoger dan hun graad, staat inderdaad in verband met de noodwendigheid om in de tijdelijke afwezigheden van de titularissen der ambten te voorzien, hetzij om gezondheids-, hetzij om andere redenen, in afwachting dat zij definitief kunnen vervangen worden of hun functies hervatten. Het uitoefenen van hogere functies is dan ook zeer wisselvallig.

De kredieten vermeld op het begrotingsontwerp voor 1948 werden geraamd op basis van deze welke zullen nodig zijn voor 1947. De som van 799.000 frank voorzien voor dit dienstjaar en begrepen in de kredieten ingeschreven onder littera's 1 tot 9 van artikel 5 van 1947, werd inderdaad te laag voorzien en zal ver overschreden worden; bijkredieten werden trouwens voor dit artikel aangevraagd en zijn vervat in het globaal bedrag van 2.835.000 frank (180.000 + 90.000 + 150.000 + 2.415.000) opgenomen blz. 97 van het stuk n° 88 der Kamer.

Die vermeerdering der uitgaven laat zich verklaren :

1° door de verhoging der wedden sedert 1946, aangezien de vergoeding inderdaad rechtstreeks verband houdt met het bedrag der wedden en dezelfde vermenigvuldigingscoëfficiënt (2,25) er op toegepast wordt;

2° door het feit dat verscheidene bedienden met functies boven die van hun graad, werden belast wegens gebrek aan regelmatige kandidaten om de openstaande posten te bezetten. Het is evenwel te voorzien, dat in deze toestand verbetering zal kunnen intreden zodra de uitslag van het op dit ogenblik aan de gang zijnde examen voor bureelhoofd zal gekend zijn en derhalve benoemingen zullen kunnen gedaan worden.

Tot naricht, bedoelde vergoeding wordt toegekend overeenkomstig de volgende regelen :

Werklieden: De werklieden van de verschillende diensten die tijdelijk hogere of beter bezoldigde functies waarnemen, ontvangen, welke de duur van die benutting ook zij, een vergoeding gelijk aan het verschil tussen het minimumloon van de waargenomen betrekking en hun normaal loon. Is hun loon gelijk aan of hoger dan het minimumloon van de waargenomen betrekking of is het verschil kleiner dan een loonsverhoging in hun normale loonschaal, dan ontvangen zij een vergoeding gelijk aan het bedrag van een bevordering in die schaal.

Ambtenaars en beambten: Zelfde stelsel als voor de werklieden, op uitdrukkelijke voorwaarde :

1° dat de plaatsvervanger zijn eigen functies cumuleert met die van degene die hij vervangt (ingeval hij niet cumuleert, wordt de — tot een weddebevordering beperkte — vergoeding slechts toegekend als de wedde van de betrokken bediende lager is dan de minimumwedde van de de hogere betrekking);

RÉPONSE :

Il n'est pas possible d'établir la liste demandée; en effet, les désignations de fonctionnaires et employés pour l'exercice de fonctions supérieures à leur grade sont en fonction de la nécessité de pourvoir au remplacement des titulaires des fonctions temporairement absents, soit pour des motifs de santé, soit pour d'autres raisons, en attendant que ces titulaires puissent être remplacés définitivement ou reprendre leurs fonctions. Dès lors, l'exercice de fonctions supérieures est très variable.

Les crédits inscrits au projet de budget pour 1948 ont été évalués sur la base de ceux qui seront nécessaires pour 1947. En effet, la somme de 799.000 francs prévue pour cet exercice et comprise dans les crédits inscrits sous les littéras 1 à 9 de l'article 5 de 1947 est insuffisante et sera largement dépassée; des crédits supplémentaires ont d'ailleurs été demandés au dit article et sont compris dans le montant global de 2.835.000 francs (180.000 + 90.000 + 150.000 + 2.415.000) figurant au document n° 88 de la Chambre, page 97.

Cette majoration de la dépense s'explique :

1° par l'augmentation des traitements intervenue depuis 1946, l'indemnité étant en effet directement fonction du taux des traitements et est soumise au même coefficient de multiplication (2,25);

2° par le fait que plusieurs agents ont été chargés de fonctions supérieures à celles de leur grade à défaut de candidats réguliers pour occuper les postes vacants. Il est toutefois à prévoir qu'une amélioration pourra être apportée à cette situation dès que les résultats de l'épreuve de sélection de chef de bureau, actuellement en cours, seront connus et qu'il pourra donc être procédé à des nominations.

Pour gouverne, l'octroi de l'indemnité dont il s'agit est régi par les règles ci-après :

Personnel ouvrier: Les ouvriers des divers services occupés temporairement dans des fonctions supérieures ou mieux rémunérées reçoivent, quelle que soit la durée de cette utilisation, une indemnité égale à la différence entre le salaire minimum de l'emploi occupé et le salaire dont ils sont en possession. Si leur salaire est égal ou supérieur au minimum de l'emploi dont ils remplissent les fonctions ou, si la différence est inférieure à un taux de leur barème normal, ils reçoivent une indemnité égale à un taux d'augmentation de ce barème.

Fonctionnaires et employés: Même régime que pour le personnel ouvrier aux conditions expresses :

1° que le remplaçant cumule avec ses propres attributions les attributions du remplacé. (en cas de non-cumul, l'indemnité — limitée à un taux de traitement — n'est accordée que lorsque le traitement de l'agent intéressé est inférieur au minimum de l'emploi supérieur);

2° dat de waargenomen functie ten minste die weze van een effectief leider;

3° dat de hogere functie gedurende meer dan 15 dagen werkelijk en onafgebroken wordt waargenomen.

D. — *Bijzondere prestaties van sommige ambtenaren.*

VRAAG:

Welke ambtenaren en gepensioneerde ambtenaren van het Departement werden met een opdracht belast in een of een raad van bestuur van een maatschappij of van een Comité afhankelijk van het Departement op een of andere wijze?

Wat ontvangen zij, in bevestigd geval?

ANTWOORD:

Deze ambtenaren zijn ten getale van dertien. Hierna de lijst:

Functie en instelling.	Bedrag vergoedingen.
1. <i>Beheerder</i> S. A. B. E. N. A.	Tantième + 200 fr. per vergadering
<i>Beheerder</i> Centre du Contrôle des Radio-communications des Services Mobiles.	200 fr. per vergadering
<i>Voorzitter</i> Comité van advies bij de Regie der Luchtwezen.	250 fr. per vergadering
2. <i>Lid: Beheerraad</i> « Brussel-Tervuren »	5.000 fr. jaarlijks (ten laste van deze Maatschappij).
<i>Lid: Beheerraad</i> « Otraco ».	10.000 fr. jaarlijks (ten laste van deze Maatschappij).
<i>Lid: Beheerraad</i> « Chemin de fer de Chimay »	6.700 fr. jaarlijks (ten laste van deze Maatschappij).
3. <i>Secretaris</i> : « Tijdelijk Beheerscomité voor het lokaal vervoer in de Brusselse Agglomer. ».	24.000 fr. per jaar.
<i>Rechtskundig adviseur</i> « Tijdelijk Beheerscomité voor het lokaal vervoer in de Brusselse Agglomer. ».	48.000 fr. per jaar.
<i>Rechtskundig adviseur</i> « Internationale organisatie voor Radio-Omroep.	25.000 fr. per jaar.
<i>Beheerder</i> Spoorwegen van Luxemburg.	2.000 fr. per maand.

2° que la fonction remplie soit au moins celle d'un dirigeant effectif;

3° que l'intérim comporte plus de 15 jours d'utilisation effective et continue.

D. — *Prestations spéciales de certains fonctionnaires.*

QUESTION:

Quels fonctionnaires et fonctionnaires pensionnés du Département sont délégués dans le conseil d'administration d'une société ou dans un comité relevant directement ou indirectement du Département et, dans l'affirmative que touchent-ils de ce chef?

RÉPONSE:

Ces fonctionnaires sont au nombre de treize. Voici la liste:

Fonctions et institution.	Montant des indemnités.
1. <i>Administrateur</i> S. A. B. E. N. A.	Tantième + 200 fr. par séance.
<i>Administrateur</i> Centre du Contrôle des Radio- communications des Services Mobiles.	200 fr. par séance.
<i>Président</i> Comité consultatif de la Régie des Voies Aériennes.	250 fr. par séance.
2. <i>Membre: Conseil d'Administra- tion</i> « Bruxelles-Tervuren ».	5.000 fr. par an (à charge de cette Société).
<i>Membre: Conseil d'Administra- tion</i> « Otraco »	10.000 fr. par an (à charge de cette Société).
<i>Membre: Conseil d'Administra- tion</i> « Chemin de fer de Chimay »	6.700 fr. par an (à charge de cette Société).
3. <i>Secrétaire</i> : « Comité provisoire de Gestion des Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise ».	24.000 fr. par an.
<i>Conseiller juridique</i> « Comité provisoire de Gestion des Transports Urbains de l'Agglomération Bruxelloise ».	48.000 fr. par an.
<i>Conseiller juridique</i> « Organisation Internationale de Radiodiffusion ».	25.000 fr. par an.
<i>Administrateur</i> : Chemins de fer Luxembourgeois.	2.000 fr. par mois

4. <i>Commissaris</i> 15.000 fr. per jaar. Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.	4. <i>Commissaire</i> 15.000 fr. par an. Société Nationale des Che- mins de fer vicinaux.
5. <i>Plaatsvervangend beheerder</i> 200 fr. per vergadering Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid- Verbinding. <i>Afgevaardigde</i> 2.000 frank + S. A. B. E. N. A. 200 fr. per vergadering	5. <i>Administrateur-suppléant</i> 200 fr. par séance. Office National pour l'achè- vement de la Jonction Nord- Midi. <i>Délégué</i> 2.000 francs + S. A. B. E. N. A. 200 fr. par séance.
6. <i>Beheerder-afgevaardigde</i> ... 200 fr. per vergadering Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid- Verbinding. 100.000 fr. per jaar.	6. <i>Administrateur-délégué</i> 200 fr. par séance. Office National pour l'achè- vement de la Jonction Nord- Midi. 100.000 fr. par an.
7. <i>Beheerder</i> 200 fr. per vergadering Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid- Verbinding. (Gepensionn. ambtenaar).	7. <i>Administrateur</i> 200 fr. par séance. Office National pour l'achè- vement de la Jonction Nord- Midi. (Fonct. pensionné).
8. <i>Plaatsvervangend afgevaar- digde</i> 200 fr. per vergadering Intercommunale Maat- schappij van de toegang- wegen tot de Luchtvaart- terreinen. <i>Secretaris</i> 12.000 fr. per jaar. Comité van advies bij de Regie der Luchtwegen.	8. <i>Délégué suppléant</i> 200 fr. par séance. Société Intercommunale des Voies d'accès à l'aérodrome. <i>Secrétaire</i> 12.000 fr. par an. Comité Consultatif de la Régie des Voies Aériennes.
9. <i>Imalso</i> 200 fr. zitpenningen. <i>Amarig</i> id.	9. <i>Imalso</i> 200 fr. jeton de présence.
10. <i>Rijkscommissaris bij de On- derzoeksraad voor de Zee- vaart</i> 9.000 fr. per jaar.	10. <i>Commissaire de l'Etat auprès du Conseil d'Enquête Maritime</i> 9.000 fr. par an.
11. <i>Adj. Rijkscommissaris bij de Onderzoeksraad voor de Zeevaart</i> 6.000 fr. per jaar. <i>Paritaire Commissie Zee- visserij</i> 30 fr. per vergadering	11. <i>Commissaire adjoint de l'Etat auprès du Conseil d'enquête Maritime</i> 6.000 fr. par an. <i>Commission paritaire de la Pêche Maritime</i> 30 fr. par séance.
12. <i>Adjunct-griffier</i> 2.000 fr. per jaar. Onderzoeksraad voor de Zeevaart.	12. <i>Greffier-Adjoint</i> 2.000 fr. par an. Conseil d'Enquête Maritime.
13. <i>Lid</i> 250 fr. per vergadering Comité van Advies bij de Regie der Luchtwegen.	13. <i>Membre</i> 250 fr. par séance. Comité Consultatif de la Régie des Voies Aériennes.

E. — *Hoofdstuk I. — Art. 6. — Toelagen en uitgaven voor maatschappelijk dienstbetoon ten bate van het personeel. — Toelage aan de met de sociale werken van het Departement belaste organismen:*

VRAAG:

In de vorige begroting werd een krediet van 10.000.000 frank ingeschreven, dat nadien met 5.000.000 frank werd verminderd uit oorzaak van bezuiniging.

In de huidige begroting wordt dit krediet opgevoerd tot 13.368.000 frank. Waarom? Hoe zal dit krediet worden besteed? Hoe zal het worden verdeeld?

E. — *Chapitre I. — Art. 6. — Allocations et dépenses de service social en faveur du personnel. — Subventions aux organismes chargés des œuvres sociales du Département.*

QUESTION:

Dans le budget précédent, un crédit de 10.000.000 de francs avait été inscrit. Ultérieurement, ce montant a été réduit à 5.000.000.000 de francs pour des raisons d'économie.

Dans le budget actuel, ce poste est porté à 13 millions 368.000 francs. Pour quelles raisons? Comment ce crédit sera-t-il utilisé? Comment sera-t-il réparti?

ANTWOORD :

De verhoging van het krediet voor 1948 vloeit voort uit het feit, dat tijdens het verlopen dienstjaar de Sociale Dienst uitsluitend werkte bij het Bestuur der Posterijen en slechts een beperkte activiteit had.

Een Besluit van de Regent van 15 September 1947 heeft een sociale dienst opgericht die al de diensten van het departement zal omvatten en een merkelijke vermeerdering der tussenkomsten voorziet.

De uitvoeringsmaatregel van dit besluit van 15 September 1947 ligt nog ter studie en het is thans niet mogelijk te zeggen hoe het aangevraagde krediet zal worden besteed.

Anderdeels dient er opgemerkt dat het krediet van 13.368.000 frank voor 3.368.000 frank bedragen bevat die in de vroegere som van 10 miljoen niet begrepen waren, te weten :

Hulpgelden	1.210.000
Uitvoering der wetten op de schadevergoeding wegens ongevallen	690.000
Vergoedingen en hulpgelden aan slachtoffers van ongevallen	470.000
Hulpgelden aan oud-ambtenaren en aan de rechthebbenden van ingevolge oorlogsfeiten overleden personeelsleden	798.000
Aandeel in de kosten van de cantines ...	208.000

Vergeleken met 1946 is de verhoging bovendien te verklaren :

1° door de verhoging der wedden welke meer uitgaven teweegbrengt voor de uitvoering van de wetten op de vergoeding der schade voortvloeiende uit ongevallen en voor het toekennen van vergoedingen en hulpgelden aan de slachtoffers van ongevallen, aangezien het bedrag van die tussenkomsten rechtstreeks in verhouding is tot het bedrag der lonen en wedden ;

2° door het feit dat, ten gevolge van het stijgen der levensduur, de noodzakelijkheid van tussenkomst door het verlenen van hulpgelden aan gewezen ambtenaars meer gebiedend en talrijker gebleken is.

F. — Hoofdstuk I. — Art. 7. — Onderhouds- en verbruiksuitgaven.

VRAAG :

Posten 1, 2, 3 en 5 van artikel 7 bedragen in totaal, 46,6 miljoen in 1948 tegen 37,5 miljoen in 1947, zegge 24 % meer.

In verband met dit artikel wijzen wij er op dat soortgelijke uitgaven nog in artikelen 17-2, 17-3 en 17-4 voorzien zijn voor een totaal van 104,7 miljoen ten behoeve van de diensten van het Departement van Verkeerswezen.

RÉPONSE :

L'augmentation du crédit pour 1948 provient du fait que pendant l'exercice écoulé le Service social a fonctionné exclusivement à l'Administration des Postes et n'a développé qu'une activité limitée.

Un arrêté du Régent en date du 15 septembre 1947 a institué un service social qui englobera tous les services du Département et prévoit une augmentation sensible des interventions.

Les modalités d'exécution de cet arrêté du 15 septembre 1947 sont encore à l'étude et pour le moment il n'est pas possible de dire comment le crédit demandé sera utilisé.

D'autre part, il convient de remarquer que le crédit de 13.368.000 francs comprend des montants jusqu'à concurrence de 3.368.000 francs qui n'étaient pas compris dans la somme de 10 millions prévue antérieurement, à savoir :

secours fr.	1.210.000
exécution des lois sur la réparation des dommages résultant d'accidents	690.000
indemnités et secours aux victimes d'accidents	470.000
secours à d'anciens fonctionnaires et aux ayants droit d'agents décédés à la suite de faits de guerre	798.000
frais d'intervention dans les frais des cantines	208.000

Par rapport à 1946 l'augmentation s'explique en outre :

1° par la majoration des traitements qui entraîne une augmentation des dépenses relatives à l'exécution des lois sur la réparation des dommages résultant d'accidents et à l'octroi d'indemnités et secours à des victimes d'accidents, le montant de ses interventions étant directement fonction du taux des salaires et traitements ;

2° par le fait qu'en raison de l'augmentation du coût de la vie les interventions par l'octroi de secours à d'anciens fonctionnaires, etc. se sont révélés plus impérieuses et plus nombreuses.

F. — Chapitre I. — Art. 7. — Dépenses d'entretien et de consommation.

QUESTION :

Les postes 1, 2, 3 et 5 de l'article 7 totalisent 46,6 millions en 1948 contre 37,5 millions en 1947, soit un supplément de 24 %.

Au sujet de cet article signalons que des dépenses de même nature sont encore prévues aux articles 17-2, 17-3 et 17-4, pour un montant total de 104,7 millions, se rapportant aux services du département des Communications.

Al die uitgaven hebben hoofdzakelijk betrekking op de verlichting, de verwarming en het onderhoud van de lokalen en de kantoren, alsmede op de bureelbenodigdheden en de kleding van het personeel; zij zouden dienen opgenomen in eenzelfde artikel dat 5 of 6 elementen omvat.

G. — *Hoofdstuk I. — Art. 8. — Uitrustings- en vernieuwingsuitgaven.*

VRAAG :

Voor posten 1 en 3 van dit artikel en uitsluitend inzake lokalen en kantoren is een totale som van 32 miljoen voorzien tegen 26 miljoen voor 1947, zegge nog 23 % meer.

Die uitgaven zouden eveneens in artikel 7 dienen opgenomen, vermits zij betrekking hebben op de werking van de burelen en de lokalen der verschillende diensten.

ANTWOORD :

Overeenkomstig de onderrichtingen van de heer Minister van Begroting, omvat artikel 7 slechts de onderhouds- en verbruiksuitgaven eigen aan iedere dienst.

Wat de in artikel 17 opgenomen kredieten aangaat, hebben deze uitsluitend betrekking op :

17-2 — de levering van drukwerk, papier, kantoerbehoefden;

17-3 — de levering van brandstoffen;

17-4 — de levering, door tussenkomst van het Centraal Bureau voor Benodigdheden, van uniformen aan de personeelsleden die ze moeten dragen.

Het is met opzet en om wille van de klaarheid in de begroting, dat het Ministerie van Begroting heeft voorgeschreven de verbruiksuitgaven af te scheiden van die voor uitrusting en vernieuwing, wijl deze laatste in artikel 8 voorkomen.

De in de begroting voor 1948 voorkomende verhogingen doen zich derhalve voor als volgt :

Art. 7. — 46,6 — 37,5 = + 9,1

Art. 8. — 32 — 26 = + 6,—

Zegge: +15,1 miljoen.

Feitelijk betreft het de aanpassing van het krediet voor 1948 aan de wezenlijke noodwendigheden, aangezien bijkredieten voor een totaal van 16.105.000 frank werden aangevraagd op artikelen 11 en 12 waarin dezelfde uitgaven in 1947 voorzien waren.

Toutes ces dépenses se rapportant, en ordre principal, à l'éclairage, chauffage et entretien des locaux et des bureaux, ainsi qu'aux fournitures de bureau et d'habillement du personnel, ne devraient-elles pas être reprises dans un même article comprenant 5 ou 6 éléments ?

G. — *Chapitre I. — Art. 8. — Dépenses d'équipement et de renouvellement.*

QUESTION :

Il est prévu pour les postes 1 et 3 de cet article et concernant exclusivement les locaux et les bureaux, une somme totale de 32 millions contre 26 millions pour 1947, soit encore un supplément de 23 %.

Ces dépenses ne devraient-elles pas également être reprises à l'article 7, puisqu'elles se rapportent au fonctionnement des bureaux et des locaux de divers services ?

RÉPONSE :

Conformément aux instructions de Monsieur le Ministre du Budget, l'article 7 ne contient que les dépenses d'entretien et de consommation propres à chaque service.

Quant aux crédits repris à l'article 17, ils concernent exclusivement :

17-2 — la fourniture d'imprimés, papiers, fournitures de bureau.

17-3 — la fourniture de combustibles.

17-4 — la fourniture d'uniformes aux agents astreints à le porter, qui sont effectuées à l'intervention de l'Office Central des Fournitures.

C'est intentionnellement et par souci de clarté budgétaire que le Ministère du Budget a prescrit de disjointre les dépenses de consommation de celles d'équipement et de renouvellement, ces dernières étant portées à l'article 8.

Les augmentations apparaissant au budget de 1948 s'établissent donc comme suit :

Art. 7. — 46,6 — 37,5 = + 9,1

Art. 8. — 32 — 26 = + 6,—

Soit: +15,1 millions.

Il s'agit en fait de l'adaptation du crédit de 1948 aux nécessités réelles, attendu que des crédits supplémentaires pour un total de 16.105.000 francs, ont été demandés aux articles 11 et 12 qui supportaient les mêmes dépenses en 1947.

H. — Hoofdstuk 1. — Art. 8 en 10. — Uitrustings- en vernieuwingsuitgaven. — Uitgaven in verband met verplaatsingen.

VRAAG:

De kosten van deze rubriek zijn opgenomen in artikel 8, post 2, en 10, posten 3, 4, 5 en 6. Voor 1948 bereiken zij het totaal van 17,6 miljoen tegen 11,5 miljoen voor 1947, zegge een verhoging van 53 %. Het minste dat van die uitgaven kan gezegd worden is dat de verhoging overdreven is. Omstandige verantwoording voor ieder van de diensten omtrent het nut en de noodzakelijkheid van die uitgaven, aangezien er thans verkeersmiddelen: treinen, buurtspoorwegen, trams, autobussen bestaan waarmee in al de centra van het land kan gereisd worden.

ANTWOORD:

Het in artikel 8-2 voorzien krediet is bestemd voor de aankoop van automobielen volgens het programma op bladzijde 51, zegge

3 voor het Bestuur van het Vervoer
2 voor het Bestuur van het Zeewezen
en 10 voor het Bestuur der Posterijen.

De benutting van die wagens is innig verbonden met het moderniseren van de diensten en moet het mogelijk maken een doelmatiger contrôle uit te oefenen in localiteiten die moeilijk met de gewone verkeersmiddelen te bereiken zijn.

De aangehaalde verhoging is verdeeld als volgt:

— aankoop van automobielen fr.	1.770.000
— de kilometervergoeding, verleend aan de ambtenaars die een <i>persoonlijke</i> auto gebruiken om een dienstopdracht te vervullen (maatregel ingevoerd door het Ministerie van Begroting en in de meeste departementen toegepast), geeft aanleiding tot een nieuwe uitgave van	850.000
— de reis- en verblijfvergoeding is met ... verhoogd tegenover 1947, doch er mag niet uit het oog verloren worden dat voor dit laatste dienstjaar bijkredieten ten bedrage van 3.550.500 frank moesten aangevraagd worden.	3.180.000
	<hr/>
zegge fr.	5.800.000

VRAAG:

Hoeveel auto's zijn er ter beschikking van het cabinet van de Heer Minister? Welk is het bedrag van het krediet over 1948 voor elk van die rijtuigen en van de werkelijke uitgave voor elk van die rijtuigen in 1947?

H. — Chapitre 1. — Art. 8 et 10. — Dépenses d'équipement et de renouvellement. — Dépenses afférentes aux déplacements.

QUESTION:

Les frais de cette rubrique sont repris aux articles 8, postes 2 et 10, postes 3, 4, 5 et 6. Pour 1948, ils totalisent 17,6 millions contre 11,5 millions pour 1947, soit une augmentation de 53 %. Le moins que l'on puisse dire pour ces dépenses c'est que l'augmentation est excessive. Des justifications détaillées pour chacun des services sur l'utilité et la nécessité de ces dépenses, étant donné qu'il existe actuellement des moyens de communications: trains, vicinaux, tramways, autobus permettant de se déplacer dans tous les centres du pays.

RÉPONSE:

Le crédit porté à l'article 8-2 est destiné à l'achat de voitures automobiles suivant le programme figurant à la page 51, soit:

3 pour l'Administration des Transports
2 pour l'Administration de la Marine
et 10 pour l'Administration des Postes.

L'utilisation de ces voitures inhérentes à la modernisation des services, doit permettre d'assurer un contrôle plus efficace dans des localités difficilement accessibles par les moyens de transports ordinaires.

L'augmentation relevée se décompose comme suit:

— achat de voitures... .. fr.	1.770.000
— l'indemnité kilométrique allouée aux fonctionnaires utilisant une voiture <i>personnelle</i> pour assurer une mission de service (mesure innovée par le Ministère du Budget et appliquée dans la plupart des départements) entraîne une dépense nouvelle de	850.000
— les frais de séjour et de route sont en augmentation de par rapport à 1947, mais il est à retenir que pour ce dernier exercice il a fallu demander des crédits supplémentaires atteignant 3.550.000 francs.	3.180.000
	<hr/>
soit fr.	5.800.000

QUESTION:

Quel est le nombre d'autos mises à la disposition du Cabinet du Ministre avec le montant du crédit afférent à 1948 et la dépense réelle en 1947 pour chacune de ces voitures?

ANTWOORD :

Twee auto's, het rijtuig van de Heer Minister inbegrepen. Voor beide auto's werd, voor 1948, een krediet uitgetrokken van 250.000 frank.

De werkelijke uitgaven, in 1947, bedroegen voor het rijtuig van de Heer Minister, 130.362 frank; voor dit van de Heer Kabinetschef, 122.565 frank; onkosten voor het gebruik van een rijtuig, in geval van herstelling van beide rijtuigen, 65.639.

1. — *Hoofdstuk II. — Art. 13. — Commissariaat-generaal voor Toerisme. — Facultatieve toelagen.*

VRAAG :

Hoe worden de toelagen verdeeld? Welke zijn de toeristische federaties en verenigingen voor vreemdelingenverkeer waarmede rekening wordt gehouden bij de verdeling van deze kredieten.

ANTWOORD :

Het krediet van 5.010.000 frank, voorzien bij artikel 13A van de begroting 1948, werd aangevraagd met het oog op de toekenning van de volgende subsidiën :

1) *Provinciale Toeristische Federaties ... fr. 180.000*

Het betreft de negen provinciale Toeristische Federaties van het land, voor dewelke een toelage van 20.000 frank per jaar wordt verleend als tussenkomst van de Staat in de onkosten van het Secretariaat.

2) *Badplaatsen van algemeen nut ... fr. 4.000.000*

De toelagen worden verleend bij toepassing van het Besluit van de Regent in dato 31 Mei 1946 dat een financiering door de Staat bepaalt van de badplaatsen van algemeen belang (Chaudfontaine, Oostende en Spa).

Overeenkomstig dit besluit staat de toelage gelijk met een som van 30 centiemen per liter mineraal water in de handel verkocht tijdens het jaar vóór dat van het opmaken der Rijksbegroting.

Voor al de plaatsen samen, stelt de begroting voor 1948 een maximum van 4.000.000 frank vast.

Al de uitgaven gedaan met behulp van de subsidiën — onthaaltoerisme, propaganda en wetenschappelijke baduitrusting — worden door het Departement nagezien.

3) *Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer en Toerisme ... fr. 750.000*

De subsidiën worden verleend voor werken van toeristische wederuitrusting op voorlegging van programma's opgemaakt door de Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer die in de toerismecentra bestaan. De subsidiën worden voor de helft tussen de twee taalstreken verdeeld. Op alle werken wordt controle uitgeoefend en de Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer moeten de verantwoording van de uitgaven voorleggen.

RÉPONSE :

Deux autos, y compris celle de M. le Ministre. Pour les deux voitures est prévu, pour 1948, un crédit de 250.000 fr.

Les dépenses réelles en 1947 ont été, pour la voiture de M. le Ministre, 130.362 francs, pour la voiture du Chef de Cabinet, 122.565 francs, comme frais d'utilisation d'une voiture en cas de réparation de ces deux voitures: 65.639 francs.

1. — *Chapitre II. — Art. 13. — Commissariat Général du Tourisme-subsventions facultatives.*

QUESTION :

Comment les subsides sont-ils répartis? Quelles sont les fédérations touristiques et quels sont les syndicats d'initiative dont il est tenu compte dans l'octroi de ces subsides?

RÉPONSE :

Le crédit de 5.010.000 francs, prévu à l'article 13A du budget de 1948, a été sollicité en vue de l'octroi des subsides suivants :

1) *Fédérations touristiques provinciales... fr. 180.000*

Il s'agit des neuf Fédérations touristiques provinciales du pays, en faveur desquelles un subside de 20.000 francs par an est accordé à titre d'intervention de l'Etat dans les frais du secrétariat.

2) *Stations thermales d'intérêt général ... fr. 4.000.000*

Les subsides sont accordés par application de l'Arrêté du Régent en date du 31 mai 1946 établissant un financement par l'Etat des stations thermales d'intérêt général (Chaudfontaine, Ostende, Spa).

En vertu de cet arrêté, le subside est équivalent à une somme de 30 centimes par litre d'eau minérale commercialement débitée en cours de l'année précédant celle de l'élaboration du budget de l'Etat.

Pour l'ensemble des stations le budget de 1948 fixe un plafond de 4.000.000 de francs.

Toutes les dépenses faites à l'aide des subsides — tourisme réceptif, propaganda et rééquipement scientifique balnéaire — sont contrôlées par le département.

3) *Syndicats d'initiative et de Tourisme... fr. 750.000*

Les subsides sont accordés pour des travaux de rééquipement touristique sur le vu de programmes élaborés par les Syndicats d'initiative existant dans les centres de Tourisme. Les subsides sont répartis par moitié entre les deux régions linguistiques. Les travaux sont contrôlés et les Syndicats d'initiative doivent présenter la justification des dépenses.

4) *Grote nationale toeristische Bonden ... fr.* 80.000
 Het betreft subsidiën verleend aan de « Touring Club van België » en aan de « Vlaamse Toeristenbond » voor de heruitrusting van de Toeristische wandelpaden van het land (40.000 fr. voor elke Bond).

J. — *Hoofdstuk III. — Art. 16. — Werken. — Luchtvaart.*

VRAAG:

Zou de Minister deze kredietaanvraag van 2 miljoen willen verantwoorden waarvan 1 miljoen bestemd is voor het bouwen van een « hélicoptère » et 1 miljoen voor de medewerking aan de studie betreffende de uitbouw van een gasturbine?

ANTWOORD:

A. — Krediet van 1 miljoen: bouwen van een « hélicoptère ».

Het onder 1) hierboven voorzien krediet van 1 miljoen frank werd aangevraagd met het oog op de afwerking van een hélicoptère, die feitelijk een nieuwe opvatting is van een toestel waarvan de bouw reeds vóór de oorlog begonnen was. Die werken zullen uitgevoerd worden binnen het kader van de bedrijvigheden van de Technische Luchtvaartdienst, waaruit volgt dat de « hélicoptère » Staats-eigendom zou zijn.

Ik doe echter onderzoeken of het past die werken voort te zetten.

B. — Krediet van 1 miljoen frank: uitbouw van een gasturbine.

De uitbouw van een gasturbine werd in studie genomen om gevolg te geven aan de wens te kennen gegeven door de Organisatie van de Internationale Burgerlijke Luchtvaart, te Montréal; dat organisme heeft inderdaad gevraagd, dat de tot de Overeenkomst toegetreden Staten zich zouden interesseren voor de uitbouw van een gasturbine als middel tot voortstuwning van de burgerlijke vliegtuigen.

De studiën omvatten problemen van thermo-dynamische aard, van weerstand der metalen in warme toestand, van afvoer der fluïda en van aftekenen der schoepen, welke laatste in het Laboratorium te St-Genesius-Rode worden bestudeerd, en ten slotte op de proefbank te Haren te verichten proefnemingen.

Ik denk er aan, binnen het raam van deze studie, de toepassing der gasturbine uit te breiden tot het slepen van de treinen.

K. — *Hoofdstuk IV. — Art. 17. — Luchtvaart. — Materieel.*

VRAAG:

Exploïtatie van de dienstvliegtuigen:

1° Hoeveel van die vliegtuigen zijn er?

4) *Grandes ligues touristiques nationales: fr.* 80.000

Il s'agit de subsides accordés au Touring Club de Belgique et au « Vlaamse Toeristenbond » pour le rééquipement des sentiers touristiques du pays (chacun 40.000 fr.).

J. — *Chapitre III. — Art. 16. — Travaux. — Aéronautique.*

QUESTION:

Monsieur le Ministre voudrait-il justifier cette demande de crédit de 2 millions se décomposant en un crédit de 1 million pour la construction d'un hélicoptère et un crédit de 1 million pour la collaboration aux études concernant la réalisation d'une turbine à gaz?

RÉPONSE:

A. — Crédit de 1.000.000 de francs: construction d'un hélicoptère.

Le crédit de 1.000.000 de francs prévu sub 1) ci-dessus a été sollicité en vue de l'achèvement d'un hélicoptère constituant une nouvelle version d'un appareil dont la construction avait été entreprise dès avant la guerre. Ces travaux seront exécutés dans le cadre des activités du Service technique aéronautique; l'hélicoptère serait donc propriété de l'Etat.

Je fais cependant examiner l'opportunité de poursuivre ces travaux.

B. — Crédit de 1.000.000 de francs: réalisation d'une turbine à gaz.

La réalisation d'une turbine à gaz a été mise à l'étude en vue de donner suite au vœu exprimé par l'Organisation de l'Aviation Civile Internationale, à Montréal; cet organisme a demandé, en effet, que les Etats parties à la Convention s'intéressent à la réalisation d'une turbine à gaz comme moyen de propulsion des avions civils.

Les études comportent des problèmes thermo-dynamiques, de résistance des métaux à chaud, d'écoulement des fluides et de tracé des aubages, ceux-ci étudiés au Laboratoire de Rhode-Sainte-Genève, et enfin des essais à effectuer au banc d'essais de Haren.

J'envisage, dans le cadre de cette étude, l'extension de l'application des turbines à gaz à la traction des trains.

K. — *Chapitre IV. — Art. 17. — Aéronautique. — Matériel.*

QUESTION:

Exploïtation des avions de service:

1° Combien y a-t-il de ces avions?

2° Op welke begroting werd de levering er van uitgetrokken?

3° Door wie en voor wat worden zij gebezigd?

4° Is het niet mogelijk thans het bedrag van de in 1946 en in 1947 vastgelegde uitgaven vast te stellen en een lijst van de tot op heden met bedoelde vliegtuigen gedane reizen te bezorgen?

ANTWOORD :

1° De dienstvliegtuigen zijn ten getale van vier (drie driemotorige vliegtuigen en een licht vliegtuig).

2° Zoals op vraag n° 323 van de heer P. De Smet, Senator, werd geantwoord, geldt het hier Duitse toestellen welke door de vijand achtergelaten en door de geallieerde militaire overheid zonder facturering afgestaan werden.

3° Ik verwijs eveneens naar het aan de heer De Smet verstrekte en hierna overgenomen antwoord :

« De dienstvliegtuigen worden met hun bemanning ter » beschikking gesteld van officiële diensten welke het ge- » bruik er van hebben. Bij voorbeeld: het Departement » van Openbare Werken (Dienst van Photogrammetrie), » de Regie der Luchtwegen (contrôle van de werking der » veiligheidsinrichtingen). Zij dienen eveneens voor de » praktische proeven opgelegd voor het afleveren van de » bewijzen van geschiktheid en vergunningen van het vlie- » gend personeel — navigators, b.v. — Een er van wordt » gebezigd als laboratorium (beproevingen en controles » van de boordinstrumenten). Bovendien, worden zij gebe- » zigd voor de verplaatsingen van officiële personalitei- » ten. »

4° A) De in 1946 en in 1947 vastgestelde uitgaven belopen onderscheidenlijk fr. 1.406.499,28 en fr. 2.971.847,56.

Die sommen worden onderverdeeld als volgt :

	1946	1947
Weder in goede staat stellen en	—	—
uitrusting	883.489,06	1.008.808,64
Gewoon onderhoud	523.010,22	1.963.038,92

B) Hierna de tot nu toe met bedoelde vliegtuigen gedane reizen :

a) In het binnenland : 79 reizen.

b) Naar het buitenland (verplaatsingen van de Prins Regent, van de heren Ministers en Parlementsleden, personaliteiten belast met opdrachten, allerhande officiële zendingen, enz...).

1° Reizen gedaan vóór 21 Maart 1947 :

1 reis Bordeaux-Nice : in April 1946.
4 reizen Lissabon : 1 in April 1946, 2 in Mei 1946 en 1 in Augustus 1946.
2 reizen Gutterloh (Duitsland) : 1 in Mei 1946 en 1 in Juni 1946.

2° Sur quel budget leur livraison a-t-elle été prélevée ?

3° Par qui et à quoi sont-ils utilisés ?

4° N'est-il pas possible de fixer actuellement le montant des dépenses engagées en 1946 et en 1947 et de fournir un relevé des voyages effectués jusqu'à présent par les avions en question ?

RÉPONSE :

1° Les avions de service sont au nombre de quatre (trois avions trimoteurs et un avion léger).

2° Ainsi qu'il a été répondu à la question n° 323 de M. le Sénateur P. De Smet, il s'agit d'appareils allemands abandonnés par l'ennemi et cédés sans facturation par l'autorité militaire alliée.

3° Je me réfère également à la réponse donnée à M. De Smet et reproduite ci-après :

« Les avions de service sont mis avec leur équipage à » la disposition de services officiels qui en ont l'usage. Par » exemple : le Département des Travaux Publics (Service » de Photogrammétrie), la Régie des Voies Aériennes » (contrôle du fonctionnement des installations de sécu- » rité). Ils servent également lors d'épreuves pratiques im- » posées pour la délivrance de brevets et licences du per- » sonnel navigant — navigateurs, p. ex. — L'un d'eux » est utilisé comme laboratoire (essais et contrôles des » instruments de bord). En plus, ils sont utilisés pour les » déplacements de personnalités officielles. »

4° A) Le montant des dépenses engagées en 1946 et en 1947 s'élève respectivement à fr. 1.406.499,28 et fr. 2.971.847,56.

Ces sommes se décomposent comme suit :

	1946	1947
Remise en état et équipement...	883.489,06	1.008.808,64
Entretien courant	523.010,22	1.963.038,92

B) Les voyages effectués jusqu'ici au moyen des avions en question sont énumérés ci-après :

a) A l'intérieur du pays : 79 voyages.

b) A l'étranger (déplacements du Prince Régent, de MM. les Ministres et Parlementaires, personnalités chargées de missions, missions officielles diverses, etc...).

1° Voyages effectués avant le 21 mars 1947 :

1 voyage Bordeaux-Nice : en avril 1946.
4 voyages Lisbonne : 1 en avril 1946, 2 en mai 1946 et 1 en août 1946.
2 voyages Gutterloh (Allemagne) : 1 en mai 1946 et 1 en juin 1946.

1 reis Luxemburg-Croydon : in Juli 1946.
 7 reizen Luxemburg : 1 in Mei 1946, 4 in Augustus 1946, 1 in November 1946 en 1 in Januari 1947.
 15 reizen Parijs : 1 in Mei 1946, 2 in Juni 1946, 3 in Juli 1946, 4 in Augustus 1946, 1 in September 1946, 1 in October 1946, 2 in November 1946 en 1 in Februari 1947.
 3 reizen Hanau : in Juni 1946.
 1 reis Praag : in Juni 1946.
 5 reizen Croydon : 3 in Juni 1946, 1 in Juli 1946, en 1 in Augustus 1946.
 1 reis Warschau : in Juli 1946.
 4 reizen Genève : 2 in Augustus 1946, 2 in September 1946.
 2 reizen Hendon : in Augustus 1946.
 3 reizen Kopenhagen : in September 1946.
 1 reis Orly-Nice-Lyon-Marseille : in September 1946.
 2 reizen Schiphol : in Januari 1947.

2° Reizen gedaan sedert 21 Maart 1947 :

1 reis Genève : in Juli 1947.
 1 reis Kaïro-Lyddá : in April 1947.
 1 reis Orly : in Juni 1947.
 2 reizen Lyon : in September 1947.
 1 reis Southampton : in December 1947.

TWEEDE DEEL.

I. — Bestuur der Posterijen.

1° Algemene beschouwingen.

De Posterijen zijn een bestanddeel geworden en een orgaan die noodzakelijk zijn voor ons bestaan; wij kunnen ze niet meer missen zonder alles te missen.

Bij de oorspronkelijke dienst van de « Brievenpost » zijn achtereenvolgens zeer talrijke bevoegdheden bijgekomen die zo belangrijk zijn, dat wij ons moeilijk zouden kunnen voorstellen hoe het moderne maatschappelijke leven het zou kunnen stellen met een dienst die tot zijn essentiële rol zou zijn teruggebracht.

Uit de menigvuldige behoeften van het ruilverkeer, is het vervoer geboren van geld, juwelen en verschillende waarden, alsmede de inningsdiensten.

Dichter bij ons werden de diensten belast met geldverhandelingen, uitgebreid en aangevuld door de oprichting, in April 1913, van de Postcheckdienst, wat de regeling van de schuldvorderingen heeft vergemakkelijkt en de omloop van munttekens heeft beperkt.

De oprichting van de Spaarkas en de samenwerking van de postkantoren met de dienst van de Lijfrentekas en met de Verzekeringkassen hebben de weldaden van het sparen en van de sociale voorzorg in het bereik gebracht van de werkende klassen.

De verkoop van fiskale, pensioen- en verlofzegels en van de visserijvergunningen, de inning van de belastingen, de inschrijvingen op nationale leningen, de bestelling van dag-

1 voyage Luxembourg-Croydon : en juillet 1946.
 7 voyages Luxembourg : 1 en mai 1946, 4 en août 1946, 1 en novembre 1946 et 1 en janvier 1947.
 15 voyages Paris : 1 en mai 1946, 2 en juin 1946, 3 en juillet 1946, 4 en août 1946, 1 en septembre 1946, 1 en octobre 1946, 2 en novembre 1946 et 1 en février 1947.
 3 voyages Hanau : en juin 1946.
 1 voyage Prague : en juin 1946.
 5 voyages Croydon : 3 en juin 1946, 1 en juillet 1946 et 1 en août 1946.
 1 voyage Varsovie : en juillet 1946.
 4 voyages Genève : 2 en août 1946, 2 en septembre 1946.
 2 voyages Hendon : en août 1946.
 3 voyages Copenhague : en septembre 1946.
 1 voyage Orly-Nice-Lyon-Marseille : en septembre 1946.
 2 voyages Schiphol : en janvier 1947.

2° Voyages effectués à partir du 21 mars 1947 :

1 voyage Genève : en juillet 1947.
 1 voyage Le Caire-Lyddá : en avril 1947.
 1 voyage Orly : en juin 1947.
 2 voyages Lyon : en septembre 1947.
 1 voyage Southampton : en décembre 1947.

DEUXIEME PARTIE.

I. — Administration des Postes.

1° Considérations générales.

Nos Postes sont devenues un des éléments, un des organes nécessaires à notre existence; elles ne peuvent plus nous manquer, sans que tout nous manque à la fois.

Au service primitif de la « Poste aux lettres » sont venues s'adjoindre successivement de très nombreuses attributions dont l'importance est telle aujourd'hui qu'on a peine à concevoir comment la vie sociale moderne pourrait s'accommoder d'un service réduit à son rôle essentiel.

Des multiples nécessités d'échanges, sont nés les transports d'argent, bijoux et valeurs diverses et les services des recouvrements.

Plus près de nous, le Service des Chèques postaux, instauré depuis avril 1913, est venu compléter et étendre celui des articles d'agent, apporter de nouvelles facilités au règlement des créances et restreindre la circulation des signes monétaires.

L'institution de la Caisse d'Épargne et la participation des bureaux de poste au service de la Caisse de retraite en vue de la vieillesse et aux Caisses d'assurances ont mis à la portée des classes laborieuses les bienfaits de l'épargne et de la prévoyance.

La vente des timbres fiscaux, des timbres-retraite, de vacances, des permis de pêche, l'encaissement des impôts, la réception des souscriptions aux emprunts nationaux, le

bladen, postcolli, enz., werden toevertrouwd aan de Posterijen, ten einde nieuw opgerichte instellingen in ruime kring bekend te maken, aan nieuwe behoeften te voldoen, te beantwoorden aan de vereisten van de Schatkist en aan de plattelandsbevolking lastige verplaatsingen te besparen.

**

Sedert de bevrijding hebben de Posterijen hun medewerking verleend aan de verschillende verrichtingen van de munthervorming en, inzonderheid, aan het Nationaal Fonds voor huishoudelijke wederuitrusting. De Posterijen hebben, bovendien, de uitbetaling verzekerd van de compensatiebons aan de economisch zwakken (terugbetalingen op de prijs van de steenkolen, van de onontbeerlijke eetwaren en op de huurprijzen) voor een bedrag van meer dan 2 milliard frank.

Zij hebben hun bedrijvigheid uitgebreid tot de verkoop van de waarden en de formulieren van de maatschappelijke zekerheid. Zij zullen binnenkort tussenkomen bij de uitbetaling van de aan ongeveer 50.000 grensarbeiders verschuldigde lonen.

Het is volkomen natuurlijk aan de dienst van de Posterijen nieuwe taken op te dragen naar gelang van de ontwikkeling van de instellingen en van de uitbreiding van de Staatsdiensten. De Posterijen zijn het enige organisme dat over een machtige organisatie beschikt die zich uitstrekt zowel over de steden als over het platteland. Dank zij die uitgebreide vertakkingen, kan de Staat alle burgers bereiken en vermijdt hij, door de uitbreiding van de bevoegdheden van de Posterijen, de kostelijke oprichting van nieuwe organismen.

Er is dus geen reden om de ontwikkeling in de zin van te grote ingewikkeldheid, die zich in de exploitatie van de Posterijen heeft voorgedaan en ongetwijfeld nog zal voordoen, uitermate te critiseren, vermits die vermenigvuldiging van bevoegdheden volkomen beantwoordt aan het belang van de Staat en van de burgers.

Die vermenigvuldiging van bevoegdheden heeft, evenwel, sommige moeilijkheden medegebracht.

**

De reglementering die thans bij de dienst van Posterijen van kracht is, wordt voortdurend uitgebreider en ingewikkelder, en men staat versteld over de uitgebreide beroepskennis die vereist is om een zelfs heel klein postkantoor te beheren.

Voor al sedert de oprichting van de dienst der postchecks, zijn de Posterijen een bank geworden die belangrijke hoeveelheden geld verhandelen; die bedragen zijn dikwijls hoger dan die ontvangen door de rekenplichtigen van de Schatkist, waarvan de meesten overigens een gedeelte van hun geld overmaken aan een postkantoor om hun postrekening ermede te doen crediteren. De geldelijke verantwoordelijkheid van de rekenplichtigen der Posterijen is aanmerkelijk toegenomen. De menigvuldigheid van de aangehechte diensten en het te groot aantal verrichtingen

paiement des coupons, les services des pensions, des journaux, des colis postaux, etc., ont été confiés à la Poste en vue de vulgariser des institutions récentes, de faire face à de nouveaux besoins, de répondre aux exigences de la Trésorerie, d'éviter aux populations rurales des déplacements onéreux.

**

Depuis la libération, la Poste a apporté son concours aux différentes opérations de la réforme monétaire et du Fonds national d'aide au rééquipement ménager, notamment. La Poste a assuré en outre le paiement des bons compensatoires aux économiquement faibles (ristourne sur le charbon, ristourne sur le prix des denrées alimentaires essentielles et ristourne sur le prix des loyers), pour un montant de plus de 2 milliards de francs.

Elle a étendu son activité au débit des valeurs et des formulaires de la sécurité sociale. Et elle interviendra prochainement dans le paiement des salaires dûs à quelque 50.000 ouvriers frontaliers.

Il est tout naturel de confier au service postal des fonctions nouvelles au fur et à mesure de l'évolution des institutions et de l'extension des services de l'Etat. La Poste est la seule à posséder une organisation puissante s'étendant aux villes comme aux lointaines campagnes. Grâce à des moyens de pénétration aussi développés, l'Etat est assuré d'atteindre tous les citoyens et, en étendant les attributions de la Poste, il évite la création onéreuse de nouveaux organismes.

Il n'y a donc pas lieu de critiquer, outre mesure, l'évolution dans le sens de la complexité qui s'est produite et qui se produira sans doute encore dans l'exploitation postale, puisque cet accroissement de fonctions répond bien à l'intérêt de l'Etat et des citoyens.

Toutefois, la multiplicité des attributions a entraîné certains inconvénients.

**

La réglementation en vigueur dans le service des postes devient sans cesse plus étendue et plus complexe et l'on reste confondu devant la somme de connaissances professionnelles que l'on est obligé de posséder pour gérer même un petit bureau de poste.

La Poste étant devenue une banque, surtout depuis l'institution des chèques postaux, draine des fonds considérables, souvent supérieurs à ceux qui sont recueillis par les comptables du Trésor dont la plupart, d'ailleurs, déversent les leurs en partie dans celle des bureaux de poste pour en faire créditer leur compte de chèques. La responsabilité pécuniaire des comptables des postes s'est accrue dans des proportions considérables. La multiplicité des services annexés, avec leur trop grand nombre d'opérations, font que nos guichets sont souvent encombrés et il arrive que les

hebben ten gevolge, dat de loketten dikwijls overstelpt zijn en het gebeurt dat belangrijke verrichtingen van de postdienst niet worden uitgevoerd bij gebreke van aangepaste werkmiddelen.

Geen enkel openbaar bestuur legt aan zijn personeel een taak op die de vergelijking kan doorstaan met het onophoudend werk van de bedienden der Posterijen. Van hoog tot laag in de hiërarchie der Posterijen, dragen alle bedienden een veel groter verantwoordelijkheid dan al de andere ambtenaren.

De Posterijen kunnen, evenwel, niet het hoofd blijven bieden aan de wisselende en ingewikkelde taak die hun wordt opgelegd, dan indien zij de beschikking krijgen over behoorlijke lokalen en meubelen en een moderne technische uitrusting welke aan geschoolde werkkrachten zal toelaten het publiek spoedig en regelmatig te bedienen.

Welnu, ondanks hun onbetwistbaar kenmerk van vervoer- en verhandelingsonderneming, blijven zij onderworpen aan de wet op de Rijkscomptabiliteit, aan de begrotingwet en aan de menigvuldige budgetaire en administratieve controles die daar uit voortvloeien.

Dit wil zeggen, dat het hun ontbreekt aan de vrijheid van handelen en aan de soepelheid die nodig zijn voor hun werking. Een voorbeeld:

Om een eenvoudig bijkantoor te openen in een grote stad, moeten zij vooraf de instemming verkrijgen van de Algemene Diensten van het Departement, van de Minister van Verkeerswezen, van de Inspectie van Financiën en van de Minister van Begroting. Wanneer die verschillende overheden hun toelating hebben gegeven, moet het Bestuur der Posterijen zich wenden tot het Departement van Openbare Werken om het nodige lokaal te huren.

Kortom, er zijn vele maanden gemoeid met het nemen van een eenvoudige maatregel, terwijl die termijn tot op een minimum zou kunnen worden teruggebracht indien de Directeur-generaal op eigen verantwoordelijkheid kon handelen binnen de perken van de begrotingskredieten.

Hoe kan men er, in die omstandigheden, aan denken in het gewenste tempo het toekomstprogramma te verwezenlijken waarvan sprake in het parlementair stuk n° 4-B, titel XXI, houdende de begroting der gewone uitgaven voor het dienstjaar 1948 (blz. 16 en 17) ?

In werkelijkheid spant men zich elk jaar in om een mooi werkingsprogramma op te stellen zonder aan de Posterijen de middelen te geven het te verwezenlijken.

Het is onbetwistbaar, dat het bestuur der Posterijen zou moeten verlost worden van bovenvermeld toezicht en over een financiële autonomie zou moeten beschikken in de aard van die welke de wetgever aan de Regie van Telegraaf en Telefoon heeft verleend.

Dit is het enige radicale middel indien men wil dat de postdienst verder op regelmatige wijze zijn verplichtingen nakome.

In afwachting van die essentiële hervorming, zou men ten minste een actiever politiek in zake lokalen moeten voeren door de Algemene Directie van de Gebouwen in staat te stellen het hoofd te bieden aan haar verplichtingen. Er werd voorgesteld deze tijdelijk te ontlasten van het be-

opérations essentielles du service postal se trouvent compromises faute de moyens d'action appropriés.

Aucune administration publique n'impose à son personnel une somme de travail approchant du labeur incessant des agents des postes. Du haut en bas de l'échelle hiérarchique, les agents des Postes ont infiniment plus de responsabilités que tous les autres fonctionnaires.

Mais la Poste ne peut continuer à faire face à la tâche mouvante et complexe qui lui est imposée, qu'à la condition d'être dotée de locaux convenables, d'un mobilier et d'un outillage de technique moderne permettant à une main-d'œuvre qualifiée de servir le public avec célérité et régularité.

Or, malgré son caractère indiscutable d'entreprise de transport et de manutention, elle reste assujettie à la loi sur la comptabilité de l'Etat, à la loi budgétaire et aux multiples contrôles budgétaires et administratifs qui en découlent.

C'est dire qu'il lui manque la liberté d'action et la souplesse qui devraient présider à son fonctionnement.

Un exemple :

Pour ouvrir un simple bureau-annexe dans une grande ville, elle doit recueillir, au préalable, l'accord des Services Généraux du Département, du Ministre des Communications, de l'Inspection des Finances et du Ministre du Budget. Quand ces diverses autorités ont bien voulu marquer leur accord, l'administration des Postes doit alors recourir au Département des Travaux Publics pour louer le local nécessaire.

Bref, il faut de longs mois pour réaliser cette mesure toute naturelle, alors que ce délai pourrait être réduit au minimum si le Directeur Général des Postes pouvait agir sous sa propre responsabilité dans la limite des crédits budgétaires.

Comment songer dans ces conditions à pouvoir réaliser au rythme voulu le programme d'avenir dont fait état le document parlementaire 4-B titre XXI, présentant le budget des dépenses ordinaires pour l'exercice 1948 (pages 16 et 17) ?

En réalité, chaque année on s'évertue à élaborer un beau programme d'action sans donner à la Poste les moyens de le réaliser.

Il est incontestable que l'administration des Postes devrait être affranchie des tutelles susvisées et être nanti d'une autonomie financière dans le genre de celle que le législateur a accordée aux Télégraphes et Téléphones.

C'est le seul moyen radical si l'on veut que le service postal puisse continuer à faire face à toutes ses obligations d'une manière régulière.

En attendant cette réforme essentielle, il faudrait tout au moins activer la politique des locaux, en mettant la Direction Générale des Bâtiments en mesure de faire face à ses obligations. Temporairement, il a été suggéré de décharger celle-ci de la gestion des locaux loués qui continue-

heer van de gehuurde lokalen dat, zoals vroeger, zou verzekerd worden door het bestuur der Posterijen.

Die ontlastingsmaatregel zou aan Openbare Werken toelaten zich volledig te wijden aan de bouwwerken die thans een onaannemelijke vertraging ondergaan.

Het tienjarenplan voorziet het bouwen van een honderdtal nieuwe lokalen en de vergroting van een vijftigtal andere.

Het geldt hier dringende werken waarvoor de nodige kredieten zouden moeten verleend worden, evenals voor de meubilering en de uitrusting.

Indien men wil kunnen rekenen op de Posterijen voor het volbrengen van de talrijke taken welke de economische en sociale politiek van de Regering ten opzichte van het publiek of de onderhorigen met zich brengt, is het dringend noodzakelijk het niet bij de theorie te laten, maar aan de Posterijen de onontbeerlijke werkingsmiddelen te verschaffen.

**

Tegen deze stelling kan men inbrengen dat, zo men de ontvangsten vergelijkt met de uitgaven, de bedrijfsrekening van de Posterijen een tekort van ongeveer 625 miljoen frank vertoont. Maar men moet onmiddellijk toegeven dat dit tekort voortvloeit:

1° uit de lage tarieven waarvan sommige sedert de oorlog nog niet werden verhoogd;

2° uit de hetzij kosteloos, hetzij tegen onvoldoende betaling verrichte prestaties voor rekening van andere departementen;

3° uit de winstderving van de Postcheckdienst voortvloeiend uit het feit dat deze niet meer de rente geniet van de beleggingen van de kapitalen welke ter beschikking worden gesteld van het Ministerie van Financiën. Er dient opgemerkt, dat van alle landen waar een dergelijke dienst bestaat, alleen België geen enkel voordeel trekt uit de geplaatste kapitalen.

Bovenbedoeld tekort zou in een batig saldo kunnen worden omgezet indien de kapitalen die op lange termijn kunnen worden belegd en die ongeveer 20 milliard frank bereiken, konden worden geplaatst tegen een rentevoet van 3 1/2 %, rentevoet die lager is dan die welke de Staat moet betalen voor zijn leningen. Een dergelijke belegging zou, inderdaad, een winst van 700 miljoen per jaar opleveren.

Kortom, het zou volstaan enkele rationele maatregelen te nemen om de Posterijen in staat te stellen nog beter hun taak van dienaar en tussenpersoon te vervullen, door van dichtbij de voortdurende ontwikkeling van de economische en maatschappelijke toestand van het land te volgen.

2° *Exploitatierkening van de Posterijen over het dienstjaar 1947.*

De Post houdt geen handelsboekhouding. De exploitatierkening, weergegeven in onderstaande tabel, en die voorlopig afgesloten werd op 31 Januari 1948, moet eerder als een raming beschouwd worden.

rait à être assurée, comme par le passé, par l'administration des postes.

Cette mesure de dégagement permettrait aux Travaux Publics de se consacrer aux travaux de construction qui subissent actuellement des retards inadmissibles.

Le plan décennal prévoit la construction d'une centaine de locaux nouveaux et l'agrandissement d'une cinquantaine d'autres.

Il s'agit ici de travaux urgents pour lesquels les crédits nécessaires devraient être accordés, tout comme pour leur équipement en mobilier et en outillage.

Si l'on veut compter sur la Poste pour exécuter les tâches nombreuses que comporte vis-à-vis du public ou des assujettis la politique économique et sociale du Gouvernement, il est urgent de sortir de la théorie et de lui donner les instruments de travail indispensables.

**

On peut objecter à cette thèse que si l'on met en parallèle les recettes et les dépenses, le compte d'exploitation de la Poste présente un déficit de 625 millions de francs environ. Mais on devra reconnaître aussitôt que ce déficit provient:

1° de la modicité des tarifs, dont certains n'ont pas été relevés depuis la guerre;

2° des prestations effectuées, soit gratuitement, soit contre rémunération insuffisante, pour le compte d'autres départements;

3° du manque à gagner de l'Office des Chèques postaux résultant du fait que celui-ci ne bénéficie plus de l'intérêt afférent au placement des capitaux mis à la disposition du Ministère des Finances. A remarquer que de tous les pays où il existe un pareil service, la Belgique est le seul pays qui ne retire aucun avantage des capitaux qu'il recueille.

Le déficit susvisé se modifierait en boni si les capitaux susceptibles de placement à long terme et s'élevant approximativement à 20 milliards de francs, pouvaient être placés au taux de 3 1/2 %, bien inférieur à celui que l'Etat est tenu de payer pour ses emprunts. En effet, pareil placement donnerait un bénéfice de 700 millions par an.

En résumé, il suffirait de prendre quelques mesures rationnelles pour permettre à la Poste de remplir mieux encore son rôle de serviteur et d'intermédiaire, en suivant de près l'évolution constante de la situation économique et sociale du pays.

2° *Compte d'exploitation pour l'exercice 1947.*

La Poste ne tient pas de comptabilité commerciale. Le compte d'exploitation, figurant ci-dessous, et qui a été arrêté provisoirement au 31 janvier 1948, doit donc plutôt être considéré comme une estimation.

<i>Uitgaven.</i>	
Aard.	1947.
Kosten van personeel...	1.188.428.327
Kosten van materieel...	98.000.000
Subsidiën en toelagen...	310.000
Kosten voor sociale voorzorg...	231.311
Verschillende kosten...	23.111.203
Totaal van de op de begroting der Poste- rijen voorkomende uitgaven	1.310.080.841
Afrekening met de vreemde besturen	9.520.000
Pensioenen	110.200.000
Subsidiën aan de Werkliedenkas	2.524.622
Andere uitgaven	20.841.469
Financiële lasten	11.700.000
	<u>1.464.866.932</u>

<i>Ontvangsten.</i>	
Aard.	1947.
Opbrengst van de verkoop van postwaar- den	622.874.185
Frankering in speciën	113.785.993
Frankeer- en schrijfwerk-taxe voor abon- nementen op nieuwsbladen	23.200.632
Taxe op de verkoop van visverloven	130.000
Opbrengst van de Check- en Girodienst	66.181.367
Portvrijdom [dit cijfer werd op de begro- ting van 1948 verminderd tot 5 1/2 mil- lioën (provinciën, enz.)]	81.221.044
Terugbetalingen van begrotingsvoorschot- ten	5.200.000
Sommen verschuldigd wegens dienstver- richtingen voor rekening van andere be- sturen	42.857.000
Allerlei ontvangsten	12.000.000
	<u>1.007.450.221</u>
Meer uitgegeven dan ontvangen	457.416.711
	<u>1.464.866.932</u>

Ontleding van het tekort.

1. Checkdienst: meer uitgegeven dan ontvan- gen ... fr.	78.000.000
2. Niet vergoede dienstverrich- tingen voor rekening van an- dere diensten van de Staat: Deblokkeringsmaatregelen	8.800.000
Compensatiebons	14.000.000
Ristorno-bons « Kolen »	5.800.000
Bons huishoudelijke weder- rusting	4.800.000
	<u>33.400.000</u>

<i>Dépenses.</i>	
Nature.	1947.
Frais de personnel	1.188.428.327
Frais de matériel	98.000.000
Subsides et subventions	310.000
Frais de prévoyance sociale	231.311
Frais divers	23.111.203
Total des dépenses figurant au budget des Postes	1.310.080.841
Décompte avec les administrat. étrangères.	9.520.000
Pensions	110.200.000
Subsides à la Caisse des Ouvriers	2.524.622
Autres dépenses	20.841.469
Charges financières	11.700.000
	<u>1.464.866.932</u>

<i>Recettes.</i>	
Nature.	1947.
Produit de la vente de valeurs postales	662.874.185
Affranchissement en espèces	113.785.993
Taxe d'affranchissement et d'écritures pour abonnements aux journaux	23.200.632
Taxe sur la vente de permis de pêche	130.000
Produit de l'Office des chèques et vire- ments postaux	66.181.367
Franchise de port [ce chiffre a été ramené au budget de 1948, à 5 1/2 millions (pro- vinces, etc.)]	81.221.044
Remboursements d'avances budgétaires	5.200.000
Sommes dues pour des prestations pour le compte d'autres administrations	42.857.000
Recettes diverses	12.000.000
	<u>1.007.450.221</u>
Excédent des dépenses sur les recettes	457.416.711
	<u>1.464.866.932</u>

Décomposition du déficit:

1. Office des Chèques: excédent des dépenses sur les recettes ... fr.	78.000.000
2. Prestations pour compte d'au- tres services de l'Etat non ré- tribuées: Mesures déblocage	8.800.000
Bons « Allocations compen- toires »	14.000.000
Bons de ristourne « Charbon »	5.800.000
Bons Rééquipement ménager	4.800.000
	<u>33.400.000</u>

2bis. Dienstverrichtingen voor besturen en postchecks	19.900.000
3. Handhaving van het tarief der nieuwsbladen en der drukwerken op het bedrag van 1940: winstderving	50.000.000
	<hr/>
	181.300.000
In ronde cijfers: fr.	181.000.000
4. Gedeelte van het tekort voortvloeiende uit het gebrek aan overeenstemming tussen de werkelijke uitgaven en de onvoldoend gerevalueerde tarieven	id. 277.000.000
	<hr/>
	id. 458.000.000

Commentaar.

1. Postcheckdienst. Voor het dienstjaar 1947 werd 78 miljoen meer uitgegeven dan ontvangen.
2. De niet vergoede dienstverrichtingen werden werkelijk verstrekt en tegen de kostprijs berekend. Ze bereiken een bedrag van 53.300.000 frank.
3. Rekening gehouden met de toename van 25 %, van het verkeer der nieuwsbladen en der drukwerken, heeft het handhaven van het tarief voor die voorwerpen op het bedrag van 1940, een winstderving van ongeveer 50 miljoen ten gevolge.
4. Daar het gezamenlijk tekort van fr. 458 miljoen slechts ten bedrage van fr. 162 miljoen gedekt is door de hiervoor aangewezen posten, blijft er aldus 296 miljoen toe te schrijven aan het gebrek aan overeenstemming tussen de werkelijke uitgaven en de onvoldoend gerevalueerde tarieven.

Daar op grond van het huidig verkeer, dat niet merkbaar zal toenemen, inzonderheid wegens de uitbreiding van de telefoon, elke verhoging met 0 fr. 10 van grondtaxe — die van de gewone brief thans vastgesteld op 1 fr. 35 — 40 miljoen zou opbrengen, had, om het tekort van 1947 te dekken, het port van de gewone brief op 2 fr. moeten gebracht en dat van de andere voorwerpen evenredig moeten verhoogd worden.

Op te merken valt, dat het voor 1948 te voorziene tekort groter zal zijn dan dat voor 1947, alleen ingevolge de regeringsbessling waarbij de vergoeding van de dienstverrichtingen van departement tot departement wordt afgeschaft, vergoeding waarvan het totaal, op ± 100 miljoen frank mag geraamd worden.

Bestuur der Postchecks. — Rekeningen van 1947.

Geraamde ontvangsten:

Opbrengst van de dienst der checks (zonder de opbrengst der kapitalen) 95.000.000 frank:

2bis. Prestations pour administration et chèques postaux	19.900.000
3. Maintien du tarif des journaux et des imprimés au taux de 1940: manque à gagner... ..	50.000.000
	<hr/>
	181.300.000
En chiffres ronds: fr.	181.000.000
4. Partie du déficit résultant du décalage des dépenses réelles avec les tarifs insuffisamment revalorisés... ..	id. 277.000.000
	<hr/>
	id. 458.000.000

Commentaires.

1. Office des Chèques Postaux. L'excédent des dépenses sur les recettes se monte pour l'exercice 1947 à 78 millions.
2. Les prestations non rétribuées ont été effectivement fournies et calculées au prix de revient. Elles atteignent un total de fr. 53.300.000.
3. Compte tenu de l'augmentation de 25 % du trafic des journaux et des imprimés, le maintien du tarif pour ces objets, au taux en vigueur en 1940, entraîne un manque à gagner de quelque 50 millions.
4. Le déficit total de fr. 458 millions n'étant couvert qu'à concurrence de 162 millions par les postes repris ci-dessus, il reste ainsi 296 millions à attribuer au décalage des dépenses réelles avec les tarifs insuffisamment revalorisés.

Comme d'après le trafic actuel, qui n'augmentera plus très sensiblement en raison notamment du développement du téléphone, chaque augmentation de 0,10 fr. de la taxe de base, celle de la lettre simple fixée actuellement à fr. 1,35, rapporterait 40 millions, il aurait fallu, pour couvrir le déficit de 1947, porter la taxe de la lettre simple à 2 francs et relever proportionnellement les taxes des autres objets.

Il est à remarquer que le déficit à prévoir pour 1948 sera supérieur à celui de 1947 du seul fait de la décision gouvernementale supprimant l'indemnisation des prestations de département à département, et dont le total peut être évalué à ± 100 millions.

Office des Chèques Postaux. — Compte de 1947.

Recettes évaluées:

Produit du service des chèques (non compris le produit des capitaux) 95.000.000 francs:

1° frankering van de stortingsformulieren van de ontvangstkaarten, taxes op de stortingen van aanhuishbetalingen (1) fr.	33.600.000
2° opbrengst van drukwerk, formulieren, werken voor rekening van de aangeslotenen, enz.	7.750.000
3° inschrijvingsrechten	53.685.000
	<hr/>
	fr. 95.035.000
of fr.	95.000.000

De berekeningen zijn gemaakt op grond van de opbrengsten van 1946, rekening gehouden met de vermindering van 10 % ingevoerd op 20 Mei 1946.

Geraamde uitgaven:

1° Kosten van drukwerk, formulieren, papier, enz.	4.000.000
2° Meubelen en materieel	8.338.000
3° Huur, verlichting, drijfkracht, verwarming, water, enz.	1.500.000
4° Allerhande benodigdheden	1.000.000
5° Wedden van het personeel van het Bestuur	81.500.000
6° Medewerking van de Postdienst	60.000.000
7° Aandeel van de Dienst in de aan het postpersoneel toegekende pensioenen ...	17.000.000
8° Terugbetaling van verloren waarden	20.000
	<hr/>
	173.358.000
waarvan dient afgetrokken de opbrengst van de Postcheckdienst	95.000.000
	<hr/>
	78.358.000

N. B. — Er dient opgemerkt dat, tegen een rentevoet van 3,5 % 's jaars, de kapitalen die konden belegd worden (17 milliard 785 miljoen frank) een interest van 662 miljoen frank zouden opgebracht hebben.

**

3° *Activiteit van de Dienst der Postchecks en -overschrijvingen.*

1. *Activiteit over het algemeen:*

Aantal rekeningen ...	fr. 612.277
Aantal verrichtingen der maand Juni 1947 (inschrijvingen op rekeningen) ...	9.871.269
Bedrag der verrichtingen der maand Juni	145.480.610.000
Gemiddeld dagelijks tegoed ...	25.343.750.000

(1) Daar deze frankering wordt uitgevoerd bij middel van postzegels werd de ontvangst, die er uit voortvloeit, opgenomen in de exploitatierekening van het Bestuur der Posten onder « opbrengst van de verkoop van postwaarden ».

1° affranchissement des bulletins de versement et des cartes récépissés, taxes sur les versements et paiements à domicile, etc (1) ...	fr. 33.600.000
2° produits des impressions, formules, travaux pour compte des affiliés, etc ...	7.750.000
3° droits d'inscription ...	53.685.000
	<hr/>
	fr. 95.035.000
soit ...	fr. 95.000.000

Les calculs sont basés sur les produits réalisés pendant l'année 1946, compte tenu de la diminution de 10 % apportée à partir du 20 mai 1946.

Dépenses évaluées:

1° Coût des imprimés, formulés, papier, etc.	fr. 4.000.000
2° Mobilier et matériel ...	8.338.000
3° Loyer, éclairage, force motrice, chauffage, eau, etc.	1.500.000
4° Fournitures diverses ...	1.000.000
5° Traitements du personnel de l'Office	81.500.000
6° Coopération du Service des Postes ...	60.000.000
7° Quote-part du Service dans l'allocation des pensions aux agents des Postes	17.000.000
8° Remboursement des valeurs perdues	20.000
	<hr/>
	173.358.000
dont il y a lieu de déduire les produits du Service des Chèques ...	95.000.000
	<hr/>
	78.358.000

N. B. — A noter qu'au taux de 3,5 % l'an, les capitaux susceptibles de placement (17 milliards 785 millions de francs) auraient produit un intérêt de 662 millions de francs.

**

3° *Activité de l'Office des Chèques et virements postaux.*

1. *Activité en général.*

Nombre de comptes ...	fr. 612.277
Nombre d'opérations du mois de juin 1947 (inscriptions aux comptes) ...	9.871.269
Montant des opérations du mois de juin	145.480.610.000
Avoir journalier moyen ...	25.343.750.000

(1) Cet affranchissement étant opéré au moyen de timbres-poste, la recette qui en résulte est incorporée, au compte d'exploitation de l'Administration des Postes, dans le « produit de la vente de valeurs postales ».

2. Dienst der betalingen op zicht van kaschecks:

Aantal betalingen vanaf 1 Januari 1947 tot 30 Juni 1947:

Brussel	403.712
Antwerpen	16.768
Luik	15.676

Totaal voor 153 werkdagen: 436.156

Bedrag der betalingen:

Brussel	4.699.802.000
Antwerpen	238.410.000
Luik	247.918.000

Totaal voor 153 werkdagen: 5.186.130.000

Statistische inlichtingen.

1. — Beschikbare kapitalen (1947) 23.340.000.000

Het gemiddeld globaal tegoed van de aangeslotenen gedurende het jaar 1946 bedroeg: 23.340.000.000 frank, waarvan 17.785.000.000 frank konden belegd worden.

Beschikbare kapitalen (1948) 26.370.000.000

Het gemiddeld globaal tegoed van de aangeslotenen gedurende het jaar 1947 bedroeg: 26.370.000.000 frank, waarvan 19.440.000.000 frank konden belegd worden.

2. — Bedrag der stortingsformulieren en overschrijvingen (1947) 672.000.000.000

Dit cijfer omvat 140 milliard frank stortingen en 532 milliard frank overschrijvingen.

Bedrag der stortingsformulieren en overschrijvingen (1948) 902.000.000.000

Dit cijfer omvat 222 milliard frank stortingen en 680 milliard frank overschrijvingen.

3. — Overschrijvingen voor het buitenland (1947) 402.000.000

Overschrijvingen voor het buitenland (1948) 410.000.000

Tijdens het jaar 1947 beliepen de overschrijvingen voor het buitenland meer dan: 402.000.000 frank. Men mag aannemen, dat het voorziene cijfer zal worden bereikt in 1948, des te meer daar de dienst der internationale overschrijvingen nog niet werd hervat met al de landen die er vóór de oorlog aan medewerkten, en inzonderheid met Nederland.

4. — Aandeel van het Departement van Financiën in de kosten van de Dienst der Postchecks.

De kwestie van het toekennen aan de Checkdienst van een interest uit hoofde van de ter beschikking van de Schatkist gestelde kapitalen of van het betalen aan de Post, door het Departement van Financiën, van de kosten van alle aard door die Dienst veroorzaakt, werd nog niet definitief beslecht.

2. Services des paiements à vue de chèques de caisse:

Nombre des paiements du 1^{er} janvier 1947 au 30 juin 1947:

Bruxelles	403.712
Anvers	16.768
Liège... ..	15.676

Total pour 153 jours ouvrables: 436.156

Montant des paiements:

Bruxelles	4.699.802.000
Anvers	238.410.000
Liège... ..	247.918.000

Total pour 153 jours ouvrables: 5.186.130.000

Renseignements statistiques.

1. — Capitaux disponibles (1947) 23.340.000.000

L'avoir global moyen des affiliés pendant l'année 1946 s'est élevé à 23.340.000.000 de francs dont 17 milliards 785.000.000 de francs sont susceptibles de placement.

Capitaux disponibles (1948) 26.370.000.000

L'avoir global moyen des affiliés pendant l'année 1947 s'est élevé à 26.370.000.000 de francs dont 19 milliards 440.000.000 de francs sont susceptibles de placement.

2. — Montant des bulletins de versement et des virements (1947) 672.000.000.000

Ce chiffre comprend 140 milliards de francs de versements et 532 milliards de francs de virements.

Montant des bulletins de versement et des virements (1948) 902.000.000.000

Ce chiffre comprend 222 milliards de francs de versements et 682 milliards de francs de virements.

3. — Virements pour l'étranger (1947) 402.000.000

Virements pour l'étranger (1948) 410.000.000

Au cours de l'année 1947, les virements pour l'étranger ont atteint plus de 402.000.000 de francs. On peut admettre que le chiffre prévu sera atteint en 1948, d'autant plus que le service des virements internationaux n'a pas encore été rétabli avec tous les pays qui y participaient avant la guerre et notamment avec les Pays-Bas.

4. — Part d'intervention du Département des Finances dans les frais du Service des Chèques Postaux.

La question de l'allocation au Service des Chèques d'un intérêt du chef des capitaux mis à la disposition du Trésor ou du paiement à la Poste par le Département des Finances, des frais de toute nature occasionnés par le dit Service, n'a pas encore été tranchée définitivement.

4° Mechanisatie en uitrusting van de postdiensten.

Wij drongen bij den Heer Minister aan op de noodzakelijkheid van een meer doorgedreven mechanisatie en een betere uitrusting van onze postdiensten. Ziehier het antwoord dat hij ons gaf :

« De mechanisatie en de uitrusting van de postdiensten, welke sinds de bevrijding ondernomen werden, zullen in de volle mate van het mogelijke voortgezet worden. Een in vijf jaren te verwezenlijken programma werd opge maakt. Het omvat voor 1948 :

a) de uitbreiding van het vervoer der koeriers per auto- wagen tot alle plaatsen waar het zich opdringt ;

b) de aankoop van comptabiliteitsmachines, gewone telmachines, adresseermachines, stempelmachines en re- liefstempelmachines, liften, pneumatische vervoerbuizen, escalators en « Paternoster » ten behoeve van de dienst der Postchecks ;

c) de aankoop van onontbeerlijke persen, zet-, snij- en plooi- machines, voor de drukkerij van genoemde dienst ;

d) het aanschaffen van sorteermachines ten behoeve van de grote sorteerkantoren : Antwerpen 10, Luik 10, Charleroi 1 en Brussel-Zuid (bij het in werking treden van het nieuw kantoor).

Een sorteermachine van het type « Transorma » werkt thans ten kantore Gent 10 en een bij het Bestuur der Post- checks. Van nu af kan men uit het gebruik van deze ma- chine te Gent 10 afleiden dat het vervangen van de hand- sortering door de mechanische sortering ernstige voorde- len biedt in de grote kantoren waar het verkeer zulks wet- tigt ;

e) inrichting van een centraliserend sorteerkantoor in de nieuwe gebouwen van het station Brussel-Zuid.

Dit kantoor zal op de meest moderne wijze uitgerust worden : liften, sorteermachines, vervoerbanden, enz., en zal de draaischijf worden van de dienst der postpakketten ;

f) aankoop van allerhande materieel met het oog op, de uitrusting van de kantoren (telmachines, schrijfmachines, automatische toestellen voor het uitreiken van postzegels, tractoren-type met 2 motoren en een stuurrad, enz...) »

**

Luchtpost.

VRAAG :

Hoe verantwoordt men de oprichting van een luchtpost- net voor het binnenverkeer met autogyro's ?

ANTWOORD :

De oprichting van een luchtpostnet voor het binnenver- keer met autogyro's en hélicoptères is nog in het stadium der voorafgaande studies en proefnemingen.

4° Mécanisation et équipement des services postaux.

Nous avons insisté auprès de M. le Ministre sur la né- cessité de mécaniser davantage et d'équiper mieux nos services postaux. Voici la réponse qu'il nous a donnée :

« La mécanisation et l'équipement des services postaux, entrepris depuis la libération, seront poursuivis dans toute la mesure du possible. Un programme à réaliser dans un délai de cinq années a été établi. Il comporte pour 1948 :

a) l'extension du transport du courrier par automobile à toutes les localités où ce transport s'impose ;

b) l'achat de machines-comptables, de machines à cal- culer ordinaires, de machines à adresser, de timbreuses et de timbreuses en relief, d'ascenseurs, de tubes pneumati- ques, d'escalateurs et d'un « Paternoster » à l'usage de l'Office des Chèques Postaux ;

c) l'achat de presses, de linotypes, rogneuses et plieuses indispensables pour l'imprimerie du dit Office ;

d) l'acquisition de machines à trier pour les importants bureaux de tri : Anvers 10, Liège 10, Charleroi 1 et Bru- xelles-Midi (lors de l'ouverture du nouveau bureau).

Une machine à trier du type « Transorma » fonctionne actuellement au bureau de Gand 10 et une à l'Office des Chèques postaux. Dès à présent, on peut déduire de l'uti- lisation de cette machine à Gand 10 que le remplacement du tri manuel par le tri mécanique présente de sérieux avantages dans les bureaux importants où le trafic se jus- tifie ;

e) organisation d'un bureau de tri centralisateur dans les nouveaux bâtiments de la station de Bruxelles-Midi.

Ce bureau sera équipé de la façon la plus moderne : ascenseurs, machines à trier, transporteurs, etc., et de- viendra la plaque tournante du service des paquets pos- taux ;

f) Acquisition de matériel divers en vue du rééquipe- ment des bureaux (machines à calculer, machines à écrire, appareils automatiques pour la distribution de timbres- poste, tracteurs-type à 2 moteurs et une direction, etc...) »

**

Poste Aérienne.

QUESTION :

Comment justifie-t-on la création d'un réseau de com- munications aéropostales intérieures par appareils auto- gyres ?

RÉPONSE :

La question de la création d'un réseau de communica- tions aéropostales intérieures par appareils autogyres ou hélicoptères en est encore au stade des études préalables, et des expériences.

Die kwestie staat vermeld onder het hoofdstuk « Toekomstontwerpen » van de begroting van Verkeerswezen om er op te wijzen dat het Bestuur der Posterijen voornemens is, zo nodig door het gebruik van het vliegtuig of de heliëoptère, het vervoer van de post in het binnenland zodanig te versnellen dat 's namiddags de uitreiking kan plaats hebben van het grootst mogelijk aantal poststukken die 's morgens werden gepost alsmede van die welke vóór de middag met de gewone brievenmalen en met de lucht-brievenmalen uit Congo en de vreemde toekomen, doch die niet meer te bekwaamere tijd per spoor kunnen voortgezonden worden.

5° *Op rust gesteld personeel.*

Verskillende leden hebben gewezen op de ongelijkheid, wat de brievenbestellers betreft, van het pensioen der agenten die gepensionneerd werden vóór 1 Januari 1946 en dat van diegenen welke na deze datum op rust werden gesteld.

De heer Minister, wien wij kennis gaven van deze opmerking, heeft ons als volgt geantwoord :

« De herziening van de pensioenen der brievenbestellers op basis van de sinds 1 Januari 1946 in zwang zijnde barema's kan niet in aanmerking worden genomen dan bij een algemene herziening voor al de Staatsgepensionneerden. Deze herziening ligt in de bevoegdheid van het Ministerie van Begroting. »

6° *Niet-naleving van de taalwetten.*

Naar luid van het Koninklijk besluit van 25 April 1933 (*Staatsblad* van 17 Mei 1933) moeten, in de Brusselse agglomeratie, de bestuurders van de postkantoren, welke ook hun graad weze, en hun eventuele plaatsvervangers, de loketbedienden, of bedienden belast met betwiste zaken of toezicht over loketten, beide talen machtig zijn.

Het komt dan ook zonderling voor in de statistieken, verstrekt in het Bulletin van vragen en antwoorden n° 1 van 1947-1948, bl. 9, 5 bureelhoofden, 10 onderbureelhoofden en adjunctpostontvangers 2° klasse, 317 opstellers, klerken, enz., die alle Vlaamsonkundig zijn te zien fungeren in de plaatselijke postkantoren der Brusselse agglomeratie.

Men kan zich afvragen wat vooral deze ambtenaren met een hogere graad, die toch met een leidende functie moeten belast zijn, wel kunnen verrichten wanneer zij noch kunnen geroepen worden om het hoofd van het kantoor te vervangen, noch zich bezig te houden met toezicht over de loketten, noch tussen te komen in betwiste zaken.

Deze cijfers geven dan ook de indruk, dat hier met een al te vernuftige spitsvondigheid met de wet wordt omgesprongen, vooral wanneer men vaststelt dat honderden eentalig Franssprekende ambtenaars en bedienden in de plaatselijke diensten der Brusselse agglomeratie worden aangesteld, maar dat de eentalig Vlaamse kandidaten hier onverbiddelijk worden geweerd.

Cette question a été mentionnée au chapitre « Projets d'avenir » du Budget des Communications pour marquer l'intention de l'administration des postes d'accélérer, au besoin en recourant à l'avion ou à l'hélicoptère, le transport des courriers intérieurs de manière à assurer la distribution l'après-midi du plus grand nombre possible de correspondances déposés dans la matinée ainsi que celles parvenant avant midi dans les dépêches ordinaires et dans les dépêches aériennes du Congo et de l'étranger, mais qui ne peuvent plus être réexpédiées en temps utile par chemin de fer.

5° *Personnel pensionné.*

Divers membres ont insisté sur l'inégalité, en ce qui concerne les facteurs des postes, de la pension des agents pensionnés avant le 1^{er} janvier 1946 et celle de ceux pensionnés après cette date.

M. le Ministre, auquel nous avons fait part de cette observation, nous a répondu ce qui suit :

« La révision des pensions des facteurs sur la base des nouveaux barèmes en vigueur depuis le 1^{er} janvier 1946 ne pourra être prise en considération que lors d'une révision générale pour tous les pensionnés de l'Etat. Cette révision est de la compétence du Ministère du Budget. »

6° *Inobservation des lois linguistiques.*

D'après l'Arrêté royal du 26 avril 1933 (*Moniteur* du 17 mai 1933), il faut que les dirigeants des bureaux de poste, quel que soit leur grade, et leurs remplaçants éventuels, les employés des guichets ou les employés chargés d'affaires contentieuses ou de la surveillance sur les guichets, connaissent les deux langues nationales.

Dès lors, il est surprenant que, d'après les renseignements fournis par le Bulletin des Questions et Réponses n° 1 de 1947-48, p. 9, 5 chefs de bureaux, 10 sous-chefs de bureau et receveurs-adjoints de 2^e classe, 317 rédacteurs, commis, etc., soient en fonctions dans les bureaux de poste locaux de l'agglomération bruxelloise, alors qu'ils ne connaissent pas le flamand.

L'on peut se demander ce que, surtout ces fonctionnaires d'un haut grade, et qui doivent être chargés d'une fonction dirigeante, peuvent prester, alors que, par suite de leur ignorance de la langue flamande, ils ne sauraient être appelés à remplacer le dirigeant d'un bureau ou à s'occuper de la surveillance des guichets ou à intervenir dans des affaires contentieuses.

Les chiffres indiqués ci-dessus donnent donc l'impression que la loi linguistique est habilement contournée, alors surtout que l'on constate que des centaines de fonctionnaires et employés ne connaissant que le français sont désignés pour les services locaux de l'agglomération bruxelloise d'où l'on écarte impitoyablement des candidats ne connaissant que le flamand.

7^e Liefdadigheidszegels uitgegeven sedert de Bevrijding.

Uitgifte	Ontvangsten voor de Post	Beneficiërende Werken	Door de Werken ontvangen bedrag
Voor onze Geteisterden (1945)	874.347,—	Nationaal Hulpfonds aan de Geteisterden... ..	18.557.278,25
Voor de Postbedienden slachtoffers van de Oorlog (1945)	975.872,—	Voor de Postbedienden slachtoffers van de Oorlog	8.757.148,—
Antiteringzegels (1945-1946)	5.877.300,75	Nationaal Werk voor Teringbestrijding...	15.067.047,15
Krijgsgevangenen, Weggevoerden, enz. (1945)	6.116.800,60	Nationaal Werk van de Sociale Dienst aan de Families der Militairen	2.250.000,—
		Nationaal Werk der Oudstrijders	2.250.000,—
		Ambt voor Inlichtingen en Hulp aan de Families der Militairen	2.250.000,—
		Hulp aan de Kinderen der Krijgsgevangenen	2.250.000,—
		Nationale Unie van de Weerstand	2.000.000,—
		Ministerie van de Oorlogsslachtoffers ...	5.309.556,80
Amerikaans Gedenkteken (1946)	7.000.000,—	Belgisch Amerikaanse Associatie	24.307.500,—
Pater Damiaan, F. Bovesse, E. Vander- velde (1946)	3.777.283,85	Associatie Paters van het Heilig-Hart ...	8.246.102,75
		« Les Amis et Disciples de F. Bovesse »	8.181.938,25
		« La Générale Ouvrière »	3.726.566,—
Luchtvaartpropaganda (1946)	457.684,—	Nationaal Comité van Luchtvaart	1.685.807,60
Krijgsgevangenen, Weggevoerden, enz. (1946)	2.448.953,50	Ministerie van Wederopbouw	5.321.025,20
		Werk « Hôtel der Oorlogsinvaliden »...	1.500.000,—
F. I. P., Zeewezen en Beaulieu (1946).	575.900,—	« Burggraaf Terlinden »... ..	100.000,—
		Nationale Federatie der Philatelische Kringen... ..	500.000,—
		Eeuwfeesten « Oostende-Dover »... ..	2.750.000,—
		Philatelische tentoonstellingen	87.710,—
Antiteringzegels (1946-1947)	2.188.278,75	Nationaal Werk voor Teringbestrijding .	3.045.217,70
		Bestrijding van de Kinderverlamming ...	1.218.087,10
		Braille-liga	1.218.087,10
		« Société Humaine »	609.043,55
Pater Damiaan, F. Bovesse, E. Vander- velde, Luchtpost 1947	2.700.000,—	Comité van Culturele Werken... ..	7.301.200,50
Slachtoffers van de Oorlog (1947)	2.414.772,45	Ministerie van Wederopbouw	(nog niet gestort).

Gelegenheidszegels uitgegeven sedert de Bevrijding.

1. Postzegels der *Bevrijding*, 1944.
2. Postzegels « Oostende-Dover », 1946.
3. Postzegels « de Gerlache » « Belgica » en « Plateau », 1947.
4. Postzegels « Belgische Uitvoer », 1948.

7^e Timbres de charité émis depuis la Libération.

Emission	Recettes pour la Poste	Œuvres bénéficiaires	Montant reçu par les Œuvres
Pour nos sinistrés fr.	874.347,—	Fonds National d'aide aux sinistrés...	18.557.278,25
Pour les postiers victimes de la guerre (1945)	975.872,—	Pour les postiers victimes de la guerre ...	8.757.148,—
Timbres antituberculeux (1945-1946)...	5.877.300,75	Œuvre Nationale pour la lutte contre la tuberculose	15.067.047,15
Prisonniers de guerre; déportés, etc. (1945)	6.116.800,60	Œuvre Nationale du service social aux familles des militaires	2.250.000,—
		Œuvre Nationale des Anciens Combat- tants... ..	2.250.000,—
		Office de renseignements et d'aide aux familles des militaires... ..	2.250.000,—
		Aide aux enfants des prisonniers de guerre	2.250.000,—
		Union Nationale de la Résistance	2.000.000,—
		Ministère des victimes de la guerre	5.309.556,80
Monument américain (1946)	7.000.000,—	Association belgo-américaine	24.307.566,—
Père Damien, F. Bovesse, E. Vander- velde (1946)	3.777.283,85	Association Pères du Sacré-Cœur	8.246.102,75
		« Les Amis et Disciples de F. Bovesse » ..	8.181.938,25
		« La Générale Ouvrière »	3.726.500,—
Propagande aéronautique	457.684,—	Comité National de l'Aéronautique	1.685.807,60
Prisonniers de guerre, déportés, etc. (1946)	2.448.953,50	Ministère de la Reconstruction	5.321.025,20
		Œuvre « Hôtel des Invalides de guerre ».	1.500.000,—
F. I. P., Marine et Beaulieu (1946) ...	575.900,—	« Burggraaf Terlinden »... ..	100.000,—
		Fédération Nationale des Cercles Philaté- liques	500.000,—
		Fêtes du Centenaire « Ostende-Douvres ».	2.750.000,—
		Exposition philatélique	87.710,—
Timbres antituberculeux (1946-1947) .	2.188.278,75	Œuvre Nationale pour la lutte contre la tuberculose	3.045.217,70
		Lutte contre la Paralyse infantile	1.218.087,10
		Ligue Braille	1.218.087,10
		« Société Humaine »... ..	609.043,55
Père Damien, F. Bovesse, E. Vander- velde, Poste aérienne 1947	2.700.000,—	Comité d'Œuvres culturelles	7.301.200,50
Victimes de la guerre (1947)	2.414.772,45	Ministère de la Reconstruction	(pas encore versé)

Timbres de circonstance émis depuis la Libération.

1. Timbres-poste de la *Libération*, 1944.
2. Timbres-poste « Ostende-Douvres », 1946.
3. Timbres-poste « de Gerlache » « Belgica » et « Plateau », 1947.
4. Timbres-poste « Exportation belge », 1948.

II. — Regie van Telegraaf en Telefoon.

De Regie van T. T. heeft haar eigen begroting. Het is derhalve niet in dit verslag dat de toestand, de bedrijvigheid en het programma er van dienen te worden onderzocht. Niettemin, hadden wij aan de Kamer enkele gegevens willen verstrekken over het belang van de netten, de uitbreiding van het personeel en de uitslagen der exploitatie. Daar wij die inlichtingen nog niet hadden ontvangen bij de indiening van dit verslag, zouden wij de heer Minister van Verkeerswezen dank weten ze zelf aan de Kamer te willen verstrekken.

Wij kunnen er ons derhalve toe beperken te wijzen op de opmerkingen die door een lid van de Commissie werden gemaakt in verband met de telegraaf- en telefoondiensten van de Brusselse agglomeratie.

Een lid heeft er zich over beklaagd dat, in de telefoon- en telegraafdiensten van Brussel de wet op het taalgebruik niet wordt nageleefd. Het is hem opgevallen, dat het meestal Vlaamsonkundige bedienden zijn die optreden bij de opname van getelefoneerde telegrammen, wat verkeerde telegrammen, wat verkeerde tekstopname voor gevolg kan hebben.

Hetzelfde geldt, over het algemeen bij de aanvragen van telefonische verbinding met de provincie.

Het lid dringt dan ook aan op de volstreekte noodzakelijkheid in bedoelde diensten tweetalige agenten te plaatsen.

Meteen, beklagt het lid er zich over dat er, dikwijls, vrij lang moet gewacht worden alvorens de abonnent antwoord krijgt van de door hem opgebeldde « inter ».

ANTWOORD :

1. — *Opname door Vlaamsonkundige bedienden van de getelefoneerde telegrammen.*

In deze dienst is er inderdaad een tekort aan tweetalig personeel. De Regie heeft nochtans alle middelen aangewend om dit tekort aan te vullen. Dit ging evenwel niet zo gemakkelijk daar er zich totnogtoe niet voldoende tweetaligen aanboden of in de examens slaagden. Aldus werden sinds de bevrijding twee examens toegankelijk voor buitenstaanders, voor het begeven van betrekkingen van opsteller ingericht. Deze examens hebben toegelaten ongeveer al de bestaande vacatures in de Vlaamse en Waalse landstreken te bezetten. Er waren echter op verre na niet voldoende tweetalige laureaten om de behoeften te dekken van de plaatselijke en gewestelijke diensten van de hoofdstad.

Een nieuw examen voor de aanwerving van tweetalige opstellers en klerken is thans aan gang. De aanstelling van de laureaten van deze examens die vermoedelijk rond Mei 1948 zal doorgaan, zal ongetwijfeld toelaten de gesignaleerde onregelmatige toestand, zo niet totaal te doen ophouden, dan toch in grote mate te verhelpen.

In afwachting wordt de bevoegde dienst uitgenodigd de sinds geruime tijd getroffen voorlopige maatregel aan het betrokken personeel te herinneren. Deze maatregel schrijft inderdaad voor dat zodra een in 't Nederlands gesteld tele-

II. — Régie des Télégraphes et des Téléphones.

La régie des T. T. a son budget propre. Ainsi donc, ce n'est pas dans le présent rapport, qu'il y a lieu d'examiner sa situation, son activité et son programme. Néanmoins, nous aurions voulu donner à la Chambre quelques données sur l'importance des réseaux, sur le développement du personnel et sur les résultats d'exploitation. Ces renseignements ne nous étant pas encore parvenus au moment du dépôt du présent rapport, nous saurions gré à Monsieur le Ministre des Communications de bien vouloir les fournir lui-même à la Chambre.

Par conséquent, nous pouvons nous borner à signaler les observations présentées par un membre de la Commission en ce qui concerne les services télégraphiques et téléphoniques de l'agglomération bruxelloise.

Un membre s'est plaint de ce que dans les services téléphoniques et télégraphiques de Bruxelles la loi sur l'emploi des langues n'est pas observée. Il a constaté que le plus souvent ce sont des employés ne connaissant pas le flamand qui assurent le service des télégrammes transmis par téléphone, ce qui peut donner lieu à des réceptions fautives.

Il en va de même, en général, des demandes de communications téléphoniques avec la province.

Le membre insiste donc sur la nécessité absolue de placer dans les dits services des agents bilingues.

Le membre se plaint également de ce que les abonnés doivent souvent attendre assez longtemps avant que l'« inter » ne leur réponde.

RÉPONSE :

1. — *Réception de télégrammes transmis par téléphone par des agents ne connaissant pas le flamand.*

Dans ce service, il y a en effet, manque de personnel bilingue. Pourtant, la Régie a eu recours à tous les moyens pour y remédier. Ce n'était cependant guère facile, le nombre de bilingues qui se présentèrent ou qui réussirent à l'examen étant insuffisant. Depuis la libération, deux examens de rédacteur, accessibles aux étrangers, furent organisés. Ces examens ont permis de combler presque toutes les vacances dans les régions wallonnes et flamandes. Par contre le nombre de lauréats bilingues était loin d'être suffisant pour couvrir les besoins des services locaux et régionaux de la capitale.

Une nouvelle épreuve pour le recrutement de rédacteurs et de commis bilingues est en cours. La nomination des lauréats de ces examens, qui se fera probablement vers le mois de mai 1948, permettra sans doute sinon de mettre fin à la situation irrégulière signalée, du moins d'y remédier en grande partie.

En attendant, le service compétent sera invité à rappeler au personnel intéressé la mesure provisoire prise depuis un certain temps, laquelle prescrit qu'aussitôt qu'un télégramme rédigé en néerlandais est présenté et que l'agent

gram aangeboden wordt en de agent niet bij machte is er de ontvangst op normale wijze van te verzekeren, onmiddellijk de tussenkomst van een Vlaams bediende moet worden ingeroepen en het toezicht verwittigd.

2. — *Opname van telefonische verbindingen voor de provincie.*

De operatoren in de telefoondiensten te Brussel zijn tweetalig.

Er dient niettemin gewezen op het feit dat ook de aanwerving van telefonisten voor Brussel gepaard ging met zeer grote moeilijkheden. De Regie zag zich op een bepaald ogenblik zelfs verplicht tijdelijken aan te werven zonder voorafgaand examen. Ofschoon het dient gezegd, dat de algemene ontwikkeling van de aldus aangeworven personeelsleden in veel gevallen onvoldoende was, moet er toch aan toegevoegd, dat over 't algemeen de belanghebbenden een voldoende kennis hadden van de tweede landtaal, inzonderheid wat betreft de gesproken taal, wat voor een telefoniste zeker van het grootste belang is.

Op te merken, dat naarmate de automatisatie van het telefoonnet verder zal worden doorgevoerd, ook geleidelijk zal kunnen afgezien worden van de medewerking van de minst interessante tijdelijke operatoren.

In afwachting wordt de bevoegde dienst er uitdrukkelijk op gewezen, dat alle maatregelen dienen getroffen opdat de beschikkingen inzake taalwetgeving stipt zouden worden nageleefd.

3. — *Laattijdig beantwoorden van inter-oproepen.*

Doorgaans worden, ter intercentrale Brussel, de OI-oproepingen der abonnees zonder verwijl beantwoord.

De desbetreffende gehouden controles en statistieken bevestigen dat deze dienst thans op zeer bevredigende wijze werkt.

Om reden van het kiese karakter van de telefoondienst, kan het ongetwijfeld gebeuren dat, bij buitengewone toevloed, een abonnee enkele ogenblikken wachten moet; doch, dergelijke wachttijden komen zeer zelden voor en zijn, in ieder geval, van korte duur.

Wat er ook van zij, de leiding van het interkantoor Brussel werd verzocht opnieuw heel bijzonder te waken op de werking van dit dienstvak.

III. — **Bestuur van het Zeewezen.**

a) *Onze Koopvaardij.*

Met grote voldoening stelt uw Commissie vast, dat de Regering in geheel het land belangstelling tracht op te wekken voor onze koopvaardij, die « om te leven en te bloeien, om al de moeilijkheden waarmee zij te kampen heeft te overwinnen, de gunstige atmosfeer nodig heeft van een openbare opinie die haar aandacht schenkt aan haar krachtsinspanning, haar verbetering, haar manifestaties, haar successen, haar soms zo tragische verliezen ».

n'est pas à même d'en assurer la réception d'une façon normale, l'intervention d'un agent flamand doit être sollicitée immédiatement et le contrôle prévenu.

2. — *Inscription de communications téléphoniques pour la province.*

Les opérateurs dans les services téléphoniques à Bruxelles sont bilingues.

Il convient néanmoins de signaler que le recrutement de téléphonistes pour Bruxelles offrait de très grandes difficultés. A un moment donné, la Régie se vit même obligée de recruter des temporaires sans examen préalable. Bien que la culture générale des agents ainsi recrutés fût déficiente dans la plupart des cas, il y a lieu d'ajouter qu'en général, les intéressés possédaient suffisamment la deuxième langue nationale, notamment le langage parlé, ce qui était certainement le plus important pour une téléphoniste.

A remarquer qu'à mesure que l'automatisation du réseau téléphonique se poursuivra, on pourra aussi renoncer progressivement à la collaboration des opérateurs temporaires les moins intéressants.

En attendant, l'attention du service visé est attirée expressément sur le fait que toutes les mesures doivent être prises pour que les dispositions en matière de langues soient observées strictement.

3. — *Réponses tardives aux appels « inter ».*

Généralement, l'intercentrale de Bruxelles répond immédiatement aux appels OI des abonnés.

Les contrôles et statistiques faits à ce sujet confirment que ce service fonctionne actuellement d'une manière très satisfaisante.

En raison du caractère délicat du service téléphonique, il se peut qu'aux heures de pointe l'abonné doive attendre quelques instants; mais ces attentes sont très rares et, en tout cas, de courte durée.

Quoi qu'il en soit, la direction du bureau inter de Bruxelles a été invitée à veiller tout spécialement au bon fonctionnement de cette branche de service.

III. — **Administration de la Marine.**

a) *Notre marine marchande.*

Votre Commission constate, avec grande satisfaction, que le Gouvernement convie la nation entière à s'intéresser et à s'associer à notre marine marchande « qui pour vivre » et prospérer, pour triompher de toutes les difficultés qui « l'assaillent à besoin du climat favorable d'une opinion » publique attentive à ses efforts, à son perfectionnement, « à ses manifestations, à ses succès, à ses deuils parfois » si tragiques ».

Op gepaste wijze wordt verder gezegd: « De kringen waarin onze zeevaartbelangen gehoor vonden, zijn tot nog toe te zeldzaam geweest » — en het wordt tijd, dat de onverschilligheid plaats make voor geestdrift.

Met het lot van onze handelsvloot zijn grotendeels het nijverheids- en handelsherstel alsook 's lands welvaart verbonden.

**

Vóór de oorlog was onze vloot reeds zeer ontoereikend. Zij telde slechts 101 schepen, met een gezamenlijke tonne- maat van 422.949 B. T. Dit vertegenwoordigde slechts 0,7 à 0,8 % van de wereldtonne- maat, en het aandeel van onze nationale vlag, in onze overzeese handel, schommelde tus- sen 8,7 en 9 %. Steunend op onze handels-, nijverheids- en koloniale macht, hadden wij gemakkelijk een vloot kun- nen gebruiken van ten minste 850.000 ton. En dan zouden nog 80 % van ons havenverkeer in handen zijn gebleven van buitenlandse vlaggen.

Doch dan is de oorlog gekomen. Hij heeft ons 77 van onze beste eenheden gekost, die samen 349.575 bruto-ton vertegenwoordigen. En onze verliezen aan moedige en trouwe officieren en zeelieden waren niet minder pijnlijk. Wij hebben, inderdaad, 35 % van de in dienst zijnde man- schappen verloren. Bij de bevrijding vertoonde aldus het vraagstuk van onze koopvaardij een buitengewoon ernstig uitzicht.

Het land moest onverwijld overgaan tot de wedersamen- stelling van zijn geteisterde vloot. Het ging er om de be- voorradig van onze bevolking en van sommige van onze nijverheden. De verbinding met Congo moest worden her- steld.

Ernstige herstel-pogingen werden gedaan. Inderdaad, op 1 Januari jl., bestond onze vloot uit :

47 stoomschepen, met netto 146.322 T. en bruto 203.881 T. ;

31 motorschepen, met netto 101.976 T. en bruto 146.100 T.,

hetzij samen 78 schepen, met 248.298 N.T. en 349.961 B.T.

Met betrekking tot haar samenstelling op 1 Januari 1947, was zij dus aangegroeid met 17 eenheden en 74.551 N. T. of 101.987 B. T., maar zij bleef niettemin beneden het pèil van 10 Mei 1940 en zelfs beneden dit van September 1939, want toen telde zij 91 schepen met 359.500 B. T.

**

In 1945, 1946 en 1947 hebben de Belgische Economische Zendingen ettelijke millioenen ton koopwaren ingevoerd. Slechts rekening houdend met de voornaamste producten, bereikte die invoer gezamenlijk in 1945: 2.970.058 T. ; in 1946: 4.811.618 T. en in 1947: 6.199.775 T.

Comme il le dit fort justement : « Trop rares ont été jus- qu'ici les milieux auprès desquels nos intérêts maritimes ont trouvé audience » — et il est temps que l'indifférence fasse place à l'enthousiasme.

C'est que du sort de notre flotte de commerce dépendent en grande partie la restauration industrielle et commerciale et la prospérité du pays.

**

Avant la guerre, notre flotte était déjà fort insuffisante. Elle ne se composait que de 101 navires jaugeant ensemble 422.949 T. B. Ce n'était là que 0,7 à 0,8 % du tonnage mondial et la part de notre pavillon national, dans notre commerce d'outre-mer oscillait entre 8,7 et 9 %. Etant don- née notre puissance commerciale, industrielle et coloniale, nous aurions pu alimenter aisément une flotte de 850.000 tonnes au moins. Et avec cela, 80 % du trafic de nos ports aurait encore été laissé aux pavillons étrangers.

Mais la guerre est venue. Elle nous a coûté 77 de nos meilleures unités réunissant 349.575 tonnes brutes. Et nos pertes en courageux et fidèles officiers et marins ne furent pas moins cruelles. Nous perdîmes, en effet, 35 % des hom- mes enrôlés. A la libération, le problème de notre marine marchande se posait donc avec une gravité exceptionnelle.

Le pays se devait de reconstituer sans tarder sa flotte sinistrée. Le ravitaillement de nos populations et l'appro- visionnement de certaines de nos industries étaient en jeu. Il fallait rétablir la liaison avec le Congo.

Des efforts sérieux de reconstitution ont été accomplis. En effet, au 1^{er} janvier dernier, notre flotte était compo- sée de :

47 vapeurs, jaugeant net 146.322 T. et brut 203.881 T. ;

31 moteurs, jaugeant net 101.976 T. et brut 146.100 T.,

soit au total : 78 navires avec 248.298 T. N. et 349.961 T. B.

Par rapport à sa composition au 1^{er} janvier 1947, elle avait donc augmenté de 17 unités et de 74.551 T. N. et 101.987 T. B., mais elle restait, quand même, en dessous de son niveau du 10 mai 1940 et même en dessous de sep- tembre 1939 car, alors, elle comprenait 91 navires avec 359.500 T. B.

**

En 1945, 1946 et 1947, il y a eu l'importation, par les Missions Economiques Belges, de plusieurs millions de tonnes de marchandises. Compte tenu seulement des prin- cipaux produits, le total de ces importations s'élevait, en 1945, à 2.970.058 T. ; en 1946, à 4.811.618 T. ; en 1947, à 6.199.775 T.

Wegens de toestand waarin zij zich bevond, bedroeg het aandeel van onze koopvaardij in dit vervoer slechts 21,6 % in 1945, 19,1 % in 1946 en 8,1 % in 1947, terwijl de vreemde schepen in 1945 78,4 % van die koopwaren vervoerden; in 1946: 80,90, en in 1947: 91,8 %.

Aldus zagen wij aan de vreemde koopvaardij als vracht betalen een som van ten minste 6.100.796.882 frank, waarvan het grootste deel in sterke valuta!!

Stemt dit niet tot nadenken?

Daarbij komt nog, dat tijdens de jongste jaren door de buitenlandse vloot ruimschoots gebruik werd gemaakt van de afwezigheid van de Duitse koopvaardij om haar posities in onze havens te versterken, inzonderheid te Antwerpen. Wat onze nationale scheepsruimte betreft, haar aandeel in het Antwerps zeeverkeer is om zeggens niet verhoogd ten opzichte van dit van 1938, en wat het goederenvervoer aangaat, kan zelfs worden gezegd dat dit is gedaald ten opzichte van 1938 (9,5 % in de plaats van 9,9 %).

En, natuurlijk, hebben inmiddels de andere zeevarende landen er zich niet bij beperkt de hun door de oorlog toegebrachte verliezen aan tonnemaat te betreuren. Zij hebben zij lijken wel beslist om hun vooroorlogs vloot in die, reeds vóór de oorlog, in sterke mate de onze overtrof, en zij lijken wel beslist om hun vooroorlogsche vloot in aanzienlijke mate uit te breiden.

Om zich er van te vergewissen, volstaat het een oogopslag te werpen op de volgende cijfers, die ons door het Bestuur van het Zeewezen werden verstrekt:

Nederland.

Op 1 Januari 1940	2.800.000 B. T.
Bij het einde der vijandelijkheden	1.033.000 »
Op 1 Januari 1948	2.500.000 »

Noorwegen.

Op 1 Januari 1940	4.776.000 B. T.
Op 1 Januari 1948	3.936.000 »
	(met inbegrip van 234 tankschepen)
In aanbouw	1.920.000 B. T.

Zweden.

Op 1 Januari 1940	1.877.000 B. T.
In aanbouw	236.595 »
Besteld	933.695 »

Denemarken.

Op 1 Januari 1940	1.038.000 B. T.
Zijnde 85 t. h. van de tonnemaat in Januari 1940.	

Groot-Brittannië.

Einde der vijandelijkheden	17.199.000 B. T.
Op 1 Januari 1948 p. m.	20.000.000 »

Etant donné son état, notre marine marchande n'a eu dans ces transports que 21,6 % en 1945, que 19,1 % en 1946 et que 8,1 % en 1947, tandis que les navires étrangers transportèrent, en 1945, 78,4 %, en 1946, 80,90 % et, en 1947, 91,8 % de ces marchandises.

Nous vîmes ainsi payer en frets, à la marine marchande étrangère, une somme d'au moins 6.100.796.882 francs dont la majeure partie en fortes devises!..

Cela ne donne-t-il donc pas à réfléchir?

Ajoutons que, ces dernières années, la marine étrangère a largement profité de l'absence de la marine marchande allemande pour renforcer ses positions dans nos ports, notamment dans celui d'Anvers. Quant à notre tonnage national, sa part dans le trafic maritime anversois n'a guère augmenté par rapport à celui de 1938 et l'on peut même dire qu'en ce qui concerne le transport de marchandises il est en régression par rapport à 1938 (9,5 % au lieu de 9,9 %).

Et, bien entendu, entretemps, les autres pays maritimes ne se sont pas bornés à pleurer leurs pertes en tonnage que la guerre leur avait fait subir. Ils se sont mis à reconstruire leur flotte qui, avant la guerre déjà, dépassait fortement la nôtre et ils paraissent bien décidés à accroître leur flotte d'avant-guerre dans des proportions considérables.

Pour vous en convaincre, il suffit de jeter un coup d'œil sur les chiffres suivants qui nous ont été fournis par la Direction de la Marine:

Pays-Bas.

Au 1 ^{er} janvier 1940	2.800.000 T. B.
A la fin des hostilités	1.033.000 »
Au 1 ^{er} janvier 1948	2.500.000 »

Norvège.

Au 1 ^{er} janvier 1940	4.776.000 T. B.
Au 1 ^{er} janvier 1948	3.936.000 »
	(y compris 234 navires citernes)
En construction	1.920.000 T. B.

Suède.

Au 1 ^{er} janvier 1940	1.877.000 T. B.
En construction	236.595 »
En commande	933.695 »

Danemark.

Au 1 ^{er} janvier 1948	1.038.000 T. B.
Soit 85 % du tonnage de janvier 1940.	

Grande-Bretagne.

Fin des hostilités	17.199.000 T. B.
Au 1 ^{er} janvier 1948 p. m.	20.000.000 »

Verenigde Staten.

In 1939 7.111.000 B. T.
Einde 1947 40.000.000 D. W.

Frankrijk.

Bij de bevrijding (1945) 800.000 B. T.
Op 1 Januari 1948 3.000.000 »

**

Moet dan nog verder worden aangedrongen op de noodzakelijke, onmiddellijke en volledige vervanging van de tonnemaat die wij bezaten toen wij deelnamen aan de strijd ter zee tegen een woeste vijand?

De krachtsinspanning moet dus worden voortgezet en verdubbeld met het oog op de heropbouw van onze koopvaardijvloot.

Wij willen er op wijzen, dat 15 schepen, die samen 81.175 D. W. T. meten, in aanbouw zijn op de Belgische werven voor rekening van Belgische rederijen, en dat deze laatste in het buitenland twee schepen van ongeveer 1.500 D. W. T. hebben besteld.

Een lid vroeg ons de volgende vragen aan de heer Minister van Verkeerswezen te willen voorleggen:

1° Welk is het aantal van de door bemiddeling van de I. A. R. A. aan België toegekende schepen?

2° Hoeveel schepen werden reeds toegewezen aan rederijen die zware verliezen ingevolge oorlogshandelingen hebben geleden?

3° Waarom heeft de toekenning of de openbare verkoping van de nog beschikbaar zijnde schepen nog niet plaats gehad?

4° Is het waar, dat enkele van die schepen in de Antwerpse dokken roesten? Zo ja, waarom behoudt men dan die schepen? Hoeveel bedragen de bewakings- en onderhoudskosten?

Het volgend antwoord werd ons verstrekt:

« 8 I. A. R. A.-schepen werden aan België toegewezen. Vier er van werden reeds toegekend aan rederijen die verliezen hebben geleden door oorlogshandelingen. Een vijfde is in dienst van de Zeemacht, als hulpschip voor het lichten van de wrakken aan het kust. De drie overblijvende schepen, die minder geschikt zijn voor de koopvaardij, werden op 4 Maart bij opbod verkocht; vreemde kopers werden toegelaten. De kosten van bewaking, onderhoud, herstelling en voltooiing van de reeks I. A. R. A.-schepen zullen in ronde cijfers in het geheel 65/70 miljoen bedragen. Die uitgaven zijn niet improductief; zij hebben in hoofdzaak gediend tot het weder-in-orde-brengen van de 4 afgestane schepen, die aldus een gezamenlijke verkoopwaarde van 120 miljoen zullen bereiken ».

**

Etats-Unis.

En 1939 7.111.000 T. B.
Fin 1947 40.000.000 D. W.

France.

A la libération (1945) 800.000 T. B.
Au 1^{er} janvier 1948 3.000.000 »

**

Est-il donc encore nécessaire d'insister sur la nécessité du remplacement complet immédiat du tonnage que nous avons perdu en prenant part à la lutte en mer contre un ennemi farouche?

Les efforts doivent donc être continués et redoublés en vue de la reconstruction de notre flotte de commerce.

Signalons qu'actuellement 15 navires, jaugeant ensemble 81.175 T. D. W. sont en construction dans des chantiers belges pour compte d'armements belges et que ceux-ci ont commandé, à l'étranger, deux navires d'environ 1.500 T. D. W.

Un membre nous a demandé de poser à M. le Ministre des Communications les questions suivantes:

1° Quel est le nombre de navires attribués à la Belgique par l'intermédiaire de l'I. A. R. A.?

2° Quel est le nombre de ces navires déjà attribués à des armements ayant subi de lourdes pertes par faits de guerre?

3° Pourquoi l'attribution ou la vente publique de ceux qui restent disponibles n'a-t-elle pas encore eu lieu?

4° Est-il vrai que quelques-uns de ces navires se rouillent dans les bassins d'Anvers? Dans l'affirmative, pourquoi garde-t-on ces navires? A combien s'élève le coût du gardiennage et de l'entretien?

Il nous a été répondu ce qui suit:

« 8 navires I. A. R. A. ont été attribués à la Belgique. Quatre de ces navires ont déjà été attribués à des armements ayant subi des pertes par faits de guerre. Un cinquième est en service à la Force Navale comme navire auxiliaire pour le relèvement des épaves de la côte. Les trois navires qui restent et qui conviennent moins bien pour la Marine marchande furent vendus aux enchères le 4 mars dernier; les acquéreurs étrangers étaient admis. Les frais de gardiennage, d'entretien, de réparation et d'achèvement de la série des navires I.A.R.A. s'élèveront (chiffre global) à 65/70 millions. Ces dépenses ne sont pas improductives; elles ont servi en ordre principal à la remise en état des 4 navires cédés, qui atteindront ainsi une valeur vénale globale de 120 millions. »

**

Maar het volstaat niet de verloren scheepsruimte te vervangen om, zo snel mogelijk, de volledige wedersamenstelling te verzekeren van onze vooroorlogse zeediensten die aan werkelijke en dwingende behoeften beantwoorden.

Ook is het nodig, dat die diensten worden verbeterd, dat zij beantwoorden aan de vereisten van de vooruitgang, dat zij in voldoende getale over passende moderne vaartuigen beschikken.

Ten slotte, moet onze koopvaardij ten allen prijze worden uitgebreid opdat nieuwe diensten zouden kunnen worden opgericht, nieuwe Belgische scheepvaartlijnen ingelegd en bijgevolg nieuwe overzeese markten worden geprospecteerd en onze nijverheids- en handelsuitbreiding verzekerd. Dit is de onontbeerlijke voorwaarde tot ons herstel en onze welvaart.

In welke mate zou onze vloot moeten worden aangevuld? Die vraag moet door deskundigen worden beantwoord. Maar volgens de gegevens waarover wij beschikken menen wij te mogen beweren, dat onze bruto-tonne maat op 10 Mei 1940 ten minste zou moeten worden verdubbeld.

Het moet niet worden gezegd dat dit programma moet worden uitgewerkt door de oude of op te richten rederijen, in samenwerking met de nijverheden, de handel en de banken. De Staat heeft, evenwel, tot plicht hun zijn medewerking, in de ruimst mogelijke mate, te verzekeren.

Deze wordt genoegzaam gerechtvaardigd door de aanzienlijke voordelen die de koopvaardijvloot in vredes- en in oorlogstijd aan het land verschaft.

Meer nog dan de voorgaande, heeft de jongste oorlog, zowel aan de kleine als aan de grote naties, het belang van de nationale koopvaardijvloot doen inzien.

Maar zo wij er ons bij beperken deze slechts in vredes-tijd te beschouwen, dan zien wij dat zij rechtstreeks of onrechtstreeks duizenden personen werk verschaft; dat haar aanbouw en onderhoud een belangrijke bron van inkomsten vormen en menige industrie doen ontstaan en leven, dat zij onontbeerlijk is voor de levenskracht van onze havens, kortom, dat zij voor België een hoofdfactor uitmaakt van zijn uitrusting en, in de huidige omstandigheden, een van de pijlers van zijn ontwikkeling en van de economische veiligheid ».

*
**

De wet van 1 Februari 1939 heeft de Regering in de mogelijkheid gesteld tussen te komen ten bate van de rederijen door het verlenen van kredieten tot beloop van 375 miljoen frank.

Dienaangaande ondervraagd, heeft de heer Minister van Verkeerswezen ons de volgende uitleg verstrekt :

« Op 10 Mei 1940, bedroegen de toegekende kredieten gezamenlijk 118.620.000 frank. Al die kredieten werden sindsdien terugbetaald.

» Na de bevrijding, werden nieuwe kredieten toegestaan voor een gezamenlijk bedrag van 270.400.000 frank. De terugbetalingen er van belopen 34.533.617 frank. Er wer-

Mais il ne suffit pas de remplacer le tonnage perdu afin d'assurer, au plus vite, la reconstitution intégrale de nos services maritimes d'avant guerre et qui répondaient à des besoins certains et majeurs.

Il importe aussi que ces services soient améliorés, répondent aux exigences du progrès, disposent d'unités adéquates modernes en nombre suffisant.

Enfin, il faut, à tout prix, accroître notre flotte de commerce afin que de nouveaux services puissent être créés, de nouvelles lignes de navigations belges établies et, par conséquent, de nouveaux marchés d'outre-mer prospectés, et notre expansion industrielle et commerciale assurée. C'est là la condition *sine qua non* de notre restauration et de notre prospérité.

Dans quelle mesure, faudrait-il accroître notre flotte? Il appartient aux techniciens de répondre à cette question. Mais, compte tenu des éléments dont nous disposons, nous croyons pouvoir soutenir qu'il faudrait, tout au moins, doubler notre tonnage brut du 10 mai 1940.

Il va sans dire qu'il appartient aux armements anciens — ou à créer — de réaliser tout ce programme en collaboration avec les industries, le commerce et les banques. Toutefois, l'Etat a le devoir de leur assurer son concours dans la plus large mesure.

Celui-ci est amplement justifié par les avantages considérables que la marine marchande procure au pays en temps de paix et en temps de guerre.

La récente guerre a fait ressortir, plus profondément encore que la précédente, aux petites comme aux grandes nations, l'importance de la marine de commerce nationale.

Mais si nous nous bornons à considérer celle-ci en temps de paix, nous voyons que directement ou indirectement elle occupe des milliers de personnes, que sa construction et son entretien constituent une importante source de revenus et font surgir et vivre maintes industries, qu'elle est indispensable à la vitalité de nos ports, bref, qu'elle constitue pour la Belgique un élément primordial de son équipement et, « dans la conjoncture actuelle, un des piliers de son développement et de sa sécurité économique ».

*
**

La loi du 1^{er} février 1939 a permis au Gouvernement d'intervenir en faveur des armements en leur donnant des crédits jusqu'à concurrence de 375 millions de francs.

Interrogé à ce sujet, M. le Ministre des Communications nous a fourni les explications suivantes :

« Au 10 mai 1940, des crédits pour un total de 118 millions 620.000 francs avaient été accordés. Tous ces crédits ont été remboursés depuis lors.

» Après la libération, de nouveaux crédits pour un total de 270.400.000 francs ont été accordés. Ils ont été remboursés à concurrence de 34.533.617 francs. Les demandes

den 53 kredietaanvragen ingediend, waarvan 24 gunstig werden onthaald en 10 nog worden onderzocht. Een bedrag van 25 millioen werd voorbehouden om in voorkomend geval gevolg te kunnen geven aan de aanvragen van geteisterde vissers. Practisch werd dus het plafond van 375 millioen bereikt ».

Maar in de grond was die wet slechts een eenvoudige opportuniteitsmaatregel, die zijn verklaring vond « in de toen bestaande crisisatmosfeer ».

Maar thans heeft men iets geheel anders nodig. Zonder te willen beweren dat geen andere oplossing voor het vraagstuk van de koopvaardij zou kunnen worden gevonden, menen wij dat de Regering het bij het rechte eind heeft in het wetsontwerp dat zij op 3 December jl. bij de Senaat heeft ingediend, en dat strekt « tot het in stand houden en het uitbreiden van de koopvaardij en de vissersvloot en van de scheepsbouw, en, te dien einde, een Fonds instelt voor het Uitreken en het Aanbouwen van Zeeschepen ».

Wij stellen overigens vast, dat in de zeevaartkringen, of ten minste in de meeste, het ontwerp een zeer gunstig onthaal heeft genoten.

Nochtans betreurt men er, dat in het ontwerp geen sprake is van de gewenste versoepeling van de fiscaliteit die bedoelde zeebedrijven treft. Dienaangaande heeft de voorzitter van de Antwerpse Kamer van Koophandel gezegd: « Wegens de aanzienlijke schommeling van de waarde der schepen en gelet op de volstreekte noodzakelijkheid voor de rederijen hun vloot onophoudend te moderniseren, zou het zeebedrijf op belastinggebied een bijzondere regeling moeten bekomen, zoals dit o.m. in Noorwegen en Zweden bestaat ».

Dezelfde gedachte werd door een lid van de Commissie in de volgende bewoordingen verdedigd: « Opdat de rederij in België uitbreiding zou nemen, opdat nieuwe rederijen zouden tot stand komen, opdat nieuwe kapitalen zouden kunnen worden gevonden voor die zeer bijzondere nijverheidstak, is het nodig dat zij even gunstig wordt behandeld als het geval zich voordoet bij de andere grote zeevarende landen. Daartoe zou het o. m. nodig zijn, dat de rederijen machtiging zouden bekomen tot het vormen van een wederbeleggingsfonds voor hun vloot ».

Het ligt voor de hand, dat onze reders onmachtig zullen zijn om aan de jaren van crisis het hoofd te bieden die zo talrijk en diep ingrijpend zijn op het gebied waarop zij werkzaam zijn, indien de fiscus hun tijdens de voorspoedige jaren de reserves ontnemt waar zij behoefte zullen aan hebben om hun schepen te moderniseren en te hernieuwen.

Daarom hebben wij gemeend de heer Minister over dit punt te moeten ondervragen. Hierna volgt het ons verstrekt antwoord:

« De vraag rijst inderdaad, of het niet wenselijk is de reders in de mogelijkheid te stellen om, met vrijstelling van fiskale belasting, een deel van hun winsten te beleggen in een hernieuwings- en uitbreidingsfonds. Zij werd

de crédit furent au nombre de 53; 24 ont été accueillies favorablement, 10 sont encore à l'examen. Un montant de 25 millions a été réservé en vue de pouvoir donner une suite favorable aux demandes éventuelles de pêcheurs sinistrés. Pratiquement, le plafond de 375 millions est donc atteint. »

Mais la dite loi n'était au fond qu'une mesure de simple opportunité s'expliquant « par le climat de la crise de l'époque ».

Ce qu'il faut aujourd'hui est tout autre chose. Sans vouloir prétendre qu'aucune autre solution au problème de la marine marchande ne pourrait être envisagée, nous croyons que le Gouvernement « tient le bon bout » dans le projet de loi qu'il a déposé au Sénat, le 3 décembre dernier, et qui « tend à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes ».

Nous constatons d'ailleurs que dans les milieux maritimes, ou tout au moins dans la plupart, ce projet de loi a été fort bien accueilli.

On y exprime, cependant, aussi un regret: celui de ne pas trouver dans le projet l'assouplissement souhaité de la fiscalité frappant les exploitations maritimes. A ce sujet, le Président de la Chambre de Commerce d'Anvers disait: « En raison de la fluctuation considérable de la valeur des unités navales et de la nécessité absolue pour les armements de moderniser continuellement leur flotte, l'exploitation maritime devrait bénéficier d'une réglementation particulière en matière fiscale, telle qu'elle existe notamment en Norvège et en Suède. »

La même idée a été défendue par un membre de la Commission qui a déclaré: « Pour que l'armement se développe en Belgique, pour que se créent de nouveaux armements, pour que de nouveaux capitaux s'intéressent à cette branche très spéciale de l'industrie, il faut qu'on lui fasse un sort aussi favorable que celui que lui font chez elles les autres grandes nations maritimes. Pour cela, il faudrait notamment que les armements soient autorisés à constituer un fonds de réinvestissement de leur flotte. »

Il est évident que nos armateurs seront impuissants à résister aux années de crise fréquente et profonde dans le domaine où ils travaillent, si le fisc leur prend au cours des années prospères les réserves dont ils auront besoin pour moderniser et renouveler leurs navires.

Aussi avons-nous cru devoir interroger M. le Ministre sur ce point. Voici la réponse qui nous a été donnée:

« La question se pose, en effet, de savoir s'il n'est pas préférable de permettre aux armateurs d'investir avec exonération de la taxe fiscale une partie de leurs bénéfices dans un fonds de renouvellement et d'extension. Elle a

door de Commissie van de Senaat grondig onderzocht bij gelegenheid van de behandeling van het wetsontwerp n° 36 betreffende de instelling van een Fonds voor het Uitrekenen en het Aanbouwen van Zeeschepen. Het is onmogelijk gebleken die vrijstellingen te aanvaarden zonder geheel ons belastingstelsel in gevaar te brengen. Evenwel lijkt de toekenning van goedkoop krediet nog steeds het best geschikte middel te zijn om de hernieuwing en de uitbreiding van onze koopvaardij en van onze vissersvloot in de hand te werken ».

Naar ons oordeel moeten wij op dit ogenblik geen bespreking wijden aan dit antwoord, daar het hoger aangegevend wetsontwerp ons nog niet rechtstreeks werd voorgelegd.

*
**

Onze aandacht werd gevestigd op een uit de oorlog voortvloeiend vraagstuk, dat nog steeds zonder oplossing blijft hoewel wij reeds drie jaar zijn na de bevrijding.

Wij bedoelen het vraagstuk van de betaling der opeisingsvergoedingen betreffende de oorlogsperiode.

Daarom hebben wij aan de heer Minister gevraagd welke de oorzaken zijn van die vertraging.

Meer nog, zo wij goed zijn ingelicht, is de vergoedingsvoet voor sommige categorieën, zoals voor de motorschepen en bijzonderlijk de petroleumschepen, nog niet vastgesteld.

En daarvoor worden nochtans geen ingewikkelde studies vereist, vermits de door de fiscus aangenomen coëfficiënten voor de afschrijving van de verschillende categorieën schepen een objectief vergelijkingslement uitmaken waardoor het mogelijk is de opeisingsvergoedingen zonder moeilijkheden vast te stellen.

De heer Minister, die wij attent hebben gemaakt op deze kwestie, heeft ons een antwoord verstrekt dat werkelijk voor geen antwoord kan doorgaan.

Hij schrijft ons: « De vergoedingen voor de burgerlijke opeisingen van schepen tijdens de oorlog werden inderdaad nog niet uitbetaald en het bedrag van die vergoeding is nog niet juist bepaald. » Dit wisten wij ook. Maar welk is de reden van die vertraging? Dat zouden wij willen vernemen. »

De heer Minister voegt er slechts aan toe: « Er wordt ijverig gewerkt aan de raming van de waarde der schepen die tot grondslag moeten dienen voor de berekening van de opeisingsvergoeding ».

Kortom, de oplossing van dit vraagstuk is nog niet in het vooruitzicht, wat niet geschikt is om bij te dragen tot de verwezenlijking van het zo pas door ons geschetst programma. Wij zijn derhalve zo vrij, de heer Minister beleefd te verzoeken het vaststellen en de uitbetaling van de aan onze rederijen verschuldigde vergoedingen te willen bespoedigen.

*
**

Wat de VOZOR betreft, hebben wij gemeend een woord uitleg te moeten vragen over het opmaken van de raming van 1.150 millioen, die het eindtekort van dat

été examinée à fond par la Commission du Sénat lors de l'examen du projet de loi n° 36 relatif à la création d'un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes. Il a paru impossible d'admettre ces exonérations sans mettre en danger tout notre système fiscal. Toutefois l'octroi d'un prêt bon marché semble encore toujours être le moyen le plus adéquat pour favoriser le renouvellement et l'extension de notre marine marchande et de notre flotte de pêche. »

A notre avis, nous n'avons pas à discuter cette réponse en ce moment. En effet, nous ne sommes pas encore saisis directement du projet de loi indiqué plus haut.

*
**

Notre attention a été attirée sur un problème résultant de la guerre et qui, alors que la libération date d'il y a plus de trois ans, reste toujours en suspens.

Nous visons celui du paiement des indemnités de réquisition relatives à la période de guerre.

Aussi avons-nous demandé à Monsieur le Ministre de vouloir nous faire connaître les causes de ce retard.

Il y a plus. Si nous sommes bien renseignés; pour certaines catégories, notamment pour les navires à moteur et particulièrement les pétroliers, le taux de ces indemnités n'est pas même déterminé.

Et, cependant, pour cela il ne faut pas d'études bien complexes puisque les coefficients admis par le fisc pour les amortissements des différentes catégories de navires constituent un élément de comparaison objectif permettant de fixer les indemnités de réquisition sans difficulté.

Monsieur le Ministre, a qui nous avons signalé cette question, nous a donné une réponse qui, vraiment, n'en est pas une.

Il nous écrit: « Les indemnités pour les réquisitions civiles de bateaux pendant la guerre n'ont en effet, pas encore été liquidées et le montant de cette indemnité n'est pas encore déterminé exactement ». C'est ce que nous savions. Mais à quoi attribuer ce retard? C'est cela que nous voudrions connaître.

Monsieur le Ministre se borne à ajouter: « On s'occupe activement de l'évaluation des bateaux devant servir de base au calcul de l'indemnité de réquisition »

Bref, en fait on n'est nulle part avec la solution de ce problème, ce qui n'est pas de nature à contribuer à la réalisation du programme que nous venons d'esquisser. Nous nous permettons donc de prier Monsieur le Ministre de faire activer la détermination et la liquidation des indemnités dues à nos armements.

*
**

En ce qui concerne l'AMARIG, nous avons cru devoir demander un mot d'explication au sujet de l'établissement de la prévision de 1.150 millions constituant le déficit final

organisme zal uitmaken. Tevens hebben wij de wens uitgesproken, ingelicht te worden over de anders dan door bemiddeling van de I.A.R.A. aan de Staat afgestane schepen, en over de eventuele verkoopvoorwaarden van die eenheden.

Dienaangaande werd ons het volgend antwoord verstrekt :

a) Het Bestuur van het Zeewezen heeft de door de VOZOR uit te keren bijkomende vergoedingen (boven die getrokken door de W.R.I.O., War Risks Insurance Office, of anderzins) ruw geraamd op grond van de inlichtingen welke het over de vooroorlogse bouw-prijs bezat. Die berekeningen hebben geleid tot het cijfer van 1.601.850.000 frank, waarin de rechtstreeks ten laste van de Staat vallende vergoedingen (297 miljoen 700.000 frank — voor 5 schepen — « Albertville », « Piriapolis », « Leopoldville », « Belgique » en « Liège » — verloren gegaan onder het regime der Belgische opeising) niet begrepen zijn.

De voorziene last van 1.601.850.000 frank moest onderverdeeld worden als volgt :

Reeds betaalde premieën VOZOR fr.	150.000.000
Verwachte opbrengst van een aan de reders opgelegde buitengewone bijdrage van 5 % per jaar	250.000.000
Overdracht aan de afdeling romp van de bonus der afdeling goederen van de VOZOR... ..	50.000.000
Tussenkost van de Schatkist	1.151.850.000
	<hr/>
Fr.	1.601.850.000

b) De schepen, die voor Duitse rekening op Belgische werven in aanbouw waren en door de Belgische Staat in beslag werden genomen, zijn ten getale van 17; zij meten 96.000 T. D. W. Buitendien heeft de Belgische Staat, als herstelvergoeding (I.A.R.A.), 8 schepen ontvangen, waarvan één in dienst is bij de Zeemacht, 3 andere werden zo pas openbaar verkocht en 4 zijn aan Belgische reders toegekend als vergoeding voor hun oorlogsverliezen. Deze laatste 4 schepen meten samen 14.000 T. D. W.

c) Van de hiervoren bedoelde 21 schepen (17 + 4) zal één (een tankschip) bij opbod verkocht worden onder Belgische reders, drie andere 33.000 T. D. W. zullen waarschijnlijk door een Belgische rederij worden aangekocht door uitoefening van het in een contract van time-charter verleend recht van voorkeur, terwijl de 17 andere in het raam van de regeling VOZOR moeten afgestaan worden tegen een prijs, volgens formule VOZOR vastgesteld op grond van een contradictoire schatting door deskundigen. Deze verkopen (21 schepen) zullen in totaal ongeveer 1 milliard opbrengen.

de cet organisme. En même temps, nous avons exprimé le désir d'être renseigné sur les bateaux cédés à l'Etat autrement que par l'intermédiaire de l'I. A. R. A. et sur les conditions de vente éventuelles de ces unités.

Il nous a été répondu ce qui suit :

a) Sur base des renseignements qu'elle possédait sur le coût de la construction avant guerre, l'administration de la Marine a procédé à l'évaluation sommaire des indemnités complémentaires (au delà de celles touchées par le W. R. I. O., War Risks Insurance Office ou autrement) à servir par l'AMARIG. Ces calculs ont conduit au chiffre de fr. 1.601.850.000, dans lequel ne sont pas comprises les indemnités directement à la charge de l'Etat (fr. 297 millions 700.000 — pour 5 navires « Albertville », « Piriapolis », « Léopoldville », « Belgique » et « Liège » — perdus sous le régime de la réquisition belge).

La charge prévue de 1.601.850.000 francs devait se répartir comme suit :

Primes AMARIG déjà payées fr.	150.000.000
Produit escompté d'une contribution exceptionnelle de 5 % l'an imposée aux armateurs	250.000.000
Transfert à la section corps du boni de la section marchandises à l'AMARIG ...	50.000.000
Intervention du Trésor	1.151.850.000
	<hr/>
Fr.	1.601.850.000

b) Les unités en construction sur chantiers belges, pour compte allemand, saisies par l'Etat Belge sont au nombre de 17; elles représentent 96.000 T. D. W. De plus l'Etat Belge a reçu au titre de réparation (I. A. R. A.), 8 unités dont une est en service à la Force Navale, 3 autres viennent d'être vendues publiquement et 4 sont attribuées à des armateurs belges en réparation de leurs pertes de guerre. Ces quatre dernières unités forment un total de 14.000 T. D. W.

c) Des 21 unités (17 + 4) dont question ci-dessus, une (un navire pétrolier) sera mise aux enchères entre armateurs belges, trois autres 33.000 T. D. W. seront probablement acquises par un armement belge par levée d'une option d'achat donnée dans un contrat de time-charter, les 17 autres devant être cédées dans le cadre de l'arrangement AMARIG à un prix fixé, suivant formule AMARIG, sur base d'une évaluation contradictoire d'experts. Le total de ces réalisations (21 unités) sera d'environ 1 milliard.

b) De zeevisserij.

De zeevisserij, met haar handels- en industriële vertakkingen, bekleedt in onze nationale economie een zeer belangrijke plaats. Zij mag dan ook aanspraak maken op onze gans bijzondere aandacht, te meer dat zij thans voor levensproblemen staat.

1° Onze vissersvloot.

Hoe is het er hiermede gestaan en gelegen?

Herinneren wij, er, vooraf, aan dat, van af 1945, onze vissersvloot werd ingedeeld in vijf typen op basis van de voortstuwingskracht. Deze indeling geeft een betrekkelijk juist beeld van de vangstcapaciteit en van de visgronden die binnen het bereik van de verschillende typen liggen. Ziehier deze indeling:

- I. Schepen van minder dan 80 P. K. (garnaalvisserij);
- II. Schepen van 80 tot 112 P. K. (kustvisserij);
- III. Schepen van 120 tot 239 P. K. (middenslagvisserij);
- IV. Schepen van 240 tot 499 P. K. (beperkte hoogzeevisserij);
- V. Schepen van 500 P. K. (onbeperkte hoogzeevisserij).

En ziehier nu een tabel, waarin de evolutie der vissersvloot in 1947 vergeleken met 1938 en 1946 wordt aangegeven:

Tabel I.

TYPEN VAN VAARTUIGEN.	AANTAL VAARTUIGEN				
	op 31 December 1946.	ontkeld of verkocht in 1947.	in de vaart gebracht in 1947.	op 31 December 1947.	in 1938.
TYPEN VAN VAARTUIGEN.	au 31 décembre 1946.	désarmés ou vendus en 1947.	mis en ligne en 1947.	au 31 décembre 1947.	en 1938.
I. Garnaalboten	250	25	3	226	236
II. Kustvisserijschepen	72	3	1	78	85
III. Middenslagvaartuigen	108	7	16	112	123
IV. Beperkte diepzeevisserij...	35	—	14	48	44
V. Onbeperkte diepzeevisserij	14	1	7	20	22
Totalen	479	36	41	484	510

b) La pêche maritime.

La pêche maritime, avec ses ramifications commerciales et industrielles, occupe une place très importante dans notre économie nationale. Aussi, elle a droit à notre attention toute spéciale, d'autant plus qu'elle se trouve placée actuellement devant des problèmes vitaux.

1° Notre flotte de pêche.

Comment se présente la situation en ce domaine?

Rappelons tout d'abord qu'à partir de 1945 notre flotte de pêche a été classée en cinq types suivant la force motrice. Cette classification reflète assez fidèlement la capacité de pêche et les lieux de pêche qui sont à la portée des différents types. Voici cette classification:

- I. Bateaux de moins de 80 C. V. (pêche aux crevettes).
- II. Bateaux de 80 à 120 C. V. (pêche côtière).
- III. Bateaux de 120 à 239 C. V. (pêche moyenne).
- IV. Bateaux de 240 à 499 C. V. (grande pêche limitée).
- V. Bateaux de 500 C. V. (grande pêche illimitée).

Voici un tableau marquant l'évolution de la flotte de pêche en 1947 en comparaison avec 1938 et 1946:

Tableau I.

TYPEN VAN VAARTUIGEN.	AANTAL VAARTUIGEN					TYPES DE BATEAUX.
	op 31 December 1946.	ontkeld of verkocht in 1947.	in de vaart gebracht in 1947.	op 31 December 1947.	in 1938.	
TYPEN VAN VAARTUIGEN.	au 31 décembre 1946.	désarmés ou vendus en 1947.	mis en ligne en 1947.	au 31 décembre 1947.	en 1938.	TYPES DE BATEAUX.
I. Garnaalboten	250	25	3	226	236	I. Bateaux à crevettes.
II. Kustvisserijschepen	72	3	1	78	85	II. Bateaux de petite pêche.
III. Middenslagvaartuigen	108	7	16	112	123	III. Bateaux moyens.
IV. Beperkte diepzeevisserij...	35	—	14	48	44	IV. Grande pêche limitée.
V. Onbeperkte diepzeevisserij	14	1	7	20	22	V. Grande pêche illimitée.
Totalen	479	36	41	484	510	Totaux.

Maken wij nu een vergelijking van de vloot van 1947 met die van 1938, volgens het aantal schepen, B. T. en P. K.

Comparons maintenant la flotte de 1947 avec celle de 1938, du point de vue du nombre de bateaux, du tonnage brut et des C. V.

Tabel 2.

Tableau 2.

TYPEN VAN VAARTUIGEN.	Aantal vaartuigen		B. T.		P. K.		TYPES DE BATEAUX.
	in 1938.	in 1947.	in 1938.	in 1947.	in 1938.	in 1947.	
	Nombre de bateaux		Tonnage brut		C. V.		
	en 1938.	en 1947.	en 1938.	en 1947.	en 1938.	en 1947.	
I. (— 80 P. K.)	236	226	3.988	3.510	8.413	9.525	I. (— 80 C. V.)
II. (80 tot 119 P. K.) ...	85	78	3.408	2.548	8.187	7.119	II. (80 à 119 C. V.)
III. (120 tot 239 P. K.) ...	123	112	9.241	7.764	20.397	18.156	III. (120 à 239 C. V.)
IV. (240 tot 499 P. K.) ...	44	48	5.355	6.219	11.275	13.456	IV. (240 à 499 C. V.)
V. (motor (+ 499 P. K.) ...	6	2	1.439	470	3.550	1.000	V. (moteur (+ 499 C. V.) ...
(stoom (+ 499 P. K.) ...	16	18	4.606	7.393	7.850	12.190	(vapeur (+ 499 C. V.) ...
Totalen	510	484	28.037	27.904	59.672	61.446	Totaux.

Voegen wij hieraan toe dat, op 31 December l.l., er 17 vaartuigen in opbouw waren, waarvan 10 voor de hoog-zeevisserij en 7 voor de middenslagvisserij.

**

Uit al deze cijfers blijkt, dat onze huidige vloot, wat het aantal eenheden en de tonnemaat betreft, op weinig na, het niveau van onze vloot van 1938 heeft bereikt. En 1938 was het laatste vooroorlogs normaal jaar. Stelt zich nu de vraag of er aan haar verdere uitbreiding moet worden gedaan?

Het is vanzelfsprekend, dat de capaciteit van de vloot in functie moet staan van de afzetmogelijkheden van de vis in het binnen- en het buitenland.

Let men op deze regel niet, dan ontstaat het gevaar de uitbating van de meeste schepen deficitair te zien worden zodat de reders, willen zij niet totaal ten ondergaan, zoals in 1938, op Staatssteun zullen moeten beroep doen.

Onze vloot van 1938 beantwoordde aan die afzetmogelijkheden.

Thans is het probleem van de afzet gesteld, wordt het zelfs zeer acuut en kunnen wij vrezen dat het, kortelings, tot een ernstige crisis in het visserijbedrijf kan leiden.

Terwijl de nationale aanvoer gestegen is van 39.000 ton in 1938 op 70.000 in 1946 en ruim 75.000 ton in 1947, is ook de invoer in zeer aanzienlijke mate gestegen. Dit geldt hoofdzakelijk voor de verse diepzwemmende vis waarvan de invoer van 6.592 ton in 1938 is gestegen op 13.000 ton zowel in 1947 als in 1946. Het binnenlands verbruik, alhoewel toegenomen, kan onmogelijk een dergelijke stijging zowel van aanvoer als van invoer, verwerken, zodat een zeer aanzienlijk deel van onze eigen aanvoer dient te worden uitgevoerd. Onze uitvoer liep, echter,

Ajoutons encore qu'au 31 décembre dernier il y avait 17 bateaux en construction, dont 10 pour la pêche en haute mer et 7 pour la pêche moyenne.

**

Il résulte de ces chiffres que notre flotte actuelle a atteint, quant au nombre d'unités et au tonnage, à peu près le niveau de notre flotte de 1938. L'année 1938 était la dernière année normale d'avant guerre. Reste à savoir s'il faut encore envisager une extension plus grande de notre flotte.

Il est évident que la capacité de la flotte doit être fonction des débouchés pour poissons à l'intérieur et à l'étranger.

Si l'on ne tient pas compte de ce facteur, on risque de rendre déficitaire l'exploitation de la plupart des bateaux de sorte que les armateurs devront faire appel à l'intervention de l'Etat s'ils veulent éviter la ruine totale comme en 1938.

Notre flotte de 1938 était proportionnée à ces débouchés

Le problème des débouchés se pose actuellement d'une manière très aiguë et il est à craindre qu'une crise sérieuse ne se manifeste bientôt dans notre industrie de la pêche.

Tandis que les arrivages nationaux ont monté de 39.000 tonnes en 1938 à 70.000 tonnes en 1946 et à plus de 75.000 tonnes en 1947, les importations aussi se sont accrues considérablement. Il s'agit, en l'occurrence, surtout de poissons frais de fond dont l'importance est montée de 6.592 tonnes en 1938 à 13.000 tonnes tant en 1947 qu'en 1946. Bien que la consommation intérieure se soit accrue, il lui est impossible d'absorber une pareille augmentation tant des arrivages que des importations de sorte qu'une partie considérable de nos propres arrivages doit être

geleidelijk, op catastrofale wijze vast, zodat, indien, onze export naar onze traditionele afzetgebieden niet kan worden hernomen, onze vloot, in de eerstkomende weken, zal moeten stilgelegd worden want nu reeds wordt er met verlies gevaren. Anderzijds zou de invoer op tot redelijker verhoudingen dienen te worden teruggebracht.

Het ligt niet in de bevoegdheid van uw Commissie dat probleem uit te diepen maar wij hebben er willen op wijzen om te doen inzien dat het, ten allerminste, voorzichtig zou zijn de capaciteit van onze huidige vloot niet deze van onze vloot van 1938 aanzienlijk te laten overtreffen. Er mag ook niet uit het oog worden verloren, waar er sprake is van uitbreiding van onze vissersvloot dat België, in 1946, te Londen, de Overfishingconventie heeft ondertekend die ten doel heeft de overbevissing in de Noordzee en aanpalende zeeën te keer te gaan en dat een vrije uitbreiding van onze vissersvloot al vast niet in het teken van die overeenkomst staat.

Voegen wij hieraan toe dat, tijdens de bijeenkomst, te Brussel, van het Comité voor toenadering tussen België, Nederland en Luxemburg, in 1947, de Nederlandse afgevaardigde de aandacht heeft gevestigd op de noodzakelijkheid het productieapparaat van de Belgische en Nederlandse visserijen aan te passen niet alleen met het oog op bedoelde overbevissing maar ook met het doel beide vloten te laten ontwikkelen in functie van de gemeenschappelijke behoeften en mogelijkheden van Benelux.

Een al te snelle en te ruime uitbreiding van onze vissersvloot zou dan ook nog stuiten op een ander gevaar, n.l. dat er geen voldoende personeel meer zou te vinden zijn.

*
**

Doch, anderzijds, mag er toch ook niet uit het oog worden verloren dat verschillende reders nog de vaartuigen niet hebben kunnen vervangen die zij door de oorlog verloren, terwijl nieuwe rederijen ontstonden en de plaats innamen van beroepslieden met jarenlange ondervinding en toewijding. Hun moeten dan ook alle mogelijkheden worden gegeven om, bij voorrang, hun vaartuigen te vervangen.

Er dient nog op wat anders gelet, n.l. op de vermindering van het aantal persoonlijke of familiale ondernemingen. Van 395 in 1945 zijn deze gevallen op 349. Daarentegen, is een stijging van naamloze vennootschappen waar te nemen. Van 34 in 1945 klommen zij tot 42 in 1947. Gaan wij dus maar toezien dat bekwame, technisch-onderlegde, noeste schippers overdonderd worden door sterke financiële instellingen en verwezen worden naar een ondergeschikte rol in het bedrijf waarvan zij, immer, de trots uitmaakten? Er ligt daarin, trouwens, een gevaar, n.l. dat van het geslacht der schippers-eigenaars te zien verdwijnen die hun zonen ter visserij opleiden en, tot nog toe, er voor gezorgd hebben dat het nodig personeel voor hun hard bedrijf beschikbaar zou zijn.

Ten slotte, wanneer men de lijst der vissersvaartuigen overloopt dan stelt men vast, dat er 20 % meer dan 20 jaar oud zijn, t.t.z. vatbaar voor vervanging. Bij deze vervan-

exportée. Notre exportation s'est, toutefois, progressivement enrayée d'une manière catastrophique de sorte que, si l'exportation vers nos débouchés traditionnels ne peut être reprise, notre flotte devra être désarmée dans les premières semaines, car on travaille déjà à perte maintenant. D'autre part, les importations devraient être ramenées à des proportions raisonnables.

Votre Commission n'est pas compétente pour approfondir ce problème, mais elle a tenu à le signaler pour faire remarquer qu'il serait tout au moins prudent de ne pas augmenter considérablement la capacité de notre flotte actuelle au delà de celle de la flotte de 1938. De plus, lorsqu'il est question d'une extension de notre flotte de pêche, il ne faut pas perdre de vue que la Belgique a signé, en 1946, à Londres, la convention « d'overfishing » tendant à réprimer la pêche illimitée dans la Mer du Nord et les mers avoisinantes et qu'une libre extension de notre flotte de pêche ne cadre nullement avec cette convention.

Ajoutons que, au cours de la réunion à Bruxelles en 1947, du Comité de rapprochement entre la Belgique, les Pays-Bas et le Luxembourg, le délégué des Pays-Bas a attiré l'attention sur la nécessité d'adapter l'appareil de production des pêcheries belges et néerlandaises, non seulement eu égard à l'excès de pêche susvisé, mais aussi en vue du développement des deux flottes en fonction des possibilités et besoins communs de Benelux.

Une extension trop rapide et trop étendue de notre flotte de pêche se heurterait encore à une difficulté, notamment le manque de personnel.

*
**

On ne peut, d'autre part, perdre de vue que plusieurs armateurs n'ont pas encore pu remplacer les bateaux qu'ils avaient perdus par faits de guerre, tandis que de nouveaux armements ont été créés et ont pris la place des professionnels jouissant d'une longue expérience et qui se sont dévoués pendant des années. Il faut, par conséquent, leur offrir la possibilité de remplacer leurs bateaux par priorité.

Un autre fait encore requiert notre attention, notamment la régression du nombre d'entreprises personnelles ou familiales. Celles-ci sont tombées de 395 en 1945 à 349. En revanche, on constate une augmentation du nombre des sociétés anonymes, qui de 34 en 1945 ont atteint le chiffre 42 en 1947. Allons-nous assister comme de simples spectateurs à l'évincement des patrons capables, techniquement qualifiés et laborieux, par de fortes entreprises financières, et allons-nous permettre qu'ils soient relégués au second plan dans une industrie dont ils ont fait toujours l'orgueil? Cela présente d'ailleurs un certain danger, notamment la disparition de la génération des patrons-propriétaires qui préparent leurs fils à la pêche et, jusqu'à présent, ont veillé à fournir le personnel nécessaire à ce rude métier.

Enfin, lorsqu'on parcourt la liste des bateaux de pêche on constate que 20 % datent d'il y a 20 ans, c'est-à-dire sont susceptibles d'être remplacés. Lors de ce remplace-

ging dient er ook rekening te worden gehouden met de behoeften van de vloot, in 't algemeen.

*
**

Zo menen wij dan ook te mogen besluiten dat, wat de wederopbouw en de uitbreiding van onze vissersvloot betreft, er een zekere beperking van de vrijheid, een zekere leiding volstrekt nodig is, wel te verstaan, met, in ieder geval, prioriteit voor de geteisterden.

Hoofdzakelijk, zo niet uitsluitend voor dezen, stelt zich dan ook de kwestie van het goedkoop krediet voor nieuwbouw. Onze reders ter visserij kunnen, inderdaad, de tijdens de oorlog vergane eenheden, bij gebrek aan fondsen, niet vervangen. Zij ontvingen, immers, voor 't verlies van hun schip geen opeisingspremie en konden ook niet het geld verdienen dat hun zou moeten toelaten een ander vaartuig te laten opbouwen. Anderzijds, is de coëfficiënt 3, door de Vozor vastgesteld, onvoldoende voor de vervanging van de eenheden, te meer dat die vermenigvuldiger slaat op de waarde van de nieuwbouw in 1939, met aftrek van de coëfficiënt van vetustiteit.

En vermits wij het nu over Vozor hebben, willen wij aandringen op de spoedige herziening van de besluitwet van 27 Februari 1947 die werkelijk de reders ter visserij « uitschudt ». Er wordt, inderdaad, van dezen een bijpremie geëist van 5 % met terugwerkende kracht van 1939 tot einde 1946 op het verschil tussen de waarde 1939 en de huidige waarde van het verzekerd vaartuig.

*
**

Onze aandacht werd gevestigd op het feit dat, bij de bevrijding aangeslagen Duitse trawlers, door het Beheer van het Zeewezen, in huur werden gegeven aan bepaalde rederijen.

Wij hebben het dan ook nodig geacht desaan gaande inlichtingen te vragen aan de heer Minister van Verkeerswezen die ons het volgend antwoord heeft gegeven :

« Bij de bevrijding werd door de Belgische Staat beslag gelegd op vijf Duitse Trawlers van het standard-type Seebach (522 BT en 750 PK) in aanbouw op Belgische werven. De voltooiing van deze trawlers werd doorgevoerd voor rekening van de Belgische Staat.

Door de trage afwerking tijdens de oorlog en de sabotagegedaden op de werven gepleegd, waren de bouwkosten van deze schepen vrij hoog opgelopen. Derhalve vertoonden de drie grote Oostendse rederijen, de *N. V. Motorvisserij*, *S. A. Pêcheries à Vapeur* en *Armement Ostendais*, aanvankelijk weinig belangstelling in de eventuele aankoop of in huurneming van deze vijf vaartuigen. Alleen de *N. V. Motorvisserij* deed na enige aarzeling een voorstel voor de in huurneming van de eerste twee trawlers, voorstel waarop de toenmalige Minister van Verkeerswezen, de heer Rongvaux, inging.

Kort nadien volgde een verder voorstel van de *N. V. Motorvisserij* de drie overige trawlers eveneens in huur te

ment il faudra également tenir compte des besoins de la flotte en général.

*
**

En ce qui concerne la reconstruction et l'extension de notre flotte de pêche, nous croyons donc pouvoir conclure qu'une certaine restriction de la liberté, une certaine réglementation et direction s'imposent, étant bien entendu que les sinistrés bénéficieront en tous cas d'une priorité.

Principalement, sinon exclusivement pour ceux-ci, se pose la question de crédit à bon marché pour des constructions nouvelles. Nos armateurs de pêche ne peuvent, en effet, remplacer, à défaut de fonds, les unités perdues pendant la guerre. Ils n'ont pas reçu de prime de réquisition en compensation de la perte de leur bateau, et il leur était impossible de gagner l'argent nécessaire à la construction d'un autre bateau. D'autre part, le coefficient 3, fixé par Amarig, est insuffisant pour permettre le remplacement des unités, d'autant plus qu'il affecte la valeur des constructions nouvelles en 1939, sous déduction du coefficient de vétusté.

Puisque nous en sommes au chapitre d'Amarig, nous voulons insister sur une prompte révision de l'arrêté-loi du 27 février 1947, qui « dépouille » littéralement les armateurs de pêche. Il est, en effet, exigé de ceux-ci, avec effet rétroactif de 1939 à la fin de 1946, une prime supplémentaire de 5 % sur la différence entre la valeur de 1939 et la valeur actuelle du bateau assuré.

*
**

Notre attention fut attirée sur le fait qu'au lendemain de la libération, l'Administration de la Marine a donné en location des chalutiers allemands à certains armements.

Nous avons donc estimé nécessaire de demander à ce sujet des renseignements à Monsieur le Ministre des Communications qui nous a fait parvenir la réponse suivante :

« A la libération, l'Etat Belge a saisi cinq chalutiers allemands du type standard Seebach (522 TB et 750 HP) en construction sur des chantiers belges. L'achèvement de ces chalutiers a été poursuivie pour compte de l'Etat Belge.

Par suite du travail au ralenti pendant la guerre et des actes de sabotage exécutés sur les chantiers, les frais de construction de ces bâtiments furent assez élevés. Aussi, les trois grands armements Ostendais, la *N. V. Motorvisserij*, la *S. A. Pêcheries à vapeur* et l'*Armement Ostendais* montrèrent-ils, au début, peu d'intérêt pour l'acquisition ou la location éventuelle de ces cinq bâtiments. Seule, la *N. V. Motorvisserij* fit, après quelque hésitation, une proposition pour la prise en location des deux premiers chalutiers, proposition qui fut acceptée par le Ministre des Communications de l'époque, M. Rongvaux.

Peu après, il y eut une nouvelle proposition de la *N. V. Motorvisserij* pour la prise en location des trois au-

nemen. Minister Rongvaux ging op dit voorstel in, op voorwaarde zich te vergewissen dat de twee andere rederijen die trawlers niet wensten te huren. Op 5 Juni 1947 werd een aanbod gedaan aan de *S. A. Pêcheries à Vapeur* en de *Armement Ostendais* om de drie overige trawlers in huur te nemen. Een copij van het type-contract met de *N. V. Motorvisserij* afgesloten voor de eerste twee trawlers werd bij dit aanbod gevoegd. Op 1 Juli 1947 werd bij uitblijven van een antwoord op het gedane aanbod, een hernieuwde offerte gedaan aan de twee rederijen met verzoek vóór 15 Juli 1947 een duidelijk antwoord te geven. Daar op 15 Juli 1947 geen bepaald antwoord op deze offerten gegeven werd, en alleen de *N. V. Motorvisserij* haar vraag hernieuwd had om de drie overblijvende trawlers in huur te nemen, werd op 1 Augustus 1947 :

1° de derde trawler (*Artan*) in huur aangeboden aan de *N. V. Motorvisserij*, als enige rederij die een definitief antwoord op de verschillende offertes gegeven had;

2° de vierde trawler in aanbod gegeven aan de *S. A. Pêcheries à Vapeur* als oudste Oostendse rederij;

3° de laatste trawler aangeboden aan de *Armement Ostendais*.

Wat de voorwaarden van verhuring van de *Artan* betreft, deze zijn dezelfde geldende voor alle rederijen en voor elk der vijf trawlers. Ze behelzen onder meer naast de gewone voorwaarden van verhuring van de vorm « bareboat-charter » een optie van aankoop voor de bouw waarde van het schip. De duur van het contract bedraagt vijf jaar met optie voor de huurder van verlenging voor een tweede periode van 5 jaar ».

2° Het scheepspersoneel.

Op de 484 vaartuigen van de 420 ondernemingen, beliep, in 1947, het ingescheept personeel 2011, varende eigenaars inbegrepen. Daartussen waren er 407 schippers en 384 motoristen. Er waren slechts 182 scheepsjongens terwijl het vereist benaderend aantal voor 1947 ongeveer 524 was.

Het is dan ook volstrekt noodzakelijk de werving van de voor de visserij nodige krachten ernstig aan te pakken.

Maar ook, en niet minder dient er gezorgd voor de technische vorming van het scheepspersoneel.

Verleden jaar waren er nog 32,97 % der schippers niet in het bezit van een diploma terwijl dit het geval was voor 10,3 % der motoristen.

Gelukkig is er een merkelijke verhoging van het aantal leerlingen in de visserij scholen waar te nemen.

**

De verbetering van het sociaal statuut van de zeevissers kan de werving van scheepspersoneel verhogen.

De zeevissers werden, voorzeker, onder de toepassing van de Maatschappelijke Zekerheid gebracht. Doch, dit schijnt ons onvoldoende. Evenals voor de mijnwerkers,

tres chalutiers. Le Ministre Rongvaux marqua son accord, sous condition de s'assurer que les deux autres armements ne désiraient pas louer ces chalutiers. Le 5 juin 1947 une offre fut faite à la *S. A. Pêcheries à vapeur* et à l'*Armement Ostendais*. Une copie du contrat-type conclu avec la *N. V. Motorvisserij* pour les deux premiers chalutiers était annexée à cette offre. Le 1^{er} juillet 1947, aucune réponse n'étant parvenue, il fut fait une nouvelle offre aux deux armements, avec prière de donner une réponse précise avant le 15 juillet 1947. Aucune réponse définitive n'ayant été reçue à la date du 15 juillet 1947 et la *N. V. Motorvisserij* ayant renouvelé sa demande de prise en location des trois autres chalutiers, à la date du 1^{er} août 1947 :

1° le troisième chalutier (*Artan*) fut présenté en location à la *N. V. Motorvisserij*, celle-ci étant le seul armement ayant donné une réponse définitive aux différentes offres;

2° le quatrième chalutier fut présenté à la *S. A. Pêcheries à vapeur*, à titre de plus ancien armement ostendais;

3° le dernier chalutier fut présenté à l'*Armement Ostendais*.

Quant aux conditions de location de l'*Artan*, elles sont les mêmes que celles applicables à tous les armements et pour chacun des cinq chalutiers. Elles comprennent entre autres, à côté des conditions ordinaires de location du type « Bareboat-charter », une option d'achat pour la valeur de construction du bâtiment. La durée du contrat est de cinq ans, avec option pour le locataire d'une prorogation pour une deuxième période de 5 ans. »

2° Le personnel navigant.

Sur les 484 navires des 420 entreprises, en 1947, le nombre du personnel navigant, y compris les propriétaires navigants, s'élevait à 2.011. Parmi eux, il y avait 407 patrons et 384 mécaniciens. Il n'y avait que 182 mousses, alors que le contingent approximatif requis pour 1947 était d'environ 524 unités.

Il est donc indispensable de s'attacher sérieusement au recrutement des forces nécessaires pour la pêche.

Il faut également et surtout, s'appliquer à la formation technique du personnel navigant.

L'année passée, il y avait encore 32,97 % des patrons et 10,3 % des mécaniciens qui n'étaient pas en possession d'un diplôme.

Heureusement, on constate une augmentation appréciable du nombre d'élèves dans les écoles de pêche.

**

L'amélioration du statut social des marins pêcheurs est de nature à favoriser le recrutement du personnel navigant.

Il est vrai que les marins pêcheurs ont été soumis à l'application de la Sécurité sociale, mais cela nous semble insuffisant. Comme pour les mineurs, il y a lieu de créer pour

dient er voor hen een speciaal statuut tot stand worden gebracht dat rekening houdt met de gevaren en de zwaarte van hun arbeid.

Wij verzochten de heer Minister van Verkeerswezen ons desaan gaande zijn vooruitzichten te laten kennen.

Hieronder, geven wij het antwoord dat hij ons liet toekomen. Het zet ons aan hem, met aandrang, te verzoeken de kwestie terug onder het oog te nemen.

« Het onmiddellijk doordrijven van een speciaal statuut dat in 1944 in ontwerp bestond, werd, na bespreking met het Ministerie van Arbeid opgegeven. Het bleek inderdaad nuttig een overgangsstadium te voorzien volgens welk de vissers onder toepassing van het Algemeen regiem van de Maatschappelijke Zekerheid van het besluit van 28 December 1944 zouden worden gebracht. Dit gebeurde bij besluit van 3 Januari 1946, dat nochtans reeds bijzondere toepassingsmodaliteiten voorzag. Intussentijd werd een nader onderzoek aan het bijzonder statuut gewijd door de Paritaire Commissie der Zeevisserij. Het oorspronkelijke ontwerp werd in zijn grote lijnen behouden en komt neer op de oprichting van een Nationaal Voorzorgsfonds voor de visserij dat niet alleen het beheer zou hebben van de bijzondere kassen voor betaald verlof, gezinsvergoedingen en werkloosheid, doch tevens van een eigen pensioen- en mutualiteitskas. Eveneens zou het beheer der Gemeenschappelijke Kas voor arbeidsongevallen overkomen aan zeevissers daar worden ondergebracht. Dit Nationaalfonds zou ongeveer een gelijkaardige organisatie hebben als dit voor de mijnwerkers en dit voor de zeevissers der koopvaardij.

» Ten gevolge van de studie nopens de herziening van de ouderdomspensioenen door het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg werd het nuttig geoordeeld niet vooruit te lopen op de beslissingen van de daartoe opgerichte Commissie. Anderzijds heeft de ondervinding intussen uitgewezen dat er tot oprichting van speciale kassen voor gezinsvergoeding en betaald verlof vanwege de visserij-middens nog weinig belangstelling is. Een poging tot oprichten van een compensatiekas voor betaalde feestdagen voor de visserij is aldus op een mislukking uitgelopen.

» Het wederopnemen van het ontwerp van sociaal statuut zal slechts met kans van slagen kunnen gebeuren wanneer het visserijbedrijf over zijn eerste naoorlogse moeilijkheden van wederaanpassing zal heen zijn. Intussen biedt het stelsel der Algemeene Maatschappelijke Zekerheid reeds een merkelijke verbetering voor de zeevisserij ».

*
**

Naar wij vernamen, werden de leerstofprogramma's der visserijscholen grondig herzien. Er zou nu ook enig programma, lopend over drie studie jaren, aan de scholen opgelegd geweest zijn als voorwaarde tot het bekomen van staatstoelagen. De inspectie werd verscherpt. Een herklassering van de diploma's en brevetten ter visserij wordt herzien.

Wat de schoolbevolking betreft, kunnen wij de volgende inlichtingen geven.

eux un statut spécial tenant compte des dangers et des difficultés de leur travail.

Nous avons prié M. le Ministre des Communications de nous faire connaître quelles sont ses intentions à ce sujet.

Nous reproduisons ci-dessous la réponse qu'il nous fit parvenir. Elle nous incite à le prier instamment de revoir la question.

« L'application immédiate d'un statut spécial qui existait en projet en 1944 a été abandonnée après pourparlers avec le Ministère du Travail. Il apparut utile, en effet, de prévoir une période transitoire, pendant laquelle les pêcheurs tomberaient sous l'application du régime général de la Sécurité sociale de l'arrêté du 28 décembre 1944. Ce fut fait par arrêté du 3 janvier 1946, qui prévoyait cependant déjà des modalités d'application spéciales. Entretemps, la Commission paritaire de la pêche maritime procéda à un examen complémentaire du statut spécial. Le projet initial a été maintenu dans ses grandes lignes et consiste en l'institution d'un Fonds de prévoyance national pour la pêche maritime qui, non seulement assurerait la gestion des caisses spéciales de congés payés, d'allocations familiales et de chômage, mais aurait en même temps sa propre caisse de pensions et de mutualité. La gestion de la Caisse commune pour les accidents de travail survenus aux marins-pêcheurs serait également assurée par le Fonds national. Celui-ci serait organisé de la même manière que celui des mineurs et celui des marins de la marine marchandé.

« A la suite de l'étude concernant la revision des pensions de vieillesse par le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale, il a été jugé utile de ne pas préjuger des décisions de la Commission instituée à cet effet. D'autre part, l'expérience a démontré entretemps que les milieux de la pêche maritime ne portent encore que peu d'intérêt à la création de caisses spéciales d'allocations familiales et de congés payés. C'est ainsi qu'un essai de création d'une caisse de compensation pour jours fériés payés à la pêche maritime a été un échec.

» Le projet de statut social ne pourra être repris avec des chances de succès que lorsque l'industrie de la pêche maritime aura vaincu ses premières difficultés d'adaptation d'après-guerre. En attendant, le régime de la Sécurité Sociale Générale constitue déjà une amélioration notable pour la pêche maritime. »

*
**

Nous avons appris que les programmes des matières des écoles de pêche ont subi une revision radicale. Un programme unique, s'étendant sur trois années d'étude, serait imposé aux écoles comme condition en vue de l'obtention de subsides de l'Etat. Le contrôle a été renforcé. Un reclassement des diplômés et brevets de pêche est envisagé.

En ce qui concerne la population des écoles, nous sommes à même de communiquer les renseignements ci-après :

	October 1946.	Nu.
<i>Dagscholen :</i>		
Vrije Vissersschool P. Pype, Oostende	80	79
Gem. Vissersschool, Oostende	52	45
Rijkvisserijschool, Heist... ..	28	33
Vrije Vissersschool, Nieuwpoort	20	16
Kon. Werk « Ibis »	44	76
Totaal	224	249
<i>Avondscholen :</i>		
Vrije Vissersschool P. Pype, Oostende	87	97
Gem. Vissersschool, Oostende	55	45
Vrije Vissersschool, Nieuwpoort	37	42
Vrije Vissersschool, Heist	90	80
Vrije Vissersschool, Blankenberge	29	36
Vrije Vissersschool, Zeebrugge	21	28
Totaal	319	328

3° *Technisch en wetenschappelijk onderzoek.*

Meer nog dan in andere nijverheden, is de productiecapaciteit van onze vloot afhankelijk van wetenschappelijke en technische bevindingen op het gebied van de hydrologie en de biologie. In het verleden, werd de visserij veeleer experimenteel beoefend, zonder rekening te houden met de mogelijkheden van uitputting der visreserven. De ondervinding, in andere landen opgedaan, en zelfs enkele studies, door Belgische wetenschapsmensen verwezenlijkt, wijzen er nochtans op dat een gezonde visserijpolitiek op lange termijn niet ongestraft deze wetenschappelijke vaststellingen mag voorbijgaan.

De Staat heeft als taak deze opzoekingen te bevorderen en desnoods deze door zijn technische diensten zelf te laten doen. Reeds heeft de werking van het Zeewetenschappelijk Instituut (instelling van openbaar nut) belangwekkende resultaten op dit gebied bereikt; het is nochtans gebleken dat deze instelling gesubsidieerd door de Staat, en thans zwaar geteisterd ten gevolge van de oorlogsomstandigheden, niet over voldoende financiële middelen heeft beschikt om het hoofd te bieden aan de taak die men van haar mag verwachten. Om die redenen, wordt dan ook een groter geldelijke Staatstussenkomst een noodzakelijkheid. Ook op internationaal plan, heeft België verbintenissen aan te gaan inzake wetenschappelijk onderzoek en technische proefnemingen die verhoogde uitgaven zullen vergen (Internationale Raad van Kopenhagen (Picao — Overfishing Conference)).

4° *Nijverheid en handel.*

Het Departement van Verkeerswezen kan maar een gezonde productiepolitiek volgen wanneer het tevens bevoegd is, wat betreft de reglementering van de visnijverheid en handel.

Indien de afzet van de vis hetzij in het binnenland, hetzij in het buitenland geen rekening houdt met het produc-

	Octobre 1946.	Actuel- lement.
<i>Écoles du jour :</i>		
Ecole libre de pêche P. Pype, Ostende	80	79
Ecole communale de Pêche, Ostende	52	45
Ecole de Pêche de l'Etat, Heist	28	33
Ecole libre de Pêche, Nieuport	20	16
Œuvre Royale « Ibis »	44	76
Total	224	249
<i>Ecoles du soir :</i>		
Ecoles libre de Pêche P. Pype, Ostende	87	97
Ecole communale de Pêche, Ostende	55	45
Ecole libre de Pêche, Nieuport	37	42
Ecole libre de Pêche, Heist	90	80
Ecole libre de Pêche, Blankenberghe	29	36
Ecole libre de Pêche, Zeebrugge	21	28
Total	319	328

3° *Recherches techniques et scientifiques.*

La capacité de production de notre flotte dépend, encore plus que dans les autres secteurs industriels, des résultats des recherches scientifiques et techniques dans les domaines de l'hydrologie et de la biologie. Dans le passé, la pêche était pratiquée plutôt empiriquement et sans tenir compte du fait que les réserves de poissons pouvaient s'épuiser. Il résulte, toutefois, des expériences acquises dans d'autres pays et de quelques études faites par des hommes de science belges, qu'en matière de pêche une politique saine et à long terme ne peut négliger impunément les résultats de ces recherches scientifiques.

Il incombe à l'Etat de promouvoir ces recherches et, au besoin, d'y faire procéder par ses propres services techniques. Dans ce domaine, les travaux du Zeewetenschappelijk Instituut (institution d'utilité publique) ont déjà abouti à des résultats intéressants; il est pourtant apparu que cet institut subsidié par l'Etat, mais actuellement sérieusement sinistré par faits de guerre, ne dispose pas des moyens financiers suffisants pour accomplir la tâche qu'on est en droit d'attendre de lui. Pour ces raisons, il s'impose de prévoir une plus grande intervention financière de l'Etat. Sur le plan international aussi, la Belgique devra prendre des engagements en matière de recherches scientifiques et d'expériences techniques qui nécessiteront des dépenses plus élevées (Conseil International de Copenhague — Picao — Overfishing Conference).

4° *Industrie et commerce.*

Le Département des Communications ne peut suivre une politique saine que s'il a en même temps qualité en matière de réglementation de l'industrie et du commerce du poisson.

Si l'on ne tient pas compte, lors de l'écoulement du poisson, soit dans le pays, soit à l'étranger, du programme de

tieprogramma en de invoerbehoefden, komt men noodzakelijkerwijze tot toestanden welke nadelig zullen uitvallen voor een of andere tak van geheel het bedrijf. Het Departement moet dan ook de coördinatie tussen aan-, in- en uitvoer in zijn bevoegdheid hebben, en tevens invloed op de prijzen kunnen uitoefenen.

De ondervinding heeft uitgewezen dat mits een goed georganiseerde propaganda, het visverbruik niet alleen kan uitgebreid worden tot hiertoe nog niet bereikte streken van het land doch tevens voor de algemeenheid der verbruikers kan worden verhoogd. Naast de handelspubliciteit voor betere kwaliteit en goedkoper vis, dient ook een krachtige propaganda ondernomen ter opleiding van de gebruikers; de propagandacommissie voor visverbruik (V.Z.W.D.), tot dit doel opgericht en gesubsidieerd door de Staat, heeft reeds substantiële uitslagen bereikt.

5° Toestand der havens.

Sommige leden hebben ons verzocht de heer Minister van Verkeerswezen te wijzen op de in bepaalde havens uit te voeren werken.

Er werd ons geantwoord, dat bedoelde werken in de bevoegdheid vallen van het Ministerie van Openbare Werken dat een programma van werken heeft laten opmaken voor de haven van Blankenberghe en van die van Nieuwpoort.

De bedrijvigheid van die havens is, echter, aanzienlijk. Ziehier de cijfers van aanvoer en opbrengst der visserij voor ieder van hen, in 1947:

Oostende	64.734.988 kg.	433.596.491 fr.
Blankenberghe	383.323 »	4.789.868 »
Zeebrugge	7.224.623 »	91.259.754 »
Nieuwpoort	3.027.288 »	19.715.259 »
Totaal ...	75.370.222 kg.	549.361.372 fr.

6° Over centralisatie en samenwerking.

Het ontbreekt in het visserijbedrijf, waarachtig, niet aan zeer belangrijke problemen. Want, buiten wat wij zegden over de vloot en het personeel, zijn er nog de kwesties — de levenskwesties — van de in- en de uitvoer, van de prijzen, van de distributiemethodes, van de reconstructie der aanverwante bedrijven, van de koel- en bevrozingindustrie. En, ten slotte, hangt dat alles aan elkaar.

Maar de ene van die kwesties ligt in de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen, de andere in die van het Ministerie van Ravitaillering, de andere in die van het Ministerie van Economische Zaken, nog een andere in die van het Ministerie van Buitenlandse Zaken of van Buitenlandse Handel.

En alles in één ministerie « onderbrengen » gaat nu niet.

Er moet dus naar coördinatie gestreefd worden die vlug en goed werkt, met het oog op het oordeel van de Minister van Verkeerswezen die voor een gezonde productiepoltiek heeft te zorgen.

production et des besoins d'importation, on aboutira inévitablement à des situations préjudiciables à l'un ou l'autre secteur pour l'ensemble de l'industrie. La coordination des arrivages, des importations et des exportations doit ressortir au Département, qui doit en même temps être à même d'exercer une influence sur les prix.

L'expérience à démontrer que, moyennant une propagande bien organisée, la consommation de poisson peut non seulement être étendue à des régions du pays inaccessibles jusqu'à présent, mais également être augmentée pour les consommateurs en général. A côté de la publicité commerciale pour une meilleure qualité et pour du poisson à meilleur marché, il y a lieu d'entreprendre une propagande énergique pour l'éducation du consommateur; le comité de propagande pour la consommation de poissons (A. S. B. L.), qui fut créé à cet effet et qui est subventionné par l'Etat, a déjà obtenu des résultats substantiels.

5° La situation des ports.

Certains membres nous ont prié d'attirer l'attention de Monsieur le Ministre des Communications sur les travaux à exécuter dans certains ports.

Il nous a été répondu que les dits travaux sont de la compétence du Ministère des Travaux Publics, qui a fait élaborer un programme de travaux pour les ports de Blankenberghe et de Nieuport.

Le trafic de ces ports est considérable. Voici, pour chacun d'entre eux, les chiffres des arrivages et du rendement de la pêche pour 1947.

Ostende	64.734.988 kg.	433.596.491 fr.
Blankenberghe	383.323 »	4.789.868 »
Zeebrugge	7.244.623 »	91.259.754 »
Nieuport	3.027.288 »	19.715.259 »
Total ...	75.370.222 kg.	549.361.372 fr.

6° Centralisation et collaboration.

A vrai dire, il ne manque pas de problèmes importants dans l'industrie de la pêche. Car, en dehors de ce que nous disions au sujet de la flotte et du personnel, il reste les problèmes vitaux de l'importation, de l'exportation, des prix, des méthodes de distribution, de la reconstruction des industries connexes, de l'industrie frigorifique. Après tout, tous ces problèmes se tiennent.

Toutefois, si tel problème est de la compétence du Ministère des Communications, tel autre est de celle du Ministère du Ravitaillement, un troisième ressort au Ministère des Affaires Economiques et un quatrième au Ministère des Affaires Etrangères ou du Commerce Extérieur.

Rassembler tout cela dans un seul Ministère est impossible actuellement.

Il faut donc réaliser une coordination rapide et efficace, eu égard à l'avis du Ministre des Communications qui se doit de suivre une saine politique de production.

Doch er moet ook nauwe samenwerking bestaan tussen de openbare besturen en de beroepsverenigingen van de zeevisserij, de vishandel en de visverwerkende nijverheid. Deze verdedigen, voorzeker, hun belangen maar toch ook, meteen, het behoud en de bloei van een belangrijke sector van ons nationaal bedrijfsleven.

Bovendien, moet er, in het Departement van Verkeerswezen, meer belang worden gehecht aan de visserijdirectie waar, naar wij vernamen, ambtenaars soms het ene werk voor het ander moeten verwaarlozen.

Er dient, kortom, een grote inspanning worden gedaan ten voordele van de zeevisserij die een economisch element van grote waarde en een op alle gebieden bewonderenswaardig bedrijf uitmaakt.

c) De Zegmacht.

I. — *Historisch overzicht* (volgens gegevens van het Ministerie van Verkeerswezen).

A. — Het is in October 1940, dat, op aanvraag van Admiraal Dickens der Engelse Admiraliteit, een Belgische Sectie der Royal Navy werd gesticht. In den beginne waren het vooral onze in Engeland toegekomen vissersjongens die er in opgenomen werden. Later, wanneer de dienstplicht van de in de niet bezette gebieden verblijvende Belgen werd ingevoerd, mochten de belanghebbenden kiezen tussen landleger en vrijwillige dienst voor de duur van de oorlog in de B. S. R. N.

Begin 1941, werd de stoomloodsboot 16, in Schotland toegekomen, ter beschikking van de Admiraliteit gesteld, die ze omvormde tot korvet welke de naam zou dragen van H. M. S. « Kernot ». Dit schip werd om zeggens uitsluitend met Belgische Staatsagenten, vrijwilligers van de R. N., bemand en had de eer het eerste te zijn om, naast de Union Jack de Belgische vlag te voeren. De andere leden der R. N. S. B. werden, na opleiding, ingescheept aan boord van Engelse oorlogsbodems.

Op het ogenblik der bevrijding telde de R. N. S. B. 150 man.

B. — In vergadering van 3 November 1944 besloot de Ministerraad niet alleen de R. N. S. B. in dienst der Admiraliteit te behouden maar tevens het effectief er van te vermeerderen bij wege van aanwerving van nieuwe vrijwilligers. Door de Engelse Admiraliteit werd aangenomen hun opleiding in de Engelse centums te verzekeren. Een duizendtal recruten werden alsdan aangeworven.

Voor al wat de dienst, de tucht, de selectie, de speciale technische opleiding, de benutting betrof van de leden der R. N. S. B. hingen ze uitsluitend af van de Admiraliteit, maar administratief behoorden zij tot de Regie van het Zeewezen, te Londen opgericht.

C. — In Augustus 1945 werd het vastleggen van een uitsluitend Belgisch Statuut voor de sectie wenselijk geacht, omdat

1° de opleiding van de bij de bevrijding aangeworven recruten geëindigd was en, in plaats van onze jongens hier

Mais il faut également qu'une collaboration étroite existe entre les pouvoirs publics et les associations professionnelles de la pêche maritime, le commerce du poisson et l'industrie de la transformation du poisson. Tout en sauvegardant leurs intérêts, celles-ci défendent le maintien et la prospérité d'un secteur important de notre économie nationale.

En outre, le Département des Communications devrait attacher plus d'importance à la direction de la pêche, où nous avons appris que des fonctionnaires sont parfois obligés de négliger une besogne au détriment de l'autre.

En un mot, il faut faire un effort considérable au profit de la pêche maritime qui constitue un élément économique très important et une industrie admirable dans tous les domaines.

c) La Force navale.

I. — *Aperçu historique* (d'après les données du Ministère des Communications).

A. — Une section belge de la Royal Navy fut créée en octobre 1940, à la demande de l'Admiral Dickens, de l'Amirauté Britannique. Au début, nos pêcheurs réfugiés en Angleterre y furent enrôlés. Par après, lorsque le service obligatoire avait été établi pour les Belges résidant en dehors des territoires occupés, les intéressés avaient le choix entre l'armée de terre et un engagement volontaire pour la durée de la guerre dans la B. S. R. N.

En 1941, le bateau-pilote à vapeur 16, arrivé en Ecosse, fut mis à la disposition de l'Amirauté qui le transforma en corvette, portant désormais le nom H. M. S. « Kernot ». Ce bâtiment, dont l'équipage était quasi-exclusivement composé d'agents de l'Etat belge, volontaires de la R. N., battait pavillon belge en même temps que l'Union Jack. Les autres membres de la R. N. S. B. durent, après instruction, s'embarquer à bord des navires de guerre anglais.

Au moment de la libération, la R. N. S. B. comptait 150 hommes.

B. — En sa réunion du 3 novembre 1944, le Conseil des Ministres décida non seulement de maintenir la R. N. S. B. au service de l'amirauté, mais encore d'en augmenter l'effectif par voie de recrutement de nouveaux volontaires. L'amirauté anglaise consentit à se charger de leur initiation dans les centres anglais. Il fut procédé alors au recrutement d'un millier d'hommes.

En matière de service, de discipline, de sélection, de formation technique spéciale, d'utilisation des membres de la R. N. S. B., ceux-ci dépendaient exclusivement de l'Amirauté, tandis qu'au point de vue administratif, ils appartenaient à la Régie de la Marine créé à Londres.

C. — En août 1945, l'élaboration pour la section d'un statut entièrement belge fut jugé opportun, parce que :

1° l'initiation des recrues enrôlées lors de la libération était terminée et qu'il était jugé préférable de les rassem-

en daar op Engelse bodems te zien plaatsen, men oordeelde dat het verkieslijker was ze onder de Belgische vlag te verzamelen;

2° de kruiser-visserijwachtschip « Artevelde », met de bouw waarvan in 1939 aangevangen werd en die door de Duitsers afgewerkt werd, terug in ons bezit was gekomen;

3° de bondgenoten aandrongen opdat België zou medewerken aan het zuiveren der Noordzee van mijnen.

D. — Wanneer, in November 1945 een einde werd gemaakt aan de internationale accoorden van onderlinge hulp, heeft de Engelse Admiraliteit zich ook niet verder belast met het verzekeren der onontbeerlijke veiligheidsdiensen welke zij in België ingericht had om de scheepvaart te verzekeren, namelijk :

1° het zuiveren onzer internationale havens van mijnen om er de toegang van mogelijk te maken;

2° het ontmagnetiseren der schepen, die op onze havens varen, zowel voor de veiligheid der schepen als der bemanningen.

Men heeft dus over de R. N. S. B. beschikt om deze diensten over te nemen, namelijk om :

1° overeenkomstig de overeenkomst van Den Haag van 6 Mei 1882 de zeevisserijwacht te verzekeren. Gezegde overeenkomst voorziet, inderdaad, in haar artikel 26 dat de zeevisserijwacht zal uitgeoefend worden door bodems der Marine van de verdragsluitende partijen;

2° de politie in de territoriale wateren te verzekeren, namelijk om sluikhandel te keer te gaan, de visvangst en onze bebakeningstoestellen te beschermen;

3° de medewerking, met de landdiensten, aan de redding van de schipbreukelingen op zee;

4° haar hulp te verlenen aan de weerkundige dienst van de luchtvaart op de Atlantische Oceaan;

5° het vormen van zeelieden voor de zeevaart in oorlogstijd.

E. — Op 12 April 1946 verscheen in het *Staatsblad* een Regentsbesluit gedagtekend 30 Maart 1946 en « houdende oprichting van de Zeemacht ».

Hierna volgt de tekst er van :

« Art. 1. — Vanaf den 1^o Februari 1946, zal de Belgische Afdeling van de « Royal Navy », met de vrijwilligers en de militanen die wenssen bij deze ingelijfd te worden, de « Zeemacht » uitmaken.

» Art. 2. — De « Zeemacht » welke deel uitmaakt van het leger hangt in vredetijd af van de Minister belast met het beheer van het Zeewezen en in oorlogstijd van de Minister van Landsverdediging.

» Art. 3. — De verbinding tussen het Departement van Landsverdediging en de Zeemacht wordt verzekerd door de directeur-generaal van het Zeewezen of zijn afgevaardigde, zeeofficier, en de korpsoverste van de « Zeemacht ».

» Art. 4. — De Ministers van Verkeerswezen, van Landsverdediging en van Binnenlandse Zaken zijn, ieder

blèr sous le pavillon belge au lieu de les voir éparpillées sur des bâtiments anglais :

2° le croiseur garde-pêche « Artevelde », dont la construction avait été entamée en 1939 et que les Allemands avaient terminé, était rentré en notre possession;

3° les alliés insistaient pour que la Belgique prêtât son concours au dragage des mines dans la Mer du Nord.

D. — Lorsqu'en novembre 1945 il fut mis fin aux accords internationaux d'aide mutuelle, l'Amirauté anglaise ne s'est plus occupée d'assurer les services de sécurité indispensables qu'elle avait organisés en Belgique en vue de la navigation, notamment :

1° le dragage des mines dans nos ports nationaux afin d'en permettre l'accès;

2° le démagnétisation des bâtiments faisant escale dans nos ports, tant pour la sécurité des bâtiments que des équipages.

On a donc utilisé la R. N. S. B. pour reprendre ces services, et notamment pour :

1° assurer la surveillance de la pêche, conformément à la convention de La Haye du 6 mai 1882. Cette convention prévoit, en effet, dans son article 26, que la surveillance de la pêche sera assurée par des bâtiments de la Marine des parties contractantes;

2° assurer la police dans les eaux territoriales, notamment pour combattre la contrebande, assurer la protection de la pêche et de nos appareils de balisage;

3° collaborer avec les services terrestres au sauvetage des naufragés en mer;

4° prêter son concours au service météorologique de l'aviation dans l'océan Atlantique;

5° former des marins pour la navigation en temps de guerre.

E. — Le 12 avril 1946, parut au *Moniteur* un arrêté du Régent, daté du 30 mars 1946, « portant constitution de la Force navale ».

En voici le texte :

« Art. 1^{er}. — A partir du 1^{er} février 1946, la section belge de la « Royal Navy » constituera la « Force navale » avec les volontaires et les miliciens désireux d'y servir.

» Art. 2. — La « Force navale » qui fait partie de l'armée relève en temps de paix du Ministre chargé de l'administration de la Marine et en temps de guerre du Ministre de la Défense Nationale.

» Art. 3. — La liaison entre le Département de la Défense Nationale et de la Force Navale est assurée par le directeur général de la Marine ou son délégué officier de marine et le chef de corps de la Force navale.

» Art. 4. — Les Ministres des Communications, de la Défense Nationale et de l'Intérieur sont chargés, chacun en

wat hem betreft, belast met de uitvoering van dit besluit dat op 1 Februari 1946 van kracht wordt. »

F. — Een kader van 1.000 eenheden werd bepaald omvattende: 90 officieren, 270 onderofficieren, 140 vrijwilligers en 500 matrozen-miliciens. Thans is er ook een muziekkapel met 1 officier en 45 muzikanten.

Terzelfdertijd werd besloten de vrijwilligers der R.N.S.B. toe te laten ofwel af te zwaaien, ofwel een nieuwe verbintenis, ditmaal bij de Zeemacht, aan te gaan. In werkelijkheid hebben 221 man van dit laatste gebruik gemaakt, en alzo beschikte de Zeemacht bij haar ontstaan over:

50 officieren;
62 onderofficieren;
109 matrozen.

Om ons in de mogelijkheid te stellen verder de diensten, overgenomen van de Engelse Admiraliteit, te verzekeren, heeft deze laatste een flottilje van 8 mijnvegers te onzer beschikking gelaten met het Depot der uitrustingen, in barakken ondergebracht aan het Zeestation te Oostende.

G. — De Staf der Zeemacht en het Depot werden ondergebracht aan boord van de gedeklasseerde maalboot « Princesse Marie-José ».

Ook de schepen « Artevelde » en « Zinnia » werden onmiddellijk ter beschikking van de Zeemacht gesteld.

Dadelijk werd het nodige gedaan om geleidelijk nieuwe vrijwilligers aan te werven en met Landsverdediging werd overeengekomen dat 500 miliciens hun dienst bij de Zeemacht zouden volbrengen om als matroos opgeleid te worden.

In Augustus 1946 werd door Landsverdediging de Kazerne Generaal Mahieu te Oostende ter beschikking gesteld van de Zeemacht en werd het alzo mogelijk over een degelijk opleidingscentrum te beschikken. De oude pakketboot « P. M. J.2 » werd alsdan terug aan het Bestuur van Zeewezen overgelaten.

Op 1 Juli 1946 werd de degaussingsdienst, daar hij niet verder nodig was, afgeschaft en dientengevolge werd van 17 September 1946 af H. M. S. « Barcock » in huur genomen van de Engelse Admiraliteit, om de bebakening der vaargeulen te verzekeren.

Op 2 April 1947 werd een Amerikaansche fregat, thans de « Luitenant ter zee Billel » aangekocht, om ingevolge een internationale overeenkomst hulp te verlenen aan schepen en vooral in nood verkerende vliegtuigen op de Atlantische Oceaan. In feite, valt deze dienst in de bevoegdheid van de Regie der Luchtwegen, doch in het belang der Schatkist werd de uitbating van het schip, op zeevaartkundig gebied, toevertrouwd aan de Zeemacht.

Op 19 Juni 1947 werd M. S. « Thüringen », thans « Bootsman Johnson » aan de Zeemacht afgestaan door het Bestuur van het Zeewezen (die dit M. S. ontving als herstelbetaling) om te dienen als wrakopruimingsschip. 47 wrakken leveren gevaar in de Belgische wateren en moeten vernietigd worden. In afwachting wordt hun ligging aangegeven door boeien, die onderhouden worden door het bebakeningschip.

ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui entre en vigueur le 1^{er} février 1946. »

F. — Le cadre a été fixé à 1.000 unités, comportant: 90 officiers, 270 sous-officiers, 140 volontaires et 500 matelots-miliciens. Actuellement, il y a également une musique avec un officier et 45 musiciens.

En même temps il fut décidé de laisser aux volontaires de la R. N. S. B. le choix entre leur démobilisation et un nouvel engagement, cette fois à la Force Navale. En fait, 221 hommes ont contracté un nouvel engagement, de sorte que la Force Navale disposa, lors de sa création, de:

50 officiers;
62 sous-officiers;
109 matelots.

Afin de nous permettre de continuer à assurer les services repris de l'Amirauté Anglaise, celle-ci a laissé à notre disposition pour un certain temps, une flottille de 8 dragueurs de mines, ainsi que le Dépôt des équipements, établi dans des baraques près de la gare maritime d'Ostende.

G. — L'Etat-Major de la Force Navale et le Dépôt ont été transférés à bord de la malle déclassée « Princesse Marie-José ».

L'« Artevelde » et le « Zinnia » ont également été mis sur le champ à la disposition de la Force Navale.

On a fait le nécessaire pour recruter progressivement de nouveaux volontaires et un accord a été conclu avec la Défense Nationale, en vertu duquel 500 miliciens feraient leur service à la Force Navale pour recevoir une instruction de matelot.

En août 1946, la Défense Nationale mit la Caserne Général Mahieu à la disposition de la Force Navale. On put ainsi disposer d'un centre d'instruction convenable. La vieille malle « P. M.-J. » fut à ce moment rendue à l'Administration de la Marine.

Le 1^{er} juillet 1946, le service de démagnétisation a été supprimé comme étant désormais inutile; le H.M.S. « Barcock » a été pris en location de l'Amirauté Anglaise à partir du 17 septembre 1946, afin d'assurer le balisage des passes.

Le 2 avril 1947, il a été procédé à l'acquisition d'une frégate américaine, actuellement le « Luitenant ter zee Billel », afin de prêter assistance, en vertu d'une convention internationale, aux navires, et principalement aux avions en détresse dans l'Océan Atlantique. Ce service entre, en fait, dans les attributions de la Régie des Voies Aériennes, mais dans l'intérêt du Trésor, l'exploitation du navire, au point de vue nautique, a été confiée à la Force Navale.

Le 19 juin 1947, le M. S. « Thüringen », actuellement « Bootsman Johnson », a été cédé par l'Administration de la Marine (qui avait reçu ce M. S. à titre de réparation) à la Force Navale pour servir de bateau releveur d'épaves; 47 épaves présentent du danger dans les eaux belges et doivent être détruites. En attendant, leur position est signalée par des bouées qui sont entretenues par le navire baliseur.

II. — *Samenstelling van de « Zeemacht ».*

De « Zeemacht » bestaat thans uit :

Naam der schepen.	Opdracht.	Opmerkingen.
« Artevelde »	Schoolschip en kustwacht.	
« Zinnia », thans « Breydel »	Zeevisserijwacht varende in de Noordzee.	Uitvoering van de Internationale Overeenkomst van Den Haag dd. 6-5-1882.
« Luitenant ter zee Billet »	Weerkundig schip in de Noord-Atlantische Oceaan.	Internationale Overeenkomst van Londen dd. 21-9-1946.
« Bootsman Johnson », vroeger « Thuringen ».	Dienst voor het opruimen van wrakken in de territoriale wateren.	Van wrakken vrij te maken wegen.
H. M. S. « Barcock »	Bebakening.	In huur genomen van de Britse Admiraliteit.
H. M. S. 1020	Hydrographische Dienst: peilingen in de nationale wateren en de vaargeulen.	
7 mijnvegers	Opruimen van mijnen in de ons aangewezen sector.	In huur genomen van de Britse Admiraliteit.

II. — *Composition de la « Force Navale ».*

La « Force Navale » se compose actuellement comme suit :

Nom et unités.	Tâche	Observations.
« Artevelde »	Navire-école et garde-côte.	
« Zinnia », actuellement « Breydel ».	Garde-pêche naviguant en Mer du Nord.	Exécution de la Convention internationale de La Haye du 6-5-1882.
« Luitenant ter zee Billet »	Bateau météorologique dans l'Océan Atlantique Nord.	Convention internationale de Londres du 21-9-1946.
« Bootsman Johnson » ex « Thuringen ».	Service de relevage des épaves dans les eaux territoriales.	Routes à débarrasser des épaves.
H. M. S. « Barcock »	Balisage.	Pris en location de l'Amirauté Britannique.
H. M. S. 1020	Service hydrographique: sondages dans les eaux nationales et les passes.	
7 dragueurs de mines	Dragage de mines dans le secteur nous assigné.	Pris en location de l'Amirauté Britannique.

Welke waarde vertegenwoordigen die verschillende eenheden? Wij zijn onbevoegd om dienaangaande een welkdanige persoonlijke opvatting mede te delen. Bij wijze van loutere documentatie, geven wij hierna het advies van deskundigen weer. Volgens hen:

heeft de « Artevelde », aangekocht in 1938, een zeer beperkte actiekring, vergen zijn te ingewikkelde machines een te aanzienlijke hoeveelheid brandstof, werd hij te lang slecht onderhouden en beantwoordt hij niet aan de inrichtingsvereisten van een waar schoolschip;

is de « Breydel » (voormalige « Zinnia »), aangekocht in 1920, dus vóór 28 jaar, hersmolten door de Duitsers, een goed zeevisserijwachtschip, waarvan de ketels evenwel over weinige jaren zullen moeten worden vervangen;

is de « Luitenant ter zee Billet », een meteorologisch schip dat na de oorlog in de Verenigde-Staten werd aangekocht voor 1.009.477,95 — wat een gunstprijs is — en lijkt het geschikt te zijn voor zijn taak, maar daarvoor alleen;

is « Bootsman Johnson », de voormalige « Thüringen », die aan het Bestuur van het Zeewezen werd afgestaan als oorlogsschadevergoeding voor 6.300 Pond, een klein schip met een bemanning van 8 koppen, die zich bezig houdt met het opruimen van wrakken in de territoriale wateren; thans worden er herstellingen aan uitgevoerd.

Wat de « Barcock » aangaat, die een goed bakenschip is, en de zeven *mijnvegers*, die versleten zijn, deze horen toe aan de Britse Admiraliteit, waarvan ze in huur werden genomen.

III. — *Personeel van de Zeemacht.*

Volgens het besluit van de Regent dd. 31 December 1947 omvat de Zeemacht centrale diensten bestaande uit een generale staf, een dienst voor het personeel en het financieel beheer, een bevoorradingsdienst en buitendiensten.

Aldus telt men, buiten de ambtenaren en personeelsleden van de centrale diensten:

- 73 officieren, waarvan:
 - 1 commodore (met weddeschaal van kolonel);
 - 13 kapiteins (met weddeschaal van luitenant-kolonel of majoor);
 - 28 luitenants (met weddeschaal van kapitein);
 - 22 vaandrags (met weddeschaal van onderluitenant of luitenant met 5 jaar ancienniteit);
 - 7 andere.
- 161 onderofficieren, waarvan:
 - 23 eerste meesters;
 - 25 meesters;
 - 113 kwartiermeesters.
- 796 matrozen, waarvan:
 - 120 1ste matrozen vrijwilligers;
 - 106 matrozen vrijwilligers;
 - 570 matrozen miliciens.

Que valent ces différentes unités? Nous ne sommes pas qualifiés pour émettre à ce sujet une opinion personnelle quelconque. A titre purement documentaire, nous vous donnons ci-après, l'avis de spécialistes en la matière. D'après eux:

L'« Artevelde », acquis en 1938, a un rayon d'action fort restreint, a des machines compliquées exigeant une quantité trop considérable de combustible, a été trop longtemps mal entretenu et ne répond pas aux conditions d'organisation d'un vrai navire-école;

le « Breydel » (ancien « Zinnia »), acquis en 1920, donc il y a 28 ans, refondu par les Allemands, est un bon garde-pêche mais dont les chaudières devront être remplacées d'ici peu d'années;

le « Luitenant ter zee Billet » est un navire météorologique acquis après la guerre, aux Etats-Unis, au prix de fr. 1.099.477,95 — qui est un prix de faveur — paraît convenir pour sa tâche mais pour celle-ci seulement;

le « Bootsman Johnson » est l'ancien « Thüringen », cédé à l'Administration de la Marine comme réparation de dommages de guerre — pour 6.300 Livres — petite unité, avec un équipage de 8 hommes, servant au relevage des épaves dans les eaux territoriales, soumis actuellement à des réparations;

quant au « Barcock », qui est un bon baliseur et aux sept « dragueurs de mines », qui sont usés, ils appartiennent à l'Amirauté Britannique dont nous les avons pris en location.

III. — *Personnel de la Force Navale.*

D'après l'Arrêté du Régent du 31 décembre 1947, la Force Navale comprend des services centraux — composés d'un état-major général, d'un service du personnel et de l'administration financière, d'un service d'approvisionnement — et des services extérieurs.

Ainsi donc, en dehors des fonctionnaires et agents des services centraux, il y a:

- 73 officiers dont:
 - 1 commodore (avec barème de colonel);
 - 13 capitaines (avec barème de Lt-colonel ou major);
 - 28 lieutenants (avec barème de capitaine);
 - 22 enseignes (avec barème de s/lieut. ou de lieutenant ayant 5 ans d'ancienneté);
 - 7 autres.
- 161 sous-officiers dont:
 - 23 1^{er} maîtres;
 - 25 maîtres;
 - 113 quartier-maîtres.
- 796 matelots dont:
 - 120 1^{er} matelots volontaires;
 - 106 matelots volontaires;
 - 570 matelots miliciens.

Men telt dus 234 officieren en onderofficieren voor 796 man, hetzij een « overste » voor wat meer dan 3 man. Het aantal « opper »-officieren, zijnde 14 op 73 officieren, lijkt ons overdreven. Bovendien werd ons stellig bevestigd, dat sommige officieren niet in het bezit zijn van het vereiste diploma voor het bekleden van hun post.

Van verschillende zijden werd onze aandacht gevestigd op sommige feiten waaruit men kan afleiden dat bij de Zeemacht het voorbeeld niet steeds van hoger komt. Wij hopen, dat de heer Minister niet zal aarzelen om uit dit organisme al diegenen te weren die door hun privaat leven of hun onregelmatige gedragingen in dienst, rechtstreeks of onrechtstreeks inbreuk maken op de orde of de tucht die in dit korps moeten heersen, aldus aanleiding gevend tot de kritiek waarvan dit laatste het voorwerp is.

IV. — Kredieten voor 1948.

Op de gewone begroting fr.	87.785.000
Op de buitengewone begroting	9.000.000
Op de uitzonderingsbegroting	500.000
Oorlogsuitgaven	14.510.000

Totaal fr. 111.795.000

In die kredieten komen de uitgaven voor personeel voor, tot beloop van 34.505.000 frank.

Overeenkomstig de wens door een lid van de Commissie te kennen gegeven, hebben wij aan de heer Minister de volgende vragen gesteld :

VRAAG :

Op blz. 31 lezen wij, onder hoofding « Zeemacht » helemaal onderaan :

« De begroting van 1948 voorziet inzonderheid de aankoop van twee snelboten. Deze laatste, over welke aankoop zo mogelijk door tussenkomst van de Dienst der Amerikaanse oorlogsoverschotten zal onderhandeld worden, zal bestemd zijn voor de bewaking der kustwateren en de redding van luchtvaartuigpassagiers die op de hoogte van de kusten in nood verkeren. »

Wij kunnen veronderstellen dat deze snelboten ook zullen aangewend worden ter redding van vissersschepen in nood of voor vissers die tijdens de uitvaart door ziekte of een arbeidsongeval worden getroffen.

Zou het aanwenden van « heliëptères » niet nuttiger en doeltreffender zijn ?

Gaarne zou ik desbetreffende de mening van de heer Minister kennen en behoud mij voor, tijdens de algemene behandeling van de Begroting in de Kamer, hierop terug te komen.

ANTWOORD :

De aanschaffing van twee snelboten dringt zich op, gelet op de opdrachten die hun aangewezen zijn, namelijk de bewaking der kustwateren en de reddingsdienst op zee.

Il y a donc 234 officiers et sous-officiers pour 796 hommes, soit un « chef » pour un peu plus de 3 hommes. Le nombre des officiers « supérieurs » — soit 14 sur 73 officiers — nous paraît excessif. Ajoutons que, d'après ce qui nous a été affirmé catégoriquement, certains officiers n'ont pas le diplôme requis pour le poste qu'ils occupent.

De plusieurs côtés, notre attention a été attirée sur certains faits qui semblent prouver qu'à la Force navale le « bon exemple ne vient pas toujours d'en haut ». Nous espérons que Monsieur le Ministre n'hésitera pas à faire disparaître de cet organisme tous ceux qui, par leur conduite privée ou leurs comportements irréguliers dans le service, portent directement ou indirectement atteinte à l'ordre et à la discipline qui doivent régner dans ce corps et alimentent ainsi les critiques dont celui-ci est l'objet.

IV. — Crédits pour 1948.

Au budget ordinaire fr.	87.785.000
Au budget extraordinaire	9.000.000
Au budget exceptionnel	500.000
Dépenses de guerre	14.510.000

Total fr. 111.795.000

Dans ces crédits les dépenses de personnel interviennent pour fr. 34.505.000.

Conformément au désir exprimé par un membre de la Commission, nous avons posé à Monsieur le Ministre les questions suivantes :

QUESTION :

A la page 31 nous lisons, sous la rubrique « Force Navale », tout à fait en dessous :

« Le budget de 1948 prévoit notamment l'achat de deux vedettes rapides. Ces deux vedettes rapides, dont l'achat se négociera à l'intervention, si possible, de l'Office des surplus de Guerre Américain, seront destinées à la surveillance des eaux côtières et au sauvetage des passagers d'aéronefs se trouvant en péril au large des côtes. »

Nous pouvons supposer que ces vedettes rapides seront également utilisées pour le sauvetage de navires de pêche en détresse ou pour le débarquement en mer de pêcheurs malades ou atteints d'un accident de travail.

Est-ce que l'emploi « d'héliëptères » ne serait pas plus utile et plus efficace ?

Il me serait agréable de connaître à ce sujet l'avis de M. le Ministre, et je me propose d'y revenir pendant la discussion générale du Budget à la Chambre.

RÉPONSE :

L'acquisition de deux vedettes rapides s'impose, étant donné les missions qui leur sont assignées, notamment la surveillance des eaux côtières et le sauvetage en mer.

Het gebruik van heliëoptères zou de getroffen veiligheidsmaatregelen uitbreiden, in die zin, dat ze gebeurlijk de snelboten zouden kunnen richten naar de plaats waar zich drenkelingen bevinden.

Nochtans behoort het gebruik van deze toestellen nog tot het domein der proefneming; deze behoort tot de voorrechten van de landen welke over een uitgebreide luchtvaart-industrie beschikken; onze diensten volgen aandachtig deze werken.

VRAAG :

Is het juist, dat sedert Juli van het vorig jaar een muziekkorps van het Ministerie van Landsverdediging overgenomen en verbonden werd aan de Zeemacht ?

Gaarne zou ik vernemen, welke uitgaven er sindsdien aan dit muziekkorps werden besteed, alsmede welke posten van de begroting betrekking er op hebben.

ANTWOORD :

« Voor de periode 1 Juli 31 December 1947 bedroegen de uitgaven voor de muziekkapel 1.251.470 frank.

Het begrotingsontwerp der gewone uitgaven voor het dienstjaar 1948 voorziet :

1° een krediet van 50.000 frank onder artikel 17/30 voor de uitgaven voor materieel met betrekking tot het muziekkorps (blz. 9). De verantwoording van dit krediet komt voor op blz. 61 ;

2° een krediet van 2.685.000 frank onder artikel 3/1 tot bestrijding van de uitgaven voor wedden der muzikanten (46 eenheden).

Deze post wordt gerechtvaardigd in de uiteenzettingstabel van de personeelsuitgaven die de bijlage I tot de begroting uitmaakt en voorkomt op bladzijden 66 en 67 van het document.

Dit krediet werd berekend op grond van de jaarwedden tegen 100 % en het behoort dus daaraan toe te voegen de huidige verhoging van 125 %, alsmede de eventuele vergoedingen (familie-, geboorte-, haard-, standplaatsvergoeding, enz.).

Anderzijds, werd op de Rijksmiddelenbegroting (art. 92) een ontvangst van 250.000 frank (begrepen in het globaal bedrag van 6.500.000 frank) voorzien als opbrengst van de concerten gegeven door het muziekkorps.

V. — Van wie moet de « Zeemacht » afhangen ?

Iedereen is het eens om te erkennen, dat wij toezicht moeten uitoefenen op de zeevisserij, dat wij de politie moeten verzekeren in onze kustwateren en op de Schelde, de mijnen moeten opruimen in onze zeewateren, de vaargeulen moeten doen bakenen totdat de toegangswegen tot onze havens in hun normale staat hersteld zijn, deel moeten nemen aan de weerkundige dienst, hydrographische en peilingswerken moeten uitvoeren, hulp moeten bieden aan vliegers en passagiers van in zee gevallen vliegtuigen

L'emploi d'hélicoptères augmenterait les mesures de sécurité prises en ce sens que ces appareils pourraient éventuellement diriger les vedettes rapides vers l'endroit où se trouvent des naufragés.

Toutefois, l'emploi de ces appareils reste encore dans le domaine de l'expérience; celle-ci est l'apanage des pays disposant d'une industrie aéronautique développée; nos services suivent attentivement ces travaux.

QUESTION :

Est-il exact que depuis le mois de juillet de l'année passée une musique militaire a été attachée à la Force Navale ?

Si oui, prière de faire connaître les dépenses auxquelles cette musique a donné lieu depuis lors ainsi que les postes du budget afférents à cette musique ?

RÉPONSE :

« Pour la période du 1^{er} juillet au 31 décembre 1947, les dépenses afférentes au corps de musique s'élevaient à 1.251.470 francs.

Le projet de budget des dépenses ordinaires pour l'exercice 1948 prévoit :

1° un crédit de 50.000 francs à l'article 17/30 pour les dépenses de matériel afférentes au corps de musique (p. 8). La justification de ce crédit figure à la page 61.

2° un crédit de 2.685.000 francs à l'article 3/1, pour couvrir le traitement des musiciens (46 unités).

Ce poste est justifié dans le tableau de décomposition des dépenses de personnel, formant l'annexe I du budget, et figurant aux pages 66 et 67 du document.

Ce crédit est établi sur la base des traitements barémiques à 100 % et il convient donc d'y ajouter le supplément actuel de 125 % ainsi que éventuellement les diverses indemnités (allocations familiales et de naissance, indemnité de foyer, de résidence, etc.).

D'autre part, une recette de 250.000 francs (comprise dans le montant global de 6.500.000 fr.) a été prévue au budget des Voies et Moyens (art. 92), comme produit des concerts donnés par la musique. »

V. — De qui doit dépendre la « Force navale » ?

Chacun admet que nous avons le devoir de surveiller la pêche maritime, de faire la police dans nos eaux côtières et de l'Escaut, de faire draguer les mines dans nos eaux maritimes, de faire baliser les chenaux jusqu'à la remise en état normal des voies d'accès de nos ports, de participer au service météorologique, de faire des travaux d'hydrographie et de sondage, de venir au secours d'aviateurs ou de passagers d'avions tombés en mer et, non moins, de veiller au recrutement et à la formation du plus grand nom-

en, in niet minder mate, zorg moeten dragen, voor de werving en de vorming van het grootst mogelijk aantal zee-officieren en matrozen, om deze ter beschikking te kunnen stellen van al onze rederijen en zeediensten.

Iedereen geeft ook toe, dat dit « burgerlijke diensten » zijn, behorend tot de bevoegdheid van de Minister die het Zeewezen onder zijn ambtsbezigheden telt.

Maar, in feite, worden die diensten waargenomen door de « Zeemacht », die deel uitmaakt van het leger.

Daaruit is een verschil ontstaan zowel in de Commissie voor het Verkeerswezen als in de Commissie voor de Landsverdediging.

*
**

Wij laten, natuurlijk, hier het vraagpunt ter zijde, of een Zeemacht nodig of nuttig is voor onze landsverdediging. Wij doen hetzelfde met de bewering van sommige militaire kringen volgens welke onze « Zeemacht » er niet toe in staat is de opdrachten te vervullen waarmede men ze zou moeten kunnen belasten, dat zij dus als dusdanig zou moeten worden afgeschaft en vervangen door een zeemacht waarvan de inrichting en de samenstelling geheel verschillend zouden zijn.

Wij menen, inderdaad, dat dit aangelegenheden zijn die grondig zullen moeten worden onderzocht wanneer de Regering aan het Parlement haar ontwerp van nieuw militair statuut kenbaar zal hebben gemaakt.

Thans willen wij ons beperken bij de uiteenzetting van het standpunt van diegenen die van oordeel zijn dat, zoals de Zeemacht nu is en tewerk gaat, zij onder het gezag zou moeten worden gesteld van de Minister van Landsverdediging.

Zoals wij hoger zegden, luidt het besluit van 30 Maart 1946, « dat de Zeemacht deel uitmaakt van het leger en, in vredetijd, afhangt van de Minister belast met het beheer van het Zeewezen en, in oorlogstijd, van de Minister van Landsverdediging ». Anderzijds, wordt in het besluit van 31 December 1947 gezegd, dat wanneer het leger op oorlogsvoet wordt gesteld, de Zeemacht overgaat onder het gezag van de Minister van Landsverdediging. Maar men leest er ook in, « dat het personeel van de Generale Staf en van de buitendiensten van in vredetijd de militaire hoedanigheid hebben ».

En ziehier wat men aan die « regeling » verwijt :

« Men houdt staande, dat deze hybridisch is en al de ongemakken oplevert die men er kan van verwachten. Het voornaamste, zo zegt men, bestaat in het feit dat de begroting van de Zeemacht noodzakelijkerwijze door het Departement van Verkeerswezen wordt opgemaakt en dat zij door het hoofd van dit Departement moet worden voorgedragen en verdedigd, terwijl de begroting vanzelfsprekend moet beantwoorden aan behoeften die hun voornaamste rechtvaardiging in oorlogstijd zullen vinden, daar de Zeemacht alsdan een rol zal moeten spelen die zeer belangrijk kan worden in het geheel der verrichtingen.

» Voor een Minister van Landsverdediging die de landmacht, de luchtmacht en de zeemacht moet voorbereiden

bre possible d'officiers de marine et de marins afin de pouvoir les mettre à la disposition de tous nos armements et services maritimes.

Chacun admet aussi que ce sont là des « Services civils » qui sont de la compétence du Ministre qui a la Marine dans ses attributions.

Mais le fait est que ces services sont assurés par la « Force navale » qui « fait partie de l'armée ».

De là est née une controverse tant à la Commission des Communications qu'à la Commission de la Défense Nationale.

*
**

Nous laissons de côté, bien entendu, la question de savoir si une Force Navale est nécessaire ou utile pour notre défense nationale. Nous faisons de même en ce qui concerne l'affirmation faite par des compétences militaires, à savoir que notre « Force navale » n'est pas en état de remplir les missions dont elle devrait pouvoir être chargée, qu'elle devrait donc être supprimée telle quelle et remplacée par une force navale dont l'organisation et la composition seraient toutes différentes.

Nous estimons, en effet, que ce sont là des questions qu'il faudra examiner à fond lorsque le Gouvernement fera connaître au Parlement son projet de nouveau statut militaire.

Pour l'instant, nous voulons nous borner à exposer la thèse de ceux qui estiment que, la Force navale étant ce qu'elle est et faisant ce qu'elle fait, devrait être placée sous l'autorité du Ministre de la Défense Nationale.

Ainsi que nous l'avons dit plus haut, l'arrêté du 30 mars 1946 dit que « la Force navale fait partie de l'armée et relève en temps de paix du Ministre chargé de l'administration de la Marine tandis qu'en temps de guerre elle relève du Ministre de la Défense Nationale ». D'autre part, l'arrêté du 31 décembre 1947 dit que « lors de la mise sur pied de guerre de l'armée, la Force navale passe sous l'autorité du Ministre de la Défense Nationale. Mais il ajoute : « que le personnel de l'Etat-Major général et des services extérieurs ont la qualité militaire dès le temps de paix ».

Et voici maintenant ce qu'on reproche à ce « régime » :

« L'on soutient qu'il est hybride et présente tous les inconvénients que l'on peut en attendre. Le plus important — dit-on — réside dans le fait que l'élaboration du budget de la Force navale se fait nécessairement au Département des Communications et que c'est au chef de celui-ci de le présenter et de défendre — alors que le budget doit évidemment répondre à des besoins qui ne trouveront leur justification principale qu'en temps de guerre, la Force navale devant jouer alors un rôle qui peut devenir très important dans l'ensemble des opérations.

» Pour un Ministre de la Défense Nationale qui doit préparer les forces de terre, les forces de l'air et les forces

in verband met de door de Regering gevolgde oorlogspolitiek, is het normaal, de kredieten zo juist mogelijk in overeenstemming te brengen met de behoeften, en in een totale begroting die een bepaald bedrag niet zal mogen overschrijden, mag hij eventueel en tijdelijk het bedrag van de posten verminderen om een andere merklijk te verhogen. Hetzelfde geval doet zich niet voor, wat de Minister van Verkeerswezen betreft, die in een globale begroting steeds geneigd zal zijn om de voor de Zeemacht uit te trekken kredieten te voorzien in overeenstemming met de rol die hij er in vreedstijd van verwacht. Een ander bezwaar, opgeleverd door die hybridische toestand, heeft vooral betrekking op het gegradeerd personeel. Dit personeel, dat in de huidige omstandigheden onbetwistbaar van de Minister van Verkeerswezen afhangt, moet een vorming verwerven waardoor het geschikt wordt gemaakt om zijn zware taak op het gepast ogenblik te vervullen. Maar die vorming vergt niet alleen wervingsvoorwaarden (studie, ouderdom, lichamelijke geschiktheid), maar ook voorwaarden in verband met het theoretisch onderricht en met de vakbeoefening.

» De Minister van Landsverdediging moet zijn woord kunnen zeggen bij het bepalen van de voorwaarden, moet de toepassing er van kunnen nagaan, maar in geval van ontoereikendheid of van in gebreke blijven, zal hij geen enkele maatregel kunnen nemen.

» Hoe zal, ten slotte, de bevordering worden geregeld, hoe zullen de oppensioenstellingen geschieden, wie zal toestemming verlenen tot het huwelijk, aangezien in de militiewet uitdrukkelijk wordt voorzien dat die toelating door de Minister van Landsverdediging wordt verleend (art. 68) ?

» De huidige toestand van de Zeemacht is niet alleen hybridisch maar ook onvast. Om dit in te zien volstaat het haar toestand na te gaan in het licht van de beginselen die de gewapende macht en de werving van het leger door middel van de milicie beheersen.

» Het leger (te land, ter zee of in de lucht) vormt een deel van de gewapende macht (Titel V van de Grondwet).

» De gewapende Macht is o. m. bestemd om de Staat te vrijwaren tegen de aanvallen uit het buitenland, dit onder de leiding van *militaire* officieren, waaraan het bevel er van is toevertrouwd. (Decreet van 15 Juni-10 Juli 1791, Titel VIII, art. 2; Giron, *Le droit public de la Belgique*, n° 424).

» Uit artikelen 118 en 119 der Grondwet, alsook uit artikel 1, littera C, van de Militiewet blijkt, dat de miliciens van de jaarlijkse lichting ter beschikking van de Minister van Landsverdediging worden gesteld om de werving van het leger te verzekeren, en derhalve kan men in beginsel van oordeel zijn, dat het niet is geoorloofd een zeker aantal miliciens van de jaarlijkse lichting aan het legercontingent te onttrekken om ze ter beschikking te stellen van een ander departement.

» Het is derhalve onmogelijk, de voorgaande artikelen overeen te brengen met artikelen 1 en 2 van het besluit van de Regent dd. 30 Maart 1946 houdende oprichting van

de mer en fonction de la politique de guerre adoptée par le Gouvernement, il est normal de proportionner le plus exactement possible les crédits aux besoins et il pourra dans un budget total ne devant pas dépasser un plafond déterminé, diminuer éventuellement et momentanément un des postes pour en gonfler un autre. Il n'en va pas de même pour le Ministre des Communications qui dans un budget global donné aura tendance à ne prévoir les sommes à allouer à la Force Navale qu'en fonction du rôle qu'il en attend en temps de paix. Un autre inconvénient de cette situation hybride touche surtout le personnel gradé. Ce personnel qui dépend incontestablement, dans la situation actuelle, du Ministre des Communications, doit acquérir une formation qui le rendra apte à remplir sa lourde tâche le moment voulu. Or cette formation postule non seulement des conditions de recrutement (étude, âge, aptitudes physiques) mais aussi des conditions d'enseignement de la théorie et de la pratique du métier.

» Le Ministre de la Défense Nationale doit avoir son mot à dire dans la détermination de ces conditions, doit pouvoir vérifier leur application, mais en cas de déficience ou de carence, ne pourra prendre aucune mesure.

» Enfin comment sera réglé l'avancement, comment se feront les mises à la pension, qui donnera les autorisations de mariage, puisqu'il est expressément prévu par la loi sur la Milice que le Ministre de la Défense Nationale donne cette autorisation (art. 68).

» La situation actuelle de la Force Navale est non seulement hybride mais instable. Il suffit en effet pour s'en rendre compte d'examiner sa situation à la lumière des principes régissant la force publique et le recrutement de l'armée par la voie de la milice.

» L'armée (qu'elle soit de terre, de mer ou de l'air) est une partie de la force publique (Titre V de la Constitution)

» La Force publique est destinée entre autres à garantir l'Etat contre les attaques extérieures sous la direction des officiers militaires à qui le commandement en est confié. (Décret des 15 juin-10 juillet 1791, Titre VIII, art. 2; Giron, *Le Droit public de la Belgique*, n° 424).

» Il résulte des articles 118 et 119 de la Constitution et de l'article 1^{er}, littera C, de la loi de la milice, que les miliciens de la levée annuelle sont remis au Ministre de la Défense Nationale pour assurer le recrutement de l'armée et que, dès lors, on peut penser en principe qu'il n'est pas permis de distraire du contingent de l'armée un certain nombre de miliciens de la levée annuelle pour les mettre à la disposition d'un autre département.

» Il est donc impossible de concilier les articles précédents avec les articles 1^{er} et 2 de l'arrêté du Régent du 30 mars 1946 portant constitution de la Force Navale et

de « Zeemacht », waar o. m. wordt gezegd, « dat de « Zeemacht », welke deel uitmaakt van het leger, in vreedstijd, afhangt van de Minister belast met het beheer van het Zeewezen. »

» De wettelijkheid van die ondergeschiktheid loopt, derhalve, gevaar op ieder ogenblik in twijfel te worden getrokken en inzonderheid bij gelegenheid van de toepassing van het wetboek van militaire strafrechtspleging.

» Men kan zich inderdaad afvragen, welk de toestand zou zijn van een officier van de Zeemacht die zou weigeren gevolg te geven aan een bevel van de Directeur-generaal van het Zeewezen, zelfs gegeven uit naam van de Minister van Verkeerswezen.

» De zaak moet derhalve geheel worden herzien, en nagegaan moet worden waarom de Zeemacht afhankelijk werd gemaakt van het Bestuur van het Zeewezen.

» De Zeemacht voert thans voor het Ministerie van Verkeerswezen verschillende taken uit van burgerlijke aard, zoals de ontminning van de territoriale wateren, de vernieling van wrakken, de medewerking aan de meteorologische dienst.

» De eerste twee opdrachten zijn van hoofdzakelijk tijdelijke aard, en binnen één of een paar jaar zal dus nog slechts de derde overblijven. Welnu, die opdracht kan gemakkelijk een oplossing vinden door een eenvoudige overeenkomst tussen het Departement van Verkeerswezen en dit van Landsverdediging, daar zij normaal een gedeelte van de opleiding van het kader en van de manschappen kan uitmaken. Bijgevolg zou alles terug in orde komen indien men de Zeemacht opnieuw moest overbrengen naar het leger — waarvan zij de zeelegerfractie zou uitmaken — mits haar benutting te voorzien voor opdrachten die door de Minister van Verkeerswezen aan zijn vollega van Landsverdediging zouden worden gevraagd. »

**

Het behoort niet tot de taak van de verslaggever besluiten te trekken uit hetgeen voorafgaat, dit des te minder daar uw Commissie niet heeft gemeend een standpunt te moeten kiezen nopens dit twistpunt. Nochtans zal het hem wel zijn gegund, de wens uit te spreken, dat de Regering onverwijld een grondig onderzoek zou wijden aan het « vraagstuk van de Zeemacht » en aan het Parlement dienaangaande besliste voorstellen zou doen, daar hierbij te vele belangen betrokken zijn. Wij voegen er uit persoonlijke naam aan toe, dat het ten zeerste te betreuren valt, dat de Regering het in 1946 niet nodig heeft geacht de kwestie van de wedersamenstelling van onze « Zeemacht » voor de Kamers te moeten brengen en dat zij deze eenvoudig vóór een voldongen feit heeft gesteld. Want is het nodig te bewijzen, dat zij een beslissing heeft genomen op een gebied dat grondwettelijk en redelijkerwijze tot het Parlement behoort en dat de « verwezenlijking » er van niet de vrucht van een grondige studie blijkt te zijn ?

notamment que « la Force Navale qui fait partie de l'Armée, relève en temps de paix du Ministre chargé de l'administration de la Marine ».

» La légalité de cette subordination risque par conséquent d'être mise en doute à chaque instant et notamment à l'occasion de l'application du Code de procédure pénale militaire.

» On peut, en effet, se demander quelle serait la situation d'un officier de la Force Navale qui refuserait d'obtempérer à un ordre du Directeur Général de la Marine même donné au nom du Ministre des Communications.*

» Il faut par conséquent reconsidérer toute la question et se rappeler pourquoi la Force Navale a été placée sous la dépendance de l'administration de la Marine.

» La Force Navale effectue actuellement pour le Ministère des Communications, différentes tâches de caractère civil, déminage des eaux territoriales, destruction des épaves, coopération au service météorologique.

» Les deux premières missions sont essentiellement temporaires, et il ne restera donc plus que la 3^e d'ici un an ou deux. Or, cette mission peut être facilement résolue par simple entente entre le Département des Communications et celui de la Défense Nationale, puisqu'elle peut constituer normalement une partie de l'instruction du cadre et des hommes. Dès lors, tout rentrerait dans l'ordre en faisant repasser à l'armée — dont elle constituerait la fraction armée de mer — la Force Navale mais en prévoyant son utilisation pour des missions qui seraient demandées par le Ministre des Communications à son collègue de la Défense Nationale ».

**

Ce n'est pas au rapporteur à tirer des conclusions de ce qui précède, d'autant moins que votre Commission n'a pas cru devoir prendre attitude dans cette controverse. Il lui sera, pourtant, bien permis d'exprimer le vœu que le Gouvernement ne tarde pas à examiner à fond le « problème de la Force Navale » et à soumettre au Parlement des propositions fermes à ce sujet, car trop de grands intérêts sont en cause. Nous ajoutons, mais en notre nom personnel, qu'il est profondément regrettable qu'en 1946, le Gouvernement n'ait pas cru devoir porter devant les Chambres la question de la constitution de notre « Force Navale » et a mis, tout simplement, celles-ci devant le fait accompli. Car, faut-il démontrer qu'il a statué dans un domaine qui appartient constitutionnellement et raisonnablement au Parlement et que sa « réalisation » n'apparaît pas comme le fruit d'une étude approfondie ?

d) *Exploitatiediensten.*1^o *Dienst der pakketboten Oostende-Dover.**Vloot.*

De vloot der pakketboten van de lijn Oostende-Dover omvat volgende eenheden :

- « Prins Albert » : in goede staat.
- « Koning Albert » : in goede staat.
- « Prins Karel » : in goede staat.
- « London-Istambul » (car-ferry) : in ombouw.
- « Prinses Joséphine-Charlotte » : in ombouw.
- « Prinses Astrid » : in ombouw.
- « Prins Boudewijn » : alle bijkomende machines dienen te worden vervangen.

In aanbouw : a) de « Prins Philip » en b) een car-ferry ter vervanging van de « London-Istambul », die 35 jaar oud is.

De « Koning Albert » werd geleverd in 1947 en heeft ongeveer 165 miljoen gekost.

Ontvangsten en uitgaven in 1947.

De ontvangsten voor 1947 worden geraamd op 154 miljoen. Het juiste bedrag der uitgaven voor 1947 is nog niet gekend. Naar raming en rekening houdend met de nijverheidsafschrijving voor de vier pakketboten in dienst in 1947 en met alle algemene onkosten, zouden voor 1947 de inkomsten 3 tot 4 miljoen meer bedragen dan de uitgaven.

Engelse loodsen.

Een lid van de Commissie heeft uitleg gevraagd betreffende de aanwezigheid, aan boord van onze pakketboten, van Engelse loodsen. De heer Minister antwoordde ons wat volgt :

« De verplichting om een Engelse loods aan boord te nemen was bij de Engelse wet voorzien. Sedert veertig jaar, werd die wet niet toegepast op de pakketboten Oostende-Dover. Zij is dus in onbruik geraakt.

» De enkele dagen tijdens welke, in de loop van de maand Augustus 1947 (van 4 tot 27), Engelse loodsen buiten mijn medeweten aan boord van de mailboten Oostende-Dover werden genomen, bedroeg het bedrag der kosten £ 600 (106.000 fr.) aan loodsrechten en ± 14.000 fr. aan onderhoudskosten der loodsen.

» Sedert de toepassing der nieuwe tarieven, wordt geen enkele loodsvergoeding toegekend aan de kapiteins der pakketboten ».

2^o *Loodsdienst.*

Wat de loodsdiensten op de Schelde betreft, geven wij hieronder een korte samenvatting der opmerkingen en desiderata der scheepvaartkringen.

d) *Services d'exploitation.*1^o *Service des paquebots Ostende-Douvres.**Flotte.*

La flotte des paquebots de la ligne Ostende-Douvres comprend les unités suivantes :

- « Prince Albert » : en bon état.
- « Koning Albert » : en bon état.
- « Prince Charles » : en bon état.
- « London-Istambul (car-ferry) » : en bon état.
- « Prinses Joséphine-Charlotte » : en transformation.
- « Prinses Astrid » : en transformation.
- « Prince Baudouin » : toutes les machines auxiliaires sont à remplacer.

En construction : a) le « Prince Philippe » et b) un car-ferry en remplacement du « London-Istambul » âgé de 35 ans.

Le « Koning Albert » a été livré en 1947 ; il a coûté environ 165 millions.

Recettes et dépenses en 1947.

Les recettes pour 1947 sont évaluées à 154 millions. Le montant des dépenses pour 1947 n'est pas encore exactement connu. Suivant estimation, compte tenu de l'amortissement industriel pour les quatre paquebots en service en 1947 et de tous frais généraux, les recettes pour 1947 dépasseraient les dépenses de 3 à 4 millions.

Pilotes anglais.

Un membre de la Commission a demandé des explications au sujet de la présence, à bord de nos paquebots, de pilotes anglais. Monsieur le Ministre nous a répondu ce qui suit :

« L'obligation d'embarquer un pilote anglais était prévue par la loi anglaise. Depuis quarante ans cette loi n'a pas été appliquée aux paquebots Ostende-Douvres. Elle est donc tombée en désuétude.

» Pendant les quelques jours où, au cours du mois d'août 1947 (du 4 au 27), des pilotes anglais ont été embarqués à mon insu à bord des malles Ostende-Douvres, le montant des frais s'est élevé à 600 £ (106.000 francs) de droit de pilotage et à ± 14.000 francs de frais d'entretien des pilotes.

» Depuis l'application des nouveaux barèmes (1^{er} janvier 1946) aucune indemnité de pilotage n'est allouée aux commandants des paquebots ».

2^o *Service de pilotage.*

En ce qui concerne les services de pilotage sur l'Escaut, nous donnons ci-dessous un bref aperçu des observations et des desiderata des milieux maritimes.

1) *Tekort aan loodsen :*

Er schijnt voor het ogenblik een tekort aan ondervindingrijke loodsen te bestaan, zodat het wel eens voorkomt dat grote schepen aan zeer jonge krachten dienen toevertrouwd te worden. De vraag wordt gesteld of er genoeg aandacht geschonken wordt aan het beter aanvullen der kaders en hun opleiding.

2) *Vervoer der loodsen :*

a) Na een periode van mistig weder kan het voorkomen dat op een groot aantal loodsen beroep gedaan wordt in één enkele richting, zodat er een tekort ontstaat dat slechts verdwijnt wanneer de loodsen terug op hun vertrekpunt belanden. Ten einde dit te verhelpen, ware het wellicht gewenst te onderzoeken of men geen vliegdiens tussen Antwerpen en Vlissingen zou kunnen inrichten.

b) In ondergeschikte mate stelt zich de vraag of er geen oplossing kan gevonden worden voor het vervoer der loodsen tussen het Centraalstation te Antwerpen en het te bedienen schip. Dit vraagstuk geldt vooral voor de Nederlandse loodsen die gewoonlijk de scheepsagent komen lastig vallen omdat zij zogezegd over geen Belgisch geld beschikken om hun taxi te betalen.

3) *Tarieven :*

Deze aangelegenheid dient beschouwd in het kader der Belgisch-Nederlandse besprekingen met het oog op het uitschakelen van ongezonde mededinging tussen Antwerpen en Rotterdam. Naast de havengelden waarvoor zojuist een bestand werd afgesloten, vormen de loodsgelden een der elementen die tot deze ongezonde mededinging kunnen leiden. Deze mededinging bracht mede dat beide havens na 1914 hun tarieven behielden, ja zelfs verminderden, zonder rekening te houden met muntontwaardingen. Begin Januari 1948, meldden de Belgische en Nederlandse pers dat de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart overeen kwam voorstellen te doen aan de wederzijdse regeringen, om die verminderingen, enz., ongedaan te maken en terug te komen tot de toestand vóór 1914. De vraag rijst welke deze toestand was. Hij was gesteund op de tractaten van 1839 en 1863 die o.a. voor beide havens een gelijk loodsentarief voorzien, rekening houdend nochtans met de af te leggen afstand. Door opeenvolgende grote werken en administratieve spitsvondigheden, werd uiteindelijk de afstand voor het loodsen op de rivier voor Rotterdam op 18 kilometer gebracht tegenover 88 kilometer voor Antwerpen! Komt men tot deze toestand terug door het teniet doen van de sedert 1914 ingevoerde tariefverminderingen ten gunste van Antwerpen, dan bestaat de vrees deze laatste haven een zware handicap op te leggen.

1) *Le manque de pilotes :*

Il semble qu'il y ait actuellement un manque de pilotes expérimentés, de sorte qu'il arrive parfois que de grands navires doivent être confiés à de très jeunes éléments. La question se pose si l'on attache assez d'importance au recrutement et à la formation des cadres.

2) *Le transport des pilotes :*

a) Après une période de temps brumeux, il peut arriver que l'on fasse appel à un grand nombre de pilotes dans une seule direction. Il en résulte qu'il y a insuffisance, qui ne disparaît que lorsque les pilotes regagnent leur point de départ. En vue de remédier à cette situation, il serait peut-être souhaitable d'envisager la possibilité de créer un service aérien entre Anvers et Flessingue.

b) En ordre subsidiaire, se pose la question de savoir si une solution pourrait être trouvée en ce qui concerne le transport des pilotes de la Gare Centrale d'Anvers au navire à piloter. Il s'agit surtout des pilotes néerlandais qui viennent importuner l'agent maritime en prétendant qu'ils ne disposent pas d'argent belge pour payer leur taxi.

3) *Les tarifs :*

Il y a lieu d'examiner cette question dans le cadre des pourparlers belgo-néerlandais, en vue d'éliminer la concurrence malsaine entre Anvers et Rotterdam. Outre les droits portuaires, pour lesquels un accord vient d'être conclu, les droits de pilotage constituent un des éléments pouvant donner lieu à cette concurrence malsaine. Celle-ci eut comme résultat qu'après 1914, les deux ports maintinrent et réduisirent même leurs tarifs, sans tenir compte des dévaluations monétaires. Au début de janvier 1948, la presse belge et la presse néerlandaise signalèrent que la Commission permanente de Contrôle de la Navigation sur l'Escaut s'était mise d'accord pour soumettre aux gouvernements respectifs des suggestions tendant à abroger ces réductions, etc., et d'en revenir à la situation d'avant 1914. Il s'agit de savoir quelle était cette situation. Elle était basée sur les traités de 1839 et 1863, qui prévoient notamment pour les ports un tarif de pilotage unique, compte tenu cependant de la distance à parcourir. Grâce à de grands travaux et à des subtilités administratives, la distance de pilotage à parcourir sur le fleuve fut portée à 18 kilomètres pour Rotterdam contre 88 kilomètres pour Anvers! Si l'on en revient à cette situation en abrogeant les réductions de tarifs établies depuis 1914 en faveur d'Anvers, on risque d'imposer à ce dernier port un lourd handicap.

IV. — Beheer der Luchtvaart.

a) *Het Beheer.*

De inrichting van het Beheer der Luchtvaart werd grondig gewijzigd.

Bij de besluitwet van 20 November 1946, werd inderdaad aan dit laatste slechts een gezaghebbende opdracht gelaten en werd alles wat de onderbouw betreft toevertrouwd aan een nieuw bij die besluitwet opgericht organisme, nl. de « Regie der Luchtwegen ».

Tot de bevoegdheid van het Beheer der Luchtvaart behoren dus nog steeds: de algemene politiek op economisch, technisch en juridisch gebied van het handels-, privaat en sportief luchtwezen — de wetenschappelijke opzoekingen en studiën — het bestendige toezicht op het vliegend materieel — de reglementen van de luchtvaart — de luchtvaartwetgeving en het luchtvaartonderwijs.

De Regie is gelast de vliegvelden en de aanhorigheden er van aan te leggen, in te richten en te exploiteren en zich bezig te houden met de veiligheid van het luchtverkeer. Zij vormt dus een orgaan van beheer en van uitvoering, mits dit laatste woord opgevat wordt in de zin van « verwezenlijking » van een bepaald programma dat zelf een deel studie en opvatting omvat.

**

b) *De Regie der Luchtwegen.*

A. — Luidens de besluitwet van 20 November 1946, waarbij zij werd opgericht, is de Regie een organisme bekleed met rechtspersoonlijkheid en belast met de opdracht die wij zoeven hebben vermeld, en dit in het algemeen belang en mits toepassing der nijverheids- en handelsmethoden. Haar handelingen worden geacht commerciële handelingen te zijn.

Zij wordt vertegenwoordigd en beheerd door de Minister tot wiens bevoegdheid de burgerlijke luchtvaart behoort. Hij benoemt het personeel van de Regie en zet het af, met uitzondering van de directeur-generaal die benoemd en afgezet wordt door de Koning, op voorstel van de Minister.

Bij de Regie der Luchtwegen wordt een « Comité van Advies » opgericht dat tot opdracht heeft zijn advies te geven over het ontwerp van werkprogramma, alle onroerende verrichtingen, de begrotingen en leningen, het statuut, de kaders en de wedde- en loonschalen van het personeel.

Het is samengesteld uit 19 leden die door de Koning worden benoemd voor 6 jaar en die allen hun plaatsvervanger hebben. Er bestaat, bovendien, een « Comité voor de veiligheid der luchtvaart », onder het voorzitterschap van de secretaris-generaal van het Departement.

De beschikkingen van de wet op de Rijkscomptabiliteit zijn niet van toepassing op de Regie. Deze voert een dubbele bedrijfsboekhouding.

Artikel 7 van voornoemde besluitwet voorziet dat « het Rekenhof een of meer onder zijn gezag staande revisoren

IV. — Administration de l'Aéronautique.

a) *L'Administration.*

L'organisation de l'Administration de l'Aéronautique a été profondément modifiée.

En effet, l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 n'a laissé à celle-ci qu'une mission d'autorité et a confié tout ce qui concerne l'infrastructure à un nouvel organisme qu'il a créé, c'est-à-dire à la « Régie des Voies aériennes ».

L'Administration de l'Aéronautique garde donc dans ses attributions: la politique générale au point de vue économique, technique et juridique de l'aviation commerciale, privée, et sportive — les recherches et études scientifiques — le contrôle permanent du matériel volant — les règlements de la navigation aérienne — la législation aéronautique et l'enseignement aéronautique.

Quant à la Régie, elle est chargée de construire, aménager et exploiter les aéroports et leurs dépendances et de s'occuper de la sécurité de la navigation aérienne. Elle est donc un organe de gestion et d'exécution, ce dernier mot devant être compris dans le sens de « réalisation » d'un programme déterminé mais pouvant comprendre elle-même une partie d'étude et de conception.

**

b) *La Régie des Voies aériennes.*

A. — D'après l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 qui l'a créée, la Régie est un organisme doté de la personnalité civile chargé de la mission que nous venons d'indiquer et ce dans l'intérêt général et avec application des méthodes industrielles et commerciales. Ses actes sont réputés commerciaux.

Elle est représentée et gérée par le Ministre qui a l'aéronautique civile dans ses attributions. C'est lui qui nomme et révoque le personnel de la Régie, à l'exception du directeur général qui est nommé et révoqué par le Roi sur proposition du Ministre.

Il est institué à la Régie un « Comité Consultatif » ayant pour mission de donner son avis sur le projet de programme d'activité, sur toutes les opérations immobilières, sur les budgets, sur les emprunts, sur le statut, les cadres et le barème du personnel.

Il est composé de 19 membres nommés, pour six ans, par le Roi et qui ont tous leur suppléant. Il existe encore, en outre, un « Comité de Sécurité aérienne » présidé par le Secrétaire général du Département.

Les dispositions de la loi sur la comptabilité de l'Etat ne sont pas applicables à la Régie. Celle-ci tient une comptabilité industrielle en partie double.

L'article 7 de l'arrêté-loi précité prévoit que « la Cour des Comptes désigne un ou plusieurs reviseurs dépendant

aanstelt, die een onbeperkt recht van contrôle en toezicht op de comptabiliteit van de Regie hebben ».

Wij wijzen er in dit verband op dat het Rekenhof weigert die revisoren te benoemen. Het betoogt dat die besluitwet de bevoegdheden van het Hof niet mocht wijzigen. Dit recht hoort alleen de wetgever toe en bewuste besluitwet steunt alleen op de wet van 7 September 1939 die aan de Regering niet het recht verleent aan de voorrechten van het Hof te raken.

De balans en de winst- en verliesrekening worden, met de opmerkingen van de revisor of revisoren, ieder jaar vóór 30 September bij de Kamers ingediend.

De Staat doet, ten bate van de Regie, afstand van de onroerende goederen gebruikt als luchtvaartterreinen en van de aanhorigheden er van, evenals van de roerende en onroerende goederen die thans ter beschikking gesteld zijn van de diensten waarvan de werking geheel door de Regie zal overgenomen worden. Deze kan, hetzij in der minne, hetzij door middel van onteigening en in dit laatste geval door tussenkomst van de Staat, al de onroerende goederen verkrijgen die nodig zijn voor haar diensten.

Aan de Regie worden jaarlijkse toelagen toegekend die haar in staat stellen het eventueel tekort der exploitatieuitgaven te dekken.

Zo komt in de thans besproken begroting een krediet voor van 105.438.000 frank, rekening houdend met de inkomsten die geraamd worden op 32.235.000 frank.

Volgens de inlichtingen die ons door de heer Minister werden verstrekt, is het kader van het definitief administratief personeel samengesteld uit 623 ambtenaren en beambten en het kader van het meesterspersoneel, dienstlui en ambachtslieden 277 leden.

De uitgaven, in 1948 voor het personeel uitgetrokken, bedragen 62.864.000 frank.

*
**

De heer Minister heeft wel, als volgt, de zending van de Regie willen toelichten :

« De opdracht van de Regie kan als volgt nader worden toegelicht :

» De R. L. W. is het uitvoerend organisme voor wat betreft de politiek die door de Regering wordt gevolgd inzake luchthavens.

» Haar eerste belangrijke opdracht ligt in het bouwen, het inrichten en het exploiteren van de luchthavens tot welke aanleg werd besloten door de Regering.

» Met dat doel gaat zij over tot de voorstudie (climatologisch, topografisch, economisch), tot het aanschaffen van de terreinen welke zij inricht en afsluit.

» Zij bouwt de installaties die voor de exploitatie noodzakelijk zijn (luchthavenstations, bestuursgebouwen, gemeenschappelijke vliegtuigloodsen, magazijnen, enz.) evenals de installaties bestemd om gebruikt te worden door andere besturen (Post-Douane) en particuliere gebruikers (vliegtuigloodsen en werkplaatsen voor de luchttransport-

de son autorité qui ont un droit illimité de contrôle et de surveillance sur la comptabilité de la Régie. »

Signalons ici que la Cour des Comptes refuse de nommer ces réviseurs. Elle soutient que cet arrêté-loi ne pouvait modifier les attributions de la Cour. Ce droit n'appartient qu'au législateur et l'arrêté-loi dont question ne se base que sur la loi du 7 septembre 1939 qui, elle, ne donne pas au Gouvernement le droit de porter atteinte aux prérogatives de la Cour.

Le bilan et le compte des profits et pertes, accompagné des observations du ou des réviseurs et du rapport annuel sur l'activité de la Régie sont déposés avant le 30 septembre de chaque année sur le bureau des Chambres.

L'Etat cède à la Régie les immeubles à usage d'aérodrome et leurs dépendances, de même que les meubles et immeubles qui sont actuellement mis à la disposition des services dont l'activité sera reprise entièrement par la Régie. Celle-ci pourra acquérir, soit à l'amiable, soit par voie d'expropriation, dans ce cas, à l'intervention de l'Etat, tous les immeubles nécessaires à ses services.

Il est alloué à la Régie des subventions annuelles lui permettant de couvrir le déficit éventuel de dépenses d'exploitation.

Ainsi au budget que nous examinons en ce moment, figure un crédit de 105.438.000 francs, compte tenu des recettes estimées à 32.235.000 francs.

D'après les renseignements qui nous ont été fournis par M. le Ministre, le « cadre » du personnel administratif définitif de la Régie se compose de 623 fonctionnaires et agents et celui du personnel de maîtrise, gens de service et de métier de 277 membres.

Les dépenses prévues pour le personnel, en 1948, s'élèvent à 62.864.000 francs.

*
**

M. le Ministre a bien voulu préciser comme suit la mission de la Régie :

« La mission de la Régie peut être précisée comme suit :

» La R. V. A. est l'organisme d'exécution en ce qui concerne la politique suivie par le Gouvernement en matière d'aéroports.

» Sa première mission importante consiste en la construction, l'aménagement et l'exploitation des aéroports que le Gouvernement a décidé de créer.

» Dans ce but elle procède à l'étude préliminaire (climatologique, topographique, économique) en vue de l'acquisition des terrains qu'elle aménage et clôture.

» Elle construit les installations nécessaires pour l'exploitation (aérogares, bâtiments administratifs, hangars communs, magasins, etc.), ainsi que les installations destinées à être utilisées par d'autres administrations (Postes-Douane) et des usagers privés (hangars et ateliers pour les sociétés de transports aériens, dépôts pour agences en

maatschappijen, magazijnen voor tolagentschappen, club-houses voor toerismevliegers, enz...).

» De rechten en vergoedingen voor het gebruik van dergelijke installaties zijn vastgesteld bij Besluit van de Regent van 3 Maart 1947.

» Wegens het voeren van een industriële boekhouding bij de R. L. W. en gezien haar bewegingsvrijheid kan de Regie de kostprijs van haar prestaties voor derden berekenen en aldus nieuwe bronnen van inkomsten scheppen.

» De tweede belangrijke opdracht van de R. L. W. bestaat er in de veiligheid van het luchtverkeer te verzekeren boven het nationaal grondgebied.

» Met dat doel beschikt de R. L. W. over :

- » een Meteorologische dienst;
- » een dienst voor de Luchtverkeersleiding;
- » een dienst voor Televerbindingen en Radio-geleiding.

» Al deze diensten samenvormen de zogenaamde « Veiligheidsdiensten » en vertegenwoordigen ongeveer de 2/3 van het totaal van het personeel van de R. L. W. Zij functioneeren zonder onderbreking zowel bij dag als bij nacht, zon- en feestdagen inbegrepen. »

B. — Activiteit van de Regie in 1947.

Belangrijke beslissingen en maatregelen welke door de R. L. W. in 1947 werden getroffen zijn, volgens de heer Minister, o.m. :

a) In verband met de Exploitatie :

1. Het besluit van de Regent dd. 3 Maart 1947 houdende aanpassing van de rechten en vergoedingen.
2. Het besluit van de Regent dd. 20 September 1947 houdende herziening van zekere rechten met het oog op het vergemakkelijken van de training van het vliegend personeel en het aanmoedigen van de toerisme-vluchten.

b) In verband met het Beheer :

1. Inrichting en reglementering van de industriële comptabiliteit.
2. Redactie en publicatie van :

het Reglement van de Boekhouding der Ontvangsten;
het Algemeen Reglement van de Boekhouding;
het Reglement van de Boekhouding der Voorraden;
het Reglement van het Beheer van het Materieel;
en het houden van de Inventaris.

c) In verband met de Veiligheid van het Luchtverkeer :

1. Oprichting van een modern toegeruste brandweer- en hulpdienst — (Melsbroek en Haren).

douanes, club-houses pour aviateurs de tourisme, etc.).

» Les droits et redevances pour l'utilisation des installations de l'espèce sont fixés par l'arrêté du Régent du 3 mars 1947.

» La R. V. A. tenant une comptabilité industrielle et vu la liberté de mouvement dont elle jouit, il lui est possible de calculer le prix de revient de ses prestations pour compte de tiers et de créer ainsi de nouvelles sources de revenus.

» La deuxième mission importante de la R. V. A. est d'assurer la sécurité de la navigation aérienne au-dessus du territoire national.

» Dans ce but, la R. V. A. dispose :

- » d'un service météorologique,
- » d'un service de contrôle de la circulation aérienne,
- » d'un service de télécommunications et de radioguidage.

» Tous ces services réunis constituent les services dits « de sécurité » et représentent environ les 2/3 de la totalité du personnel de la R. V. A. Ils fonctionnent sans interruption tant de jour que de nuit, y compris les dimanches et jours fériés. »

B. — Activité de la Régie en 1947.

Entre autres décisions et mesures importantes prises par la R. V. A. en 1947, M. le Ministre signale :

a) En ce qui concerne l'exploitation :

1. L'arrêté du Régent du 3 mars 1947 réajustant les droits et redevances.
2. L'arrêté du Régent du 20 septembre 1947 portant révision de certains droits en vue de faciliter l'entraînement du personnel navigant et d'encourager les vols de tourisme.

b) En ce qui concerne l'administration :

1. Organisation et réglementation de la comptabilité industrielle.
2. Rédaction et publication du :

Règlement sur la comptabilité des recettes;
Règlement général sur la comptabilité;
Règlement sur la comptabilité des approvisionnements;
Règlement sur la gestion du matériel et la tenue de l'inventaire.

c) En ce qui concerne la sécurité de la navigation aérienne :

1. Création d'un service d'incendie et de secours équipé d'une façon moderne (Melsbroeck et Haren).

Brandweer :

- 23 tussenkomsten, waarvan 14 met de pompwagen en 2 voor de in nood verkerende vliegtuigen.
- 58 tussenkomsten met CO₂, blustoestellen wegens brand bij het starten van vliegtuigmotoren.
- 21 alarm-oproepen (vliegtuigen in nood).
- 12 tussenkomsten niet in verband met exploitatie of veiligheid van het luchtverkeer.

Hulpdienst :

- 20 transporten van gekwetsten.
- één tussenkomst bij ongeval van Frans militair vliegtuig.
- 2. Redactie en publicatie van de teksten houdende reglementering van de « Regeling van het luchtverkeer ».
(Berichten aan luchtvaardenden: 1947, n^os 5, 7, 7ter, 9, 97, 100.)
- 3. Redactie en publicatie van de teksten houdende reglementering van het gebruik der Radio-hulpmiddelen.
(Berichten aan luchtvaardenden: 1947, n^os 1, 2, 6, 11, 24, 98, 99, 100.)

C. — Plannen der Regie voor 1948.

Desaangaande, meldde ons de heer Minister het volgende :

- 1) De Regie zal op 15 April 1948 de procedure voor de radioverbindingen in voege brengen, zoals die werd vastgelegd door de International Civil Aviation Organization (I. C. A. O.).
- 2) In de loop van 1948 zal de luchthaven Brussel-Haren geleidelijk uitgeschakeld en de algehele commerciële activiteit naar de Nationale Luchthaven Brussel (Melsbroek) worden overgebracht.
- 3) Op het stuk van luchtverkeer zal in 1948 de definitieve reglementering van het luchtverkeer binnen het verkeersgebied België gepubliceerd worden.
- 4) Voor wat betreft de luchtvaartterreinen beoogt de R. L. W. het samenstellen van een « Reglementering van de crfdienstbaarheden in de omgeving van luchtvaartterreinen of van installaties voor de veiligheid van het luchtverkeer ».
- 5) Daarenboven wordt een coördinatie en herziening van de wetteksten in verband met de exploitatie van de luchtvaartterreinen en hun aanhorigheden voorbereid.

D. — Vliegpleinen.

Wij hebben den heer Minister verzocht ons wel te willen zeggen :

- 1^o Welke vliegpleinen er bepaaldelijk worden behouden ?
- 2^o Welke de werken zijn die er op elk hunner worden uitgevoerd of zullen uitgevoerd worden ?
- 3^o Welke de prijs van die werken is ?
- 4^o Welke nieuwe vliegpleinen zijn voorzien ?
- 5^o Wat hun aanleg zal kosten ?

Service d'Incendie :

- 23 interventions, dont 14 avec l'auto-pompe et 2 pour des avions en détresse ;
- 58 interventions avec extincteurs CO₂, par suite de feu dans les moteurs lors de l'envol ;
- 21 appels-alertes (avions en détresse) ;
- 12 interventions sans rapport avec l'exploitation ou la sécurité de la navigation aérienne.

Service de secours :

- 20 transports de blessés ;
- une intervention — avion militaire français accidenté.
- 2. Rédaction et publication des textes portant réglementation du « Contrôle de la Circulation aérienne ».
(Avis aux navigateurs aériens: 1947, n^os 5, 7, 7ter, 9, 97, 100.)
- 3. Rédaction et publication des textes portant réglementation de l'emploi des aides-radioélectriques.
(Avis aux navigateurs aériens: 1947, n^os 1, 2, 6, 11, 24, 98, 99, 100.)

C. — Le programme de la Régie pour 1948.

Comme programme de la Régie pour 1948, M. le Ministre indique :

- 1) Le 15 avril 1948, la Régie mettra en vigueur la procédure pour les communications radioélectriques, telle que celle-ci a été fixée par l'International Civil Aviation Organization (I. C. A. O.).
- 2) Dans le courant de 1948 l'aéroport de Bruxelles-Haren sera éliminé progressivement et toute l'activité commerciale sera transférée à l'aéroport de Bruxelles (Melsbroeck).
- 3) Dans le domaine de la circulation aérienne, il sera procédé en 1948 à la publication de la réglementation définitive sur la circulation aérienne dans la région de contrôle Belgique.
- 4) En ce qui concerne les aérodromes, la R. V. A. a l'intention d'élaborer une « Réglementation des servitudes autour des aérodromes ou des installations de sécurité de la circulation aérienne. »
- 5) En outre, une coordination et revision des textes de loi relatifs à l'exploitation des aérodromes et de leurs dépendances est en préparation.

D. — Aérodromes.

Nous avons demandé à M. le Ministre de bien vouloir nous dire :

- 1^o Quels sont les aérodromes qui seront maintenus définitivement ?
- 2^o Quels sont les travaux qui sont ou seront exécutés sur chacun d'eux ?
- 3^o Quel est le coût de ces travaux ?
- 4^o Quels sont les nouveaux aérodromes prévus ?
- 5^o Quel sera le coût de leur aménagement ?

Op deze vragen hebben we volgend antwoord bekomen :

ANTWOORD :

1° De door de R. L. W. geëxploiteerde luchtvaartterreinen zijn :

1. — *Nationale Luchthaven Brussel (Melsbroeck)* :

Open voor transportvliegtuigen van *alle* categorieën — privé — toerisme-vliegtuigen zijn niet toegelaten.

2. — *Uitwijkhavens van de Nationale Luchthaven* :

- a) *Oostende-Middelkerke.*
- b) *Saint-Hubert.*

Wegens het verschil in hoogteligging en in klimaat tussen Brussel enerzijds en de kust of de hoogvlakte der Ardennen anderzijds, is de mogelijkheid dat er op deze drie terreinen terzelfdertijd zware grondmist zou heersen, zeer klein.

Het blijkt praktisch altijd mogelijk te zijn een vliegtuig in België te laten landen onder veilige voorwaarden van zichtbaarheid op één van deze drie luchtvaartterreinen. Het blijft bijgevolg steeds mogelijk een vliegtuig, dat op weg zijnde naar Brussel en er niet zou kunnen landen wegens mist, naar Oostende of naar St-Hubert te laten uitwijken.

Aldus zal vermeden worden, zoals vooralsnog geschiedde, dat vliegtuigen naar *Londen, Parijs* of *Amsterdam* moeten worden teruggestuurd wat steeds een aanzienlijk verlies betekent voor de exploitanten en voor de Staat (taxes, deviezen, enz...).

3. — *Luchtvaartterreinen voor commercieel- en toerisme-verkeer.*

Open voor alle vliegtuigen met een totaal gewicht van 15 ton.

- a) *Antwerpen (Deurne)* : in bepaalde gevallen open voor vliegtuigen tot 25 ton.
- b) *Liège (Bierset).*
- c) *Gent (St-Denijs).*
- d) *Charleroi (Gosselies).*

4. — *Luchtvaartterreinen voor toerisme-verkeer.*

a) *Brussel (Grimbergen)*. (Noodzakelijk wegens de afschaffing van *Haren* en het verbod om te *Melsbroeck* te landen.)

- b) *Knokke (Het Zoute).*
- c) *Spa (Malchamps-Sauvenière).*

Al deze luchtvaartterreinen zullen behouden blijven.

2° en 3° Werken welke op die luchtvaartterreinen uitgevoerd worden of zullen worden. Prijs van die werken.

A ces questions nous avons reçu la réponse suivante :

RÉPONSE :

1° Les aérodromes exploités par la R. V. A. sont :

1. — *Aéroport National Bruxelles (Melsbroeck)*.

Ouvert aux avions de transport de toute catégorie — les avions de tourisme privés ne sont pas admis.

2. — *Aérodromes de déroutement de l'Aéroport National* :

- a) *Ostende-Middelkerke.*
- b) *St-Hubert.*

Par suite de la différence d'altitude et de climat entre Bruxelles, d'une part, et le littoral ou le plateau des Ardennes, d'autre part, il y a très peu de possibilités pour qu'un brouillard terrestre épais règne simultanément sur ces trois aérodromes.

Il paraît pratiquement toujours possible de faire atterrir un avion sur un de ces trois aérodromes en Belgique dans des conditions de visibilité assurant la sécurité. Dès lors, il est toujours possible de dérouter vers Ostende ou St-Hubert tout avion se dirigeant vers Bruxelles et qui ne pourrait y atterrir par suite de brouillard.

De cette manière, il ne sera plus nécessaire, comme par le passé, de faire retourner des avions à *Londres, Paris* ou *Amsterdam*, ce qui constitue toujours une perte sensible pour les exploitants et pour l'Etat (taxes, devises, etc.).

3. — *Aérodromes pour avions commerciaux et de tourisme.*

Ouverts à tous les avions d'un poids total de l'ordre de 15 tonnes.

- a) *Anvers (Deurne)* : dans certains cas ouvert aux avions jusque 25 tonnes.
- b) *Liège (Bierset).*
- c) *Gand (St-Denis).*
- d) *Charleroi (Gosselies).*

4. — *Aérodromes pour avions de tourisme* :

a) *Bruxelles (Grimbergen)*. (Nécessaire par suite de la suppression de *Haren* et de la défense d'atterrir à *Melsbroeck*.)

- b) *Knokke (Le Zoute).*
- c) *Spa Malchamps-Sauvenière.*

Tous ces aérodromes seront maintenus.

2° en 3° Travaux qui sont ou qui seront exécutés sur ces aérodromes. Coût de ces travaux.

1. — *Nationale Luchthaven Brussel.*a) *Werken in uitvoering.**In verband met de veiligheid.*

	Prijs
Electrische installaties op naderingsas bij slechte zichtbaarheid fr.	1.780.000
Leggen van ondergrondse kabels	1.367.000
Aansluitstukken en lasdozen voor kabels	166.000
Transformatoren, stroomonderbrekers, enz.	122.000
Generatorgroep	1.119.000
Installatie van sodium-lampen	450.000
	<hr/>
	Fr. 5.004.000

In verband met de exploitatie.

Voorlopig luchthavenstation	9.593.000
Bijgebouw	2.239.000
Sanitaire installaties	370.000
Electrische installaties	360.000
Bliksemafleiders	110.000
Centrale verwarming	1.113.000
Toegangswegen naar luchthaven.	4.291.000
Verbreding noordelijke omloopweg	6.021.000
Verlenging startbaan n° 2 (gestabiliseerde grond)	1.437.000
	<hr/>
	Fr. 25.534.000

Installaties voor de Sabena.

Vier betonnen vliegtuigloodsen met werkplaatsen fr.	36.168.000
---	------------

Installaties voor andere luchttransportondernemingen.

Vier metalen vliegtuigloodsen (Fromsom). fr.	12.000.000
--	------------

b) *Werken waarvan de uitvoering goedgekeurd werd.**In verband met de veiligheid.*

Hoofdtransformator-onderstation, werkplaats en magazijn voor electriciteitsdienst . fr.	3.500.000
Transformatiecabine « West »	200.000
Werkplaatsen, magazijnen, laboratoria, burelen voor de radiodienst	3.500.000
Radio-zendcentrale	4.000.000
Automatische radiopeilers	200.000
	<hr/>
	Fr. 11.400.000

1. — *Aéroport National de Bruxelles.*a) *Travaux en cours d'exécution.**Pour ce qui concerne la Sécurité.*

	Coût
Installations électriques sur l'axe d'approche en cas de mauvaise visibilité.	
Cabines de transformateurs fr.	1.780.000
Pose de câbles souterrains	1.367.000
Raccords et boîtes de jonction pour câbles.	166.000
Transformateurs, coupe-circuit, etc.	122.000
Groupe électrogène	1.119.000
Installation de lampes au sodium	450.000
	<hr/>
	Fr. 5.004.000

Pour ce qui concerne l'exploitation.

Aérogare provisoire fr.	9.593.000
Annexe	2.239.000
Installations sanitaires	370.000
Installations électriques	360.000
Paratonnerres	110.000
Chauffage central	1.113.000
Voies d'accès à l'aéroport	4.291.000
Elargissement route de circulation côté nord.	6.021.000
Prolongement piste d'envol n° 2 (terrain stabilisé)	1.437.000
	<hr/>
	Fr. 25.534.000

Installations pour la Sabena.

Quatre hangars en béton pour avions, avec ateliers	36.168.000
--	------------

Installations pour d'autres entreprises, de transport aérien.

Quatre hangars métalliques (Fromsom) pour avions	12.000.000
--	------------

b) *Travaux dont l'exécution a été approuvée.**Pour ce qui concerne la Sécurité.*

Sous-station transformatrice principale, atelier et magasins pour service d'électricité . fr.	3.500.000
Cabine de transformation « Ouest »	200.000
Ateliers, magasins, laboratoires, bureaux pour le service des transmissions radioélectriques	3.500.000
Centrale d'émission radioélectrique	4.000.000
Radiogoniomètres automatiques	200.000
	<hr/>
	Fr. 11.400.000

<i>c) Werken waarvan de uitvoering wordt overwogen.</i>		<i>c) Travaux dont l'exécution est envisagée.</i>	
Gebouwen voor hoekmeters fr.	1.500.000	Bâtiments pour goniomètres. fr.	1.500.000
<i>In verband met de exploitatie.</i>		<i>Pour ce qui concerne l'exploitation.</i>	
Douane-stapelhuis voor vrachtgoederen . fr.	15.000.000	Entrepôt douanier pour marchandises . fr.	15.000.000
Centraal magazijn der R. L. W.	1.000.000	Magasin central de la R.V.A.	1.000.000
Grote herstellingen aan de hoofdstartbaan. .	4.000.000	Réparations importantes à la piste d'envol principale	4.000.000
Collector voor de waterafvoer.	5.000.000	Collecteur pour l'écoulement des eaux . .	5.000.000
	Fr. 25.000.000		Fr. 25.000.000
<i>Installaties voor de Sabena.</i>		<i>Installations pour la Sabena.</i>	
Grote vliegtuigloods 160 m. × 50 m. met werkplaatsen	50.000.000	Grand hangar pour avions 160 m. × 50 m. avec ateliers fr.	50.000.000
Zes werkplaatsen 125 m. × 15 m.	24.000.000	Six ateliers 125 m. × 15 m.	24.000.000
(Alhoewel deze constructie reeds goedgekeurd werd stelt de Sabena voor in de plaats ervan over te gaan tot het bouwen van 2 werkplaatsen (8.000.000) en een gebouw voor haar technische diensten en comptabiliteit (16.000.000), totaal: 24 millions.)		(Quoique cette construction ait déjà été approuvée, la Sabena propose de remplacer par 2 ateliers (8.000.000) et un bâtiment pour ses services techniques et la comptabilité (16.000.000), total: 24.000.000).	
Gebetoneerde ladingsvloer voor de Sabena vliegtuigloodsen	15.000.000	Aire de chargement bétonnée pour hangars pour avions de la Sabena.	15.000.000
Toegangswegen tot die gebouwen	6.000.000	Voies d'accès à ces bâtiments	6.000.000
	Fr. 95.000.000		Fr. 95.000.000
<i>Installaties voor andere luchttransportondernemingen.</i>		<i>Installations pour d'autres entreprises de transport aérien.</i>	
Betonnen ladingsvloer voor de Fromsonloodsen fr.	6.000.000	Aire de chargement en béton pour hangars Fromson. fr.	6.000.000
<i>2. — Luchthaven Antwerpen-Deurne.</i>		<i>2. — Aéroport Anvers-Deurne.</i>	
<i>Werken in uitvoering.</i>		<i>Travaux en cours d'exécution.</i>	
Wederopbouw van grote vliegtuigloods (vernield door oorlogshandelingen	5.000.000	Reconstruction du grand hangar pour avions (détruit par faits de guerre) fr.	5.000.000
Herstelling van grote startbaan	225.000	Réparation de la grande piste d'envol . .	225.000
Voegen van grote startbaan	188.000	Jointoiment de la grande piste d'envol . .	188.000
	Fr. 5.413.000		Fr. 5.413.000
<i>Werken waarvan de uitvoering wordt overwogen:</i>		<i>Travaux dont l'exécution est envisagée:</i>	
Bebakening fr.	2.500.000	Balisage fr.	2.500.000
Gebouwen voor hoekmeters	1.500.000	Bâtiments pour goniomètres	1.500.000
	Fr. 4.000.000		Fr. 4.000.000
<i>Werken waarvan de uitvoering goedgekeurd is.</i>		<i>Travaux dont l'exécution a été approuvée.</i>	
Hernieuwing van het wegdek van de startbaan fr.	6.000.000	Rechargement de la piste d'envol . . . fr.	6.000.000

3. — *Vlieghaven van Charleroi (Gosselies).**Werken waarvan de uitvoering wordt overwogen.*

Bebakening	fr.	2.500.000
Gebouwen voor hoekmeters		1.500.000
	Fr.	4.000.000

4. — *Vlieghaven van Oostende (Middelkerke).**Werken waarvan de uitvoering wordt overwogen.*

Bebakening	fr.	2.500.000
Gebouwen voor hoekmeters		1.500.000
	Fr.	4.000.000

5. — *Vlieghaven van Luik (Bierset).**Werken waarvan de uitvoering wordt overwogen.*

Bebakening	fr.	2.500.000
Gebouwen voor hoekmeters		1.500.000
	Fr.	4.000.000

6. — *Vlieghaven van Gent (St-Denijs).**Werken waarvan de uitvoering wordt overwogen.*

Bebakening	fr.	2.500.000
Gebouwen voor hoekmeters		1.500.000
	Fr.	4.000.000

7. — *Toerisme luchthaven Spa.**Uit te voeren:*

Bouwen van loods voor toerismevliegtuigen, raming		3.900.000
---	--	-----------

8. — *Toerisme-luchthaven te Grimbergen.**Werken in uitvoering.*

Bouwen van twee loodsen voor toerismevliegtuigen	fr.	4.625.000
--	-----	-----------

4° en 5° Het aanleggen van nieuwe luchtvaartterreinen is niet voorzien voor de onmiddellijke toekomst.

Het ligt trouwens niet in de bedoeling van de R. L. W. het initiatief te nemen tot het indienen van voorstellen voor het aanleggen van nieuwe luchthavens, zo er geen zekerheid bestaat omtrent de rendering van het te beleggen kapitaal.

3. — *Aéroport de Charleroi (Gosselies).**Travaux dont l'exécution est envisagée.*

Balisage.	fr.	2.500.000
Bâtiments pour goniomètres.		1.500.000
	Fr.	4.000.000

4. — *Aéroport d'Ostende (Middelkerke).**Travaux dont l'exécution est envisagée.*

Balisage.	fr.	2.500.000
Bâtiments pour goniomètres		1.500.000
	Fr.	4.000.000

5. — *Aéroport de Liège (Bierset).**Travaux dont l'exécution est envisagée.*

Balisage.	fr.	2.500.000
Bâtiments pour goniomètres.		1.500.000
	Fr.	4.000.000

6. — *Aéroport de Gand (St-Denis).**Travaux dont l'exécution est envisagée.*

Balisage.	fr.	2.500.000
Bâtiments pour goniomètres.		1.500.000
	Fr.	4.000.000

7. — *Aérodrome pour avions de tourisme de Spa.**A exécuter:*

Construction d'un hangar pour avions de tourisme estimé à	fr.	3.900.000
---	-----	-----------

8. — *Aérodrome pour avions de tourisme de Grimbergen.**Travaux en cours.*

Construction de deux hangars pour avions de tourisme estimé à	fr.	4.625.000
---	-----	-----------

4° et 5° L'établissement de nouveaux aérodromes n'est pas prévu dans un avenir immédiat.

Il n'est pas d'ailleurs dans les intentions de la R.V.A. de prendre l'initiative en ce qui concerne l'introduction de propositions en vue de la construction de nouveaux aérodromes, si le rendement du capital à investir n'est pas assuré.

E. — *Taalregiem.*

Volgens de in het *Bulletijn van Vragen en Antwoorden* verstrekte gegevens (n° 1, 1947-1948, blz. 10) fungeren op het luchtvaartterrein van Melsbroeck-Haren 93 ambtenaars en bedienden van de Vlaamse taalrol; zij zijn alle tweetalig.

Daartegenover staat echter, dat in deze dienst, welke grotendeels op Vlaams taalgebied gevestigd is, 187 ambtenaars en bedienden fungeren van de Franse taalrol, die merendeels Vlaamsonkundig zijn. Naar blijkt uit de verstrekte inlichtingen zou het te Melsbroeck-Haren toe te passen taalregiem thans aan een onderzoek onderworpen zijn. Doch er kan hoegenaamd geen twijfel bestaan nopens het taalregiem der op het grondgebied van Melsbroeck gevestigde diensten. Deze dienen te beantwoorden aan de bepalingen der wet. Alleen kan van het personeel dat in betrekking staat met het publiek, naast een grondige kennis van het Nederlands, een voldoende kennis worden geëist van het Frans, en wellicht dan ook van andere talen.

**

c) *De « Sabena ».*1° *De vloot.*

Op 1 October 1947, bestond de vloot van de Sabena uit:

1 Auster — 3 plaatsen;
3 De Haviland-Dobe — 8 plaatsen;
7 Lockheed-Lodestar — 14 plaatsen;
17 Douglas D. C. 3 — 21 plaatsen;
8 Douglas D. C. 4 — 44 plaatsen;
3 Douglas D. C. 6 — 52 plaatsen;
11 C. 47 — cargo;
1 C. 54 — cargo;
In bestelling: 6 convair — 40 plaatsen.

2° *Personeel.*

In 1945, bestond het personeel uit 694 leden, waartussen 53 varende. In 1946, was het tot 1.833 geklommen, met 116 varende. Op 1 October 1947, telde het 2.641 leden, waartussen 223 varende.

3° *Uitgebaat net.*

Op 31 December 1946, beliep de totale lengte van het uitgebaat net op 33.670 km. Sindsdien werden nog verschillende andere lijnen ingehuldigd, n.l.:

a) *in Europa:*

de lijn Brussel-Basel via Luxemburg;
» Deauville;
» Dublin;
» Hamburg;
» Kaïro;
» Luik-Parijs;
» Het Zoute-Oostende-Londen;
» Milaan;

E. — *Régime linguistique.*

D'après le *Bulletin des questions et réponses* (N° 1, 1947, p. 10), il y a à l'aérodrome de Melsbroeck-Haren 93 fonctionnaires et agents du rôle linguistique flamand et qui sont tous bilingues.

Par contre, il est établi que, dans ce service situé principalement sur territoire linguistique flamand, il y a 187 fonctionnaires et agents du rôle linguistique français et qui, pour la plupart, ignorent la langue néerlandaise.

Nous tenons à attirer l'attention de M. le Ministre sur le fait qu'il ne peut y avoir le moindre doute en ce qui concerne le régime linguistique à appliquer aux services établis sur le territoire de Melsbroeck. Ces services doivent répondre aux dispositions de la loi linguistique. La seule exception qui puisse être admise, c'est que le personnel qui est en contact avec les passagers et le public possède une connaissance suffisante de la langue française, si pas d'autres langues, étant entendu qu'il doit justifier de la connaissance approfondie de la langue néerlandaise.

**

c) *La Sabena.*1° *La flotte.*

Au 1^{er} octobre 1947, la flotte de la Sabena se composait de:

1 Auster — 3 places;
3 De Haviland-Dobe — 8 places;
7 Lockheed-Lodestar — 14 places;
17 Douglas DC 3 — 21 places;
8 Douglas DC 4 — 44 places;
3 Douglas DC 6 — 52 places;
11 C 47 — cargo;
1 C 54 — cargo.
En commande: 6 convair — 40 places.

2° *Personnel.*

En 1945, le personnel se composait de 694 membres, dont 53 navigant. En 1946, ce nombre s'élevait à 1.833, dont 116 navigant. Au 1^{er} octobre 1947, ce chiffre était de 2.641, dont 223 navigant.

3° *Réseau d'exploitation.*

Au 31 décembre 1946, l'étendue totale du réseau d'exploitation atteignait 33.670 km. Depuis lors, plusieurs autres lignes ont été inaugurées, notamment:

a) *en Europe:*

les lignes Bruxelles-Bâle, via Luxemburg;
» Deauville;
» Dublin;
» Hamburg;
» Le Caire;
» Liège-Paris;
» Le Zoute-Ostende-Londres;
» Milan.

b) op de verbinding België-Congo-Zuid-Afrika :

Brussel-Stanleyville via Rome-Kaïro-Khartoum-Juba en de rechtstreekse diensten Brussel-Elisabethstad en Leopoldstad-Johannesburg.

4° Activiteit in 1947 vergeleken bij 1946.

	1946	1947	
Vervoerde passagiers	121.138	185.922	+ 53 %
Afgelegde Km.	7.639.550	12.434.624	+ 75 %
Aangeboden T.K.	18.110.000	38.764.671	+ 114 %
Vervoerde T.K.	15.940.000	24.582.359	+ 54 %
Km. passagiers	153.376.000	214.579.612	+ 41 %
T.K.T. passagiers	14.413.000	20.170.000	+ 40 %
	(91 %)	(83 %)	
Vracht	942.000	3.050.000	+ 209 %
	(6 %)	(13 %)	
Post	585.000	850.000	+ 45 %
	(3 %)	(4 %)	
Gemidd. afstand per passagier	1.240	1.160	

5° Beschouwingen over de financiële toestand.

Sedert 1940 heeft de Sabena geen subsidiën meer genoten, dit in tegenstelling met wat onze collega Boulanger op 16 Maart in de Senaat bevestigde.

Desniettemin blijkt het ons noodzakelijk hier tot een bondige ontleding van haar financiële toestand over te gaan. De Staat en de Kolonie bevinden er zich inderdaad te meerderen titel in betrokken. Als aandeelhouders, beschikken de openbare besturen over de helft van het maatschappelijk kapitaal, hetwelk 20 miljoen frank bedraagt, en over de meerderheid van de stemmen. Als geldschieter, is de Staat er in betrokken voor 227 miljoen en de Kolonie voor 73. Ten slotte, voorzien de statuten van deze onderneming met gemengde economie, bekrachtigd door een wet van 1923, de toekenning van Staatssubsidiën in geval de exploitatie met verlies zou geschieden.

De merkwaardige resultaten, verwezenlijkt door de Sabena sinds de heroprichting van haar Europees en intercontinentaal na de oorlog, laten nochtans niet toe voor de toekomst de veronderstelling van een tekort terzijde te stellen. Het blijkt inderdaad dat in 1947, onze Nationale Maatschappij een der enigste op de gehele wereld, is geweest die er in geslaagd is winst te boeken, alhoewel deze winst (ongeveer 30 miljoen) nog slechts een vierde uitmaakt met deze van het vorig jaar (123 miljoen).

Dit brengt er ons toe aan de Minister van Verkeerswezen een vraag te stellen: Is de Sabena er toe in staat het hoofd te bieden aan gebeurlijke jaren van ongunstige samenloop van omstandigheden?

De cijfers in ons bezit laten een maatschappelijk kapitaal van 20 miljoen frank uitschijnen, een luchtvloot die op haar eigen meer dan 500 miljoen vertegenwoordigt en een geheel van leningen die meer dan 400 miljoen in to-

b) sur la liaison Belgique-Congo-Afrique du Sud :

Bruxelles-Stanleyville, via Rome-Le Caire-Khartoum-Juba et les services directs Bruxelles-Elisabethville et Léopoldville-Johannesburg.

4° Activité en 1947, comparée à celle de 1946.

	1946	1947	
Passagers transportés	121.138	185.922	+ 53 %
Distance en km. par courue	7.639.550	12.434.624	+ 75 %
T.K. offertes	18.110.000	38.764.671	+ 114 %
T.K. transportées	15.940.000	24.582.359	+ 54 %
Km. passagers	153.376.000	214.579.612	+ 41 %
T.K.T. passagers	14.413.000	20.170.000	+ 40 %
	(91 %)	(83 %)	
Frêt	942.000	3.050.000	+ 209 %
	(6 %)	(13 %)	
Poste	585.000	850.000	+ 45 %
	(3 %)	(4 %)	
Dist. moyenne par passager	1.240	1.160	

5° Considérations relatives à la situation financière.

Depuis 1940, la Sabena n'a plus obtenu de subsides, contrairement à ce que notre collègue, M. Boulanger affirmait le 16 mars au Sénat.

Néanmoins, il nous paraît nécessaire de procéder ici à une brève analyse de sa situation financière. En effet, l'Etat et la Colonie y sont intéressés à plusieurs titres. En tant qu'actionnaires, les pouvoirs publics disposent de la moitié du capital social, qui s'élève à 20 millions de francs, et de la majorité des voix. En tant que bailleur de fonds, l'Etat y est intéressé pour 227 millions et la Colonie pour 73 millions. Enfin, les statuts de cette entreprise à économie mixte, ratifiés par une loi de 1923, prévoient l'attribution de subsides de l'Etat au cas où l'exploitation serait déficitaire.

Les résultats remarquables atteints par la Sabena depuis la réorganisation de son réseau européen et intercontinental au lendemain de la guerre, ne permettent cependant pas d'écarter pour l'avenir l'éventualité d'un déficit. Il semble, en effet, qu'en 1947, notre Société Nationale ait été une des seules au monde à pouvoir réaliser des bénéfices, bien que ceux-ci (environ 30 millions) ne constituent plus qu'un quart de ceux de l'année antérieure (123 millions).

Ceci nous amène à poser une question au Ministre des Communications: la Sabena sera-t-elle en mesure de faire face, éventuellement, à des années de circonstances défavorables?

Les chiffres dont nous disposons révèlent un capital social de 20 millions, une flotte aérienne qui seule représente plus de 500 millions et un ensemble d'emprunts s'élevant au total à plus de 400 millions. Il y a là une

taal bedragen. Er is daar een onmiskenbare onevenredigheid, een structuurbroosheid, die de bezorgdheid van de Minister, verantwoordelijk voor de exploitatie van de belangrijke openbare dienst welke ten dage het luchtvervoer uitmaakt, zou moeten opwekken of ten minste diens ernstige aandacht zou moeten gaande houden.

De kwestie is van bijzondere actualiteit nu het gerucht gaat van een nog enger samenwerking, zelfs van een samensmelting, tussen de Sabena en de K.L.M. in het kader van Benelux. Wij kennen de machtige steun die het Nederlandse Gouvernement aan de K.L.M. verleent, waarvan het kapitaal zojuist op 100 miljoen gulden werd gebracht, hetzij een milliard zeshonderd miljoen Belgische frank, en waarvan het uitgestrekt net onlangs uitgebreid werd tot Afrika, waar on land vitale belangen bezit.

Zo een engere samenwerking met onze Noorderburen wenselijk blijkt op luchtvaartgebied zowel als in alle andere takken van de economie, zouden wij er niet op voorhand, en zonder langer verwijl, voor moeten waken om de structuur van onze Nationale Maatschappij te verstevigen,

V. — De ontubbeling van het Ministerie van Verkeerswezen.

De Minister van Verkeerswezen staat, ongetwijfeld, voor een zware taak.

Hij heeft, immers, de hoge leiding van — of het hoog toezicht over — de Dienst der Posterijen, de Regie van Telegrafien en Telefonen, de N. M. B. S. en de Buurtspoorwegën, de controle en coördinatie-diensten van het gemeenschappelijk vervoer per spoor en per baan, het Beheer van het Zeewezen, het Beheer van de Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen, het Commissariaat van het Toerisme, het N. R. I., het Centraal Bureau voor Benoedigheden, enz.

En in de meeste van die diensten en organismen die, sinds de bevrijding een niet-onaanzienlijke uitbreiding hebben genomen, stellen zich belangrijke ingewikkelde problemen die de persoonlijke tussenkomst van de Minister vergen.

Op dat alles wijzende, hebben leden van Uw Commissie, eens te meer, bij het onderzoek van onderhavige begroting, aangedrongen op de ontubbeling van het Ministerie van Verkeerswezen.

De enen vroegen de omvorming van het Beheer van het Zeewezen, de anderen die van het Beheer van de Luchtvaart, tot een afzonderlijk ministerieel departement.

Het Beheer van het Zeewezen, zegden de enen, heeft een zeer uitgebreid arbeidsveld. Het heeft te zorgen voor de heropbouw, de vernieuwing, de verruiming van onze koopvaardij, voor de bescherming en verdediging van onze koopvaardij, voor de bescherming en verdediging van onze zeevisserij met haar aanverwante handels- en

disproportie incontestable, une fragilité de structure qui devrait susciter la sollicitude du Ministre responsable de l'exploitation de cet important service public que constituent aujourd'hui les transports aériens ou, qui devrait tout au moins retenir sérieusement son attention.

La question est particulièrement d'actualité en ce moment ou court le bruit d'une collaboration plus étroite encore et même d'une fusion de la Sabena et de la K.L.M., dans le cadre de Benelux. Nous connaissons l'aide considérable que le Gouvernement néerlandais accorde à la K.L.M. dont le capital vient d'être porté à 100 millions de florins, soit un milliard 600 millions de francs belges et dont le grand réseau vient d'être étendu à l'Afrique où notre pays possède des intérêts vitaux.

Si une collaboration plus étroite avec nos voisins du nord semble nécessaire tant au point de vue aéronautique que dans d'autres branches de l'économie, ne devrions-nous pas veiller d'abord et sans plus tarder à renforcer la structure de notre Société Nationale ?

V. — Le dédoublement du Ministère des Communications.

Le Ministre des Communications se trouve incontestablement placé devant une tâche très lourde.

En effet, il assume la direction supérieure ou la haute surveillance en ce qui concerne l'Administration des Postes, la Régie des Télégraphes et des Téléphones, la S. N. C. F. B. et les Vicinaux, les services de contrôle et de coordination des moyens de transport en commun sur rail et sur route, l'Administration de la Marine, l'Administration de l'Aéronautique et la Régie des Voies aériennes, le Commissariat général du Tourisme, l'I. N. R., l'Office central des Fournitures, etc.

Et dans la plupart de ces services et organismes, qui ont pris depuis la libération une extension assez considérable, se posent de multiples problèmes complexes qui exigent l'intervention personnelle du Ministre.

Des membres de votre Commission ont attiré l'attention sur cette situation et ont profité de l'examen du présent budget pour insister, une fois de plus, sur la nécessité du dédoublement du Ministère des Communications.

Les uns ont demandé la transformation de l'Administration de la Marine; d'autres, celle de l'Administration de l'Aéronautique en départements distincts.

L'Administration de la Marine, disaient les uns, a un champ d'activité très vaste. Elle doit veiller à la reconstruction, au renouvellement, au développement de notre marine marchande, à la protection et la défense de notre pêche maritime avec ses ramifications commerciales et industrielles, s'intéresser à notre Force navale nouvelle-

industriële vertakkingen, voor onze pas ingerichte Zee-macht, voor de uitbating van onze pakketboten, voor de zeevaartpolitie, enz.

Het Beheer der Luchtvaart, zegden de anderen, staat in voor alles wat, op economisch, technisch en juridisch gebied, de handels- en private luchtvaart en de vliegsport betreft, voor de bestendige controle over het vliegend materieel, voor de wetenschappelijke onderzoekingen en studiën op het gebied der luchtvaart, voor de vestiging van een luchtvaartwetgeving en reglementering — terwijl het de werking heeft te volgen van de Regie der Luchtvaart die er mee belast is de luchthavens te bouwen, in te richten, te onderhouden en uit te baten alsmede de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren.

Kortom, volgens de enen en de anderen, wordt de door hen voorgestane maatregel ten volle gerechtvaardigd door de aard, de omvang en de belangrijkheid van de opdrachten van gezegde beheren.

Hoe groot zijn werkkraft en zijn werkzaamheid ook wezen, kan de Minister van het hier besproken departement, naar hun mening, zich niet genoeg geven aan de verwezenlijkingen die door ieder van die twee belangrijke takken van zijn ministerie van hem dringend worden gevraagd, althans zo hij dan nog moet zorgen voor al de andere voornoemde diensten die, natuurlijk, hun moeilijkheden en vraagstukken meebrengen.

In ieder geval, zo besluiten zij, kunnen de bedoelde op 't spel staande belangen — die dan toch nationale belangen zijn — vlugger en beter door afzonderlijke ministeries worden gediend.

De Commissie, als dusdanig, heeft zich over deze kwestie niet uitgesproken.

Zij heeft het, echter, gepast gevonden het hierboven uiteengezet standpunt aan de Heer Minister van Verkeerswezen, die trouwens haar vergaderingen bijwoonde, voor te leggen.

Het antwoord, dat haar toekwam, luidt als volgt:

« De omvorming van de Besturen van het Zeewezen en der Luchtvaart tot afzonderlijke departementen is niet gerechtvaardigd. Inderdaad, zo de bedrijvigheden van die Besturen sedert de bevrijding een zekere uitbreiding hebben genomen, waardoor het aantal te bestuderen en op te lossen problemen is toegenomen, daarentegen, dient opgemerkt dat passende maatregelen werden getroffen om aan die toestand het hoofd te bieden.

» Wat de Luchtvaart betreft, werd bij besluitwet van 20 November 1946 een Regie der Luchtwegen opgericht, die rechtspersoonlijkheid en inzake financie en beheer, een zekere autonomie geniet. Die Regie is er mee belast de luchtvaartterreinen en dezer aanhorigheden te besturen, te onderhouden en te exploiteren, alsmede de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren.

» Voor het Zeewezen werden bij besluit van 5 September 1946 houdende vaststelling van het kader van het Departement van Verkeerswezen, hervormingsmaatregelen verwezenlijkt. Studiën zijn thans aan de gang om de inrichting van dat Bestuur te verbeteren.

ment créée, à l'exploitation de nos paquebots, à la police maritime, etc.

L'Administration de l'Aéronautique, disaient les autres, est chargée de tout ce qui concerne l'aviation privée et l'aviation sportive dans le domaine économique, technique et juridique; du contrôle permanent du matériel volant; des recherches et études dans le domaine de l'aviation; de l'élaboration d'une législation et d'une réglementation sur la navigation aérienne. En même temps, elle doit suivre l'activité de la Régie des Voies aériennes, chargée de la construction, de l'aménagement, de l'entretien et de l'exploitation des aérodromes et d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

En résumé, selon les uns et les autres, la mesure préconisée par eux se justifie entièrement par la nature, l'ampleur et l'importance de la mission de ces administrations.

Quelles que soient sa force de travail et son activité, ils estiment que le Ministre du Département en question ne peut se consacrer suffisamment aux réalisations que requièrent d'urgence de lui ces deux branches importantes de son ministère, surtout si, en outre, il doit s'occuper des autres services précités qui, naturellement, ont aussi leurs difficultés et problèmes à résoudre.

En tout cas, disent-ils en guise de conclusion, les intérêts en jeu, qui sont tout de même des intérêts nationaux, peuvent être servis plus rapidement et de meilleure façon par des ministères distincts.

La Commission comme telle ne s'est pas prononcée sur cette question.

Toutefois, elle a estimé opportun de soumettre le point de vue exposé ci-dessus à M. le Ministre des Communications, qui assistait d'ailleurs aux réunions.

Ci-après, la réponse qu'elle a reçue:

« La transformation des administrations de la Marine et de l'Aéronautique en départements distincts n'est pas justifiée. En effet, si les activités de ces administrations ont pris une certaine extension depuis la libération, extension comportant un accroissement du nombre des problèmes à étudier et à résoudre, il est à remarquer que des mesures adéquates ont été prises pour répondre à cette situation.

» En ce qui concerne l'Aéronautique, il a été créé, par l'arrêté-loi du 20 novembre 1946, une Régie des Voies aériennes, dotée de la personnalité civile et possédant une certaine autonomie financière et de gestion. Cette Régie est chargée d'administrer, d'entretenir et d'exploiter les aérodromes et leurs dépendances, ainsi que d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

» Pour la Marine, des mesures de réorganisation ont été réalisées par l'arrêté du 5 septembre 1946, fixant le cadre du département des Communications. Des études sont actuellement en cours en vue d'améliorer l'organisation de cette administration.

» Op te merken valt dat de inrichtingen van de Luchtvaart en het Zeewezen zwaar geteisterd werden onder de oorlog. Een grote krachtsinspanning van tijdelijke duur is nodig om ze terug in behoorlijke staat te herstellen.

» Het lijkt, trouwens, niet gepast Zeewezen en Luchtvaart af te scheiden van de andere vervoermiddelen welke rail en weg uitmaken. De verplichting een coördinatie tot stand te brengen op het domein van het vervoer, vergt eerst en vooral dat de onderscheiden besturen die er zich mee bezig houden onder eenzelfde gezag staan. Dat is de reden waarom het Departement van Verkeerswezen te allen tijde getracht heeft de diensten der binnenscheepvaart, die thans tot het Departement van Openbare Werken behoren, terug in zijn bevoegdheid te krijgen. »

VI. — Bestuur van het Vervoer.

a) *Het vraagstuk van de samenordering van het vervoer.*

Welke politiek dient in de toekomst te worden gevolgd op het gebied van de samenordering van het vervoer en welke nieuwe maatregelen dienen te worden toegepast om het werk te volmaken dat reeds een zekere tijd vóór de vijandelikheden werd aangevat.

Dit vraagstuk stelt zich reeds sedert vele jaren in alle landen ter wereld. Tot dusver heeft in geen enkel land een definitieve oplossing het licht gezien.

Ten einde een rationele oplossing van het vraagstuk van het vervoer tot stand te brengen, hadden de meeste Regeringen, reeds vóór de oorlog, nationale Commissiën voor het vervoer opgericht.

In 1939, had de Belgische Regering eveneens een Commissie opgericht, die tot opdracht had « de studie van het vervoervraagstuk voort te zetten zoals het zich thans in België stelt en aan de Regering nieuwe maatregelen voor te stellen, die van die aard zouden zijn dat zij een éénvormige organieke oplossing er van zouden tot stand brengen, inzonderheid wat het goederenvervoer betreft ». Het verzet dat in zekere kringen tot uiting kwam, enerzijds, en de internationale gebeurtenissen, anderzijds, verhinderden de werking van de Commissie.

Bij besluit van 31 December 1947, heeft de Regering, wellicht wat laattijdig, onlangs een gelijkaardige Commissie opgericht.

Men kan op de besluiten van haar werkzaamheden niet vooruit lopen.

Het vraagstuk is van groot belang, zowel van het standpunt uit van het algemeen belang als van dat der belegde kapitalen. Het is eveneens zeer ingewikkeld.

De troebele economische toestand, die wij zowel op nationaal als op internationaal gebied doormaken, mag geen geldige reden uitmaken om de oplossing van het vraagstuk van de samenordering van het vervoer te verdagen. De bestanddelen en de doeleinden er van zijn bekend en die bestanddelen worden niet beïnvloed, welke

» Il est à signaler que les installations de l'Aéronautique et de la Marine ont fortement souffert de la guerre. Leur remise en état nécessite un grand effort dont la durée est temporaire.

» Il ne paraît d'ailleurs pas opportun de séparer la Marine et l'Aéronautique des autres moyens de transport que constituent le rail et la route. L'obligation de réaliser une coordination dans le domaine des transports nécessite en premier lieu que les différentes administrations qui s'en occupent relèvent d'une même autorité. C'est la raison pour laquelle de tout temps le département des Communications a essayé de ramener dans ses attributions les services de la Batellerie, qui dépendent actuellement du département des Travaux Publics. »

VI. — Administration des Transports.

a) *Le problème de la coordination des transports.*

Quelle doit être la politique d'avenir dans le domaine de la coordination des transports et quelles sont les mesures nouvelles qui devront être appliquées pour parachever l'œuvre qui a été commencée un certain temps déjà avant les hostilités ?

Le problème est posé depuis de longues années dans tous les pays du monde. Jusqu'ici une solution définitive n'a vu le jour dans aucun pays.

En vue d'arriver à une solution rationnelle du problème des transports, la plupart des Gouvernements, déjà avant la guerre, avaient institué des Commissions nationales de transport.

En 1939, le Gouvernement belge également avait créé une Commission ayant pour mission « de poursuivre l'étude du problème des transports tel qu'il se pose actuellement en Belgique et de suggérer au Gouvernement de nouvelles mesures susceptibles d'y apporter une solution organique d'ensemble, en ce qui concerne plus particulièrement le transport de marchandises ». La résistance qui se manifesta dans certains milieux d'une part, les événements internationaux d'autre part, empêchèrent la Commission de fonctionner.

Par arrêté du 31 décembre 1947 le Gouvernement belge vient, un peu tard peut-être, de constituer une Commission similaire.

On ne peut préjuger des conclusions de ses travaux.

Le problème présente une importance considérable tant au point de vue de l'intérêt général que des capitaux engagés. Il est aussi d'une grande complexité.

La situation économique troublée que nous traversons sur le plan national comme sur le plan international ne peut constituer une raison valable de remettre à plus tard la solution du problème de la coordination des transports. Les éléments et les objectifs en sont connus et quelle que soit l'orientation que prendra l'économie nationale et in-

ook de richting weze die de nationale en internationale economie inslaat.

Hoewel reeds vóór de oorlog al de deskundigen zich hadden uitgesproken voor de samenordering van het vervoer, zijn sommigen vandaag nog van mening, dat de tussenkomst van de openbare besturen niet mag ten gevolge hebben de vrije ontwikkeling van de vervoermiddelen te belemmeren, maar dat men veeleer aan de vrije mededinging dient over te laten het doel te bereiken dat men aan de samenordering van het vervoer wil stellen. De noodzakelijkheid om dit doel te bereiken, wordt nochtans door niemand betwist: het vervoer dient zodanig geregeld, dat het zo weinig mogelijk kost aan de gemeenschap, terwijl aan de bevrachters alle waarborgen van goede uitvoering worden gegeven.

Laten wij thans een overzicht geven van de bestanddelen van het vraagstuk van de samenordering.

Dit vraagstuk stelt zich hoofdzakelijk op het plan, enerzijds, van de verhoudingen tussen het Spoor en het Wegverkeer, en anderzijds van de verhoudingen tussen de Spoorweg en de Binnenwateren. Het zee- en het luchtvervoer kan men — voorlopig althans — ter zijde laten. Anderzijds is het niet mogelijk, ondanks hun gelijkwaardige kilometerafstand, de toestand van het spoorwegennet met grote spoorbreedte te vergelijken met die van de buurtspoorwegen, wegens de noodzakelijk beperkte rol van deze laatste.

Spoorwegen. — Van het dienstjaar 1932 af, is de exploitatie van onze spoorwegen met grote spoorbreedte deficitair. Dit tekort bestaat in feite sedert het dienstjaar 1931, indien men rekening houdt met de lasten van het vóór 1926 in het net belegde kapitaal. Voor het lopende dienstjaar schijnt het tekort nog aanzienlijker te zullen zijn.

Het tekort van het grote net is in hoofdzaak te wijten:

- 1° aan oorzaken die eigen zijn aan zijn structuur zelf (voorbeeld: het behoud van sterk deficitaire lijnen);
- 2° de mededinging van de andere vervoermiddelen (voorbeeld: de autovrachtwagen ontnemt aan de spoorweg zijn best renderend vervoer).

Het aantal goederenwagens bedroeg vóór de oorlog 101.800 eenheden tegen ongeveer 87.700 half Februari 1948. Dit laatste cijfer verhoogt naar gelang van de afwerking van de gegeven bestelling van 10.000 wagens.

Wegverkeer. — Sedert 1930, is het aantal rijdende autovoertuigen voortdurend gestegen.

Hieronder volgen enkele cijfers betreffende de voor het vervoer van koopwaren gebruikte voertuigen:

internationale, ces éléments n'en seront guère influencés.

Bien que déjà avant la guerre toutes les autorités en la matière se soient prononcées en faveur de la coordination des transports, d'aucuns estiment encore aujourd'hui que l'intervention des pouvoirs publics ne doit pas avoir pour effet d'entraver le libre développement des moyens de transport et qu'il convient de laisser plutôt au jeu de la libre concurrence le soin d'atteindre les objectifs qu'on voudrait assigner à la coordination des transports. La nécessité de réaliser ces objectifs n'est cependant contestée par personne: il faut que les transports soient organisés aux moindres frais pour la collectivité tout en donnant aux chargeurs les meilleures garanties de bonne exécution.

Passons maintenant en revue les éléments du problème de la coordination.

Ce problème se pose essentiellement en ce qui concerne d'une part les relations Rail-Route, d'autre part les relations Rail-Voie d'eau intérieure. On peut en écarter — du moins provisoirement — les transports maritimes et les transports aériens. D'un autre côté, il n'est pas possible, malgré leur importance kilométrique semblable, de confondre la situation du réseau de chemin de fer à grand écartement avec celle du réseau vicinal, eu égard au rôle nécessairement limité de ce dernier.

Chemins de fer. — A partir de l'exercice 1932, l'exploitation de nos chemins de fer à grand écartement connaît un déficit. Ce déficit existe en fait depuis l'exercice 1931 si l'on tient compte des charges du capital investi dans le réseau avant 1926. Pour l'exercice en cours, le déficit paraît encore devoir être plus considérable.

Le déficit du grand réseau provient en ordre principal:

- 1° de causes inhérentes à sa structure même (exemple: maintien en service de lignes fortement déficitaires);
- 2° la concurrence exercée par les autres moyens de transport (exemple: le camion enlève au rail son trafic de meilleur rapport).

L'effectif des wagens à marchandises avant la guerre était de 101.800 unités contre environ 87.700 vers la mi-février 1948. Ce dernier chiffre augmente au fur et à mesure de l'achèvement de la commande en cours de 10.000 wagens.

Route. — Depuis 1930, le nombre de véhicules automobiles en circulation n'a cessé de croître.

Ci-après quelques chiffres concernant les véhicules affectés au transport de marchandises:

	1930	1934	1938	1946	(voorlopige cijfers) (chiffres provisoires) 1947	
Kleine vrachtauto's:	—	—	—	—	—	Camionnettes:
Tarra van 2 T. en minder	46.204	55.246	—	—	—	Tare de 2 T. et moins.
Tarra van 2,5 T. en minder	—	—	62.069	65.257	76.400	Tare de 2,5 T. et moins.
Vrachtwagens:						Camions:
Tarra hoger dan 2 T.	10.987	16.182	—	—	—	Tare supérieure à 2 T.
Tarra hoger dan 2,5 T.	—	—	15.531	25.782	32.240	Tare supérieure à 2,5 T.
Bijwagens	—	3.594	4.733	6.168	7.660	Remorques.
Totaal...	57.191	75.022	82.333	97.207	116.300	Total.

Er valt op te merken, dat het aantal vrachtwagens met een tarra van meer dan 2,5 T. sedert 1938 meer dan verdubbeld is.

Het gevolg daarvan is dat de beroepsvervoerders elkan- der, bij gebrek aan vracht, een dodende mededinging aan- doen en dat een groot deel van het vervoermaterieel, afge- zien van het feit of het toebehoort aan beroepsvervoerders of aan personen die hun eigen vervoer verzekeren, tot werkloosheid gedoemd is of op weinig economische wijze wordt aangewend.

Wanneer men bedenkt, dat de vervoercapaciteit van de 82.333 voor het vervoer van koopwaren aangewende vrachtwagens in 1938 hoger was dan de normale behoeften van het wegverkeer en dat het totaal volume van het huidige verkeer merkkelijk gelijk is aan dat van vóór de oorlog, kan men daaruit logischerwijze besluiten, dat er thans verscheidene duizenden vrachtwagens van die aard te veel rijden, waarvan de last voor de Belgische economie een zuiver verlies uitmaakt (deviezen, brandstof, arbeidskrachten, enz.).

Waterwegen. — De cijfers betreffende de toestand van de binnenscheepvaart vallen onder de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken. Men weet evenwel dat de vóóroorlogse vloot nog niet volledig kon worden wedersamengesteld.

Het is algemeen bekend dat de schippers, vóór de vijandelijkheden, een scherpe crisis doormaakten, die vooral te wijten was aan een sterke daling van de vracht- lonen ingevolge een ongebreidelde mededinging.

' Sedert 's lands bevrijding, verbeterde hun toestand in- gevolge de invoering van vaste en verplichte tarieven.

*
**

Het spreekt vanzelf dat het algemeen belang — en in- zonderheid onze economische welvaart en onze openbare financiën — onverenigbaar is met de toestand waaraan wij zoeven in het kort hebben herinnerd.

Het is, derhalve, vereist:

— de mogelijkheden van onze vervoermiddelen in over- eenstemming te brengen met onze werkelijke behoeften, zowel wat de hoeveelheid als wat de hoedanigheid be- treft;

A souligner que depuis 1938, le nombre de camions d'une tare supérieure à 2 1/2 T. a plus que doublé.

La conséquence en est que, à défaut de fret suffisant, les transporteurs professionnels par route se font une con- currence ruineuse et qu'une bonne partie du matériel de transport, qu'il appartienne aux transporteurs profession- nels ou à des personnes qui effectuent leurs propres trans- ports, est réduite au chômage ou est utilisée d'une façon peu économique.

Si l'on considère qu'en 1938, la capacité de transport des 82.333 véhicules affectés au transport de marchandises était supérieure aux besoins normaux du trafic routier et que le volume total du trafic actuel est sensiblement le même que celui d'avant la guerre, on peut raisonnable- ment conclure qu'il y a en ce moment en circulation un excédent de plusieurs milliers de véhicules de l'espèce dont l'économie belge supporte la charge en pure perte (devises, carburants, main-d'œuvre, etc.).

Voie d'eau. — Les chiffres relatifs à la situation de la batellerie relèvent de la compétence du Ministère des Travaux Publics. On sait cependant que la flotte d'avant la guerre n'a pas encore pu être reconstituée complète- ment.

Il est de notoriété que, avant les hostilités, les bateliers subissaient une crise aiguë due principalement à l'avis- sement des frets consécutifs à une concurrence effrénée.

Depuis la libération du pays, leur sort s'est amélioré par suite de l'instauration de barèmes fixes et obligatoires.

*
**

Il est évident que l'intérêt général — et en particulier notre prospérité économique et nos finances publiques — ne peut s'accommoder de l'état de choses qui vient d'être rappelé succinctement.

Il importe dès lors:

— que les possibilités de nos moyens de transport soient mises en rapport avec nos besoins réels, tant au point de vue de la quantité que de la qualité,

— de kostprijs van onze vervoermiddelen merklijk te doen dalen, door ieder overbodig gebruik uit te schakelen.

Met andere woorden, de doeltreffendheid van ons vervoerstelsel moet worden verbeterd en tevens minder kostelijk voor ons bedrijfsleven te worden gemaakt. Onze vervoerders moeten eveneens in het toekomstige stelsel een billijke bezoldiging voor hun diensten kunnen vinden.

Ziedaar het verheven doel dat door de reglementering en de samenordering der vervoermiddelen wordt gepostuleerd. Het gaat om het welbegrepen algemeen belang van onze bevolking.

De samenordering van de vervoermiddelen komt niet neer, zoals sommigen het willen doen geloven, op een loutere twist tussen de spoorweg, enerzijds, en de waterweg, anderzijds, of op een min of meer verkapte bescherming van de spoorweg ten nadele van zijn mededingers.

Het gaat er, in werkelijkheid, om de mogelijkheden welke door de spoorweg, de wegen en de waterwegen worden geboden, te herzien in het licht van de voordelen die door elk dezer thans aan onze nijverheid en handel kunnen worden gebracht. De inspanning moet vooral gericht op het goederenvervoer. Men kan inderdaad aannemen, zoals de heer Minister uiteenzet (blz. 20), dat de coördinatie van het personenvervoer op goede weg is dank zij de bepalingen van de wet van 21 Maart 1932 en van de besluitwet van 30 December 1946.

Om een gezonde coördinatie te verwezenlijken moet de structuur van het spoorwegnet volledig herzien worden en zijn exploitatie bevrijd van de lasten die zich lieten rechtvaardigen ten tijde dat de spoorweg een feitelijk monopolie had, maar die thans niet meer in verhouding zijn tot de huidige vervoerwaarden. Inzonderheid dient de toestand van de talrijke deficitaire lijnen herzien en er moet onderzocht worden of hun vervanging door wegvervoer geen grotere faciliteiten zou bieden aan de langs de wegen wonende bevolking.

Welke ook de voordelen zijn van de electrificatie van de spoorlijnen, moet men zich toch afvragen of deze, gelet op de huidige toestand van ons net, in staat zal zijn een normaal rendement te verzekeren van de ongeveer 15 milliard welke de beoogde electrificatie zou kosten.

De Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Belgische Spoorwegen, waarvan een zeker aantal leden van het Parlement deel uitmaakten, heeft niet nagelaten de aandacht van de Regering te vestigen op deze zijde van het vraagstuk.

Zij heeft zich uitgesproken als volgt:

« Voorgaande beschouwingen onderstellen, dat de spoorweg zijn verkeer zou kunnen uitbreiden.

» Al de ramingen zouden in zekere mate ontzenuwd worden en de electrificatie zou niet zo'n gunstige uitslagen opleveren indien, daarentegen, de spoorweg een gedeelte van zijn reizigers- en goederenvervoer zou verliezen.

» Men kan in de modernisering van de spoorwegen

— que le coût de nos transports soit réduit d'une façon sensible par l'élimination des doubles emplois.

En d'autres mots, il faut améliorer l'efficacité de notre système de transport tout en le rendant moins onéreux pour notre économie. Il faut aussi que nos transporteurs, dans le régime futur, puissent trouver une juste rémunération de leurs prestations.

Tel est l'objectif ambitieux que postulent la réglementation et la coordination des transports. Il y va de l'intérêt général bien compris de nos populations.

La coordination des transports ne se résume pas, comme certains voudraient le faire croire, à une simple querelle entre le chemin de fer d'une part et la route et la voie d'eau d'autre part, ou à une protection plus ou moins déguisée à accorder au Rail au détriment de ses concurrents.

Il s'agit en réalité de revoir les possibilités offertes par le chemin de fer, la route et la voie d'eau à la lumière des avantages que chacun peut apporter actuellement à l'industrie et au commerce. Les efforts doivent surtout porter dans le domaine du transport de marchandises. On peut admettre, en effet, comme l'expose le Ministre (page 20), que la coordination des transports de personnes, grâce aux dispositions de la loi du 21 mars 1932 et de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946, est en bonne voie.

Pour réaliser une saine coordination, il convient donc de revoir la structure entière du réseau ferré et d'affranchir son exploitation des charges qui se justifiaient au temps où le chemin de fer détenait un monopole de fait, mais qui ne sont plus en rapport avec les contingences actuelles du transport. Il faut revoir notamment la situation des multiples lignes déficitaires et examiner si leur remplacement par des services routiers n'offrirait pas de plus grandes facilités aux populations riveraines.

Quels que soient les avantages que comporte en soi l'électrification de lignes ferrées, on doit se demander si, étant donnée la position actuelle de notre réseau, celui-ci est à même d'assurer un rendement normal aux quelque 15 milliards que coûterait l'électrification envisagée.

La Commission Nationale d'Electrification des Chemins de fer belges, qui comprenait un certain nombre de membres du Parlement, n'a pas manqué d'attirer la sérieuse attention du Gouvernement sur cet aspect du problème.

Elle s'est exprimée en ces termes:

« Les considérations qui précèdent supposent que le chemin de fer puisse développer son trafic.

» Toutes les estimations se trouveraient infirmées dans une certaine mesure et l'électrification n'aurait pas des résultats aussi favorables si, au contraire, le chemin de fer devait perdre une part de sa clientèle de voyageurs ou de marchandises.

» On ne peut pas investir dans la modernisation des

niet zo'n belangrijke sommen beleggen als deze hierboven vermeld, zonder tegelijkertijd doeltreffende maatregelen te nemen om een oordeelkundige verdeling van het verkeer tussen de vervoerders te verzekeren.

» De coördinatie van het vervoer blijkt aldus een noodzakelijk corollarium te zijn van de elektrificatie.

» De Nationale Commissie geeft de wens te kennen, dat de Regering alles in het werk zou stellen om een actieve coördinatiepolitiek te voeren die een einde zou maken aan de scherpe mededinging welke thans heerst tussen de verschillende vervoermiddelen, ten nadele van de hogere belangen van het land. »

Evenzo dient men zich bezig te houden met de vraag of het wederuitrustingsprogramma ten bedrage van 45 miljard (met inbegrip van de kosten van elektrificatie van 1.500 km. spoorlijnen), dat door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voor het tienjarig tijdperk 1948-1957 wordt voorgesteld (zie blz. 14 van het Stuk n^o 116, 1947-48 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers), wel in verhouding is tot de rol welke de spoorweg in de toekomst in de economie van het vervoer zal moeten vervullen en of men binnen afzienbare tijd een voldoende financieel herstel mag verwachten om een voordelige belegging van nieuwe even belangrijke kapitalen toe te laten.

Wat het Wegverkeer betreft, dringen ernstige verbeteringen zich op. De te nemen maatregelen kunnen worden onderverdeeld in twee categorieën: die van professionele aard en die van bestuurlijke en economische aard.

Aan het publiek moet de verzekering gegeven worden dat, wanneer het zich voortaan tot ondernemingen voor wegvervoer wendt, het er ten opzichte van de veiligheid en de goede uitvoering van het vervoer dezelfde waarborgen zal vinden die altijd gehecht zijn geweest aan het vervoer per spoor. Kortom, het kenmerk van openbare dienst van het wegvervoer dient beklemtoond.

Te dien einde moeten voor het wegvervoer, inzonderheid, vaste en verplichte tarieven vastgesteld worden, alsmede reglementaire voorwaarden welke zowel door de bevrachter als door de vervoerder moeten nageleefd worden. De verplichting te vervoeren, welke door de wet van 25 Augustus 1891 aan de spoorweg werd opgelegd, dient in zekere mate uitgebreid tot de ondernemingen voor wegvervoer.

Een vast en verplicht tarief is reeds van kracht voor alle andere vervoermiddelen: spoorweg, buurtspoorweg, autobussen en binnenscheepvaart. Men moet niet vrezen, dat de uitbreiding er van tot het goederenvervoer op de weg de lasten van het vervoer voor de gemeenschap zou verzwaren. Integendeel, een betere organisatie van het wegvervoer zou een rationeler benutting van de autovrachtwagens toelaten, wat het rendement van deze zou verhogen en de kostprijs van het vervoer verminderen. De verlaging van de kostprijs zou op zijn beurt een vermindering van de tarieven ten gevolge hebben en tevens aan de vervoerder toelaten een rechtmatig inkomen uit zijn beroep te trekken en de hoedanigheid van zijn prestaties te verbeteren.

chemins de fer des sommes aussi importantes que celles qui viennent d'être mentionnées ci-dessus, sans que parallèlement des mesures efficaces soient prises pour assurer une répartition judicieuse du trafic entre tous les transporteurs.

» La coordination des transports apparaît ainsi comme un corollaire indispensable de l'électrification.

» La Commission Nationale exprime le vœu que le Gouvernement mette tout en œuvre pour poursuivre activement une politique de coordination qui mette fin à l'état de concurrence aiguë dans lequel vivent actuellement les divers modes de transport au détriment des intérêts supérieurs de la Nation. »

De même doit-on se préoccuper de la question de savoir si le programme de rééquipement au montant de 45 milliards (y compris le coût de l'électrification de 1.500 km. de lignes) que présente la Société Nationale des Chemins de fer belges pour la période décennale 1948-1957 (voir page 14 du Document 116, 1947-48, de la Chambre des Représentants) est bien en rapport avec le rôle que le chemin de fer aura à jouer à l'avenir dans l'économie du transport, et si l'on peut espérer à bref délai un redressement financier suffisant pour rémunérer de nouveaux capitaux d'une telle importance.

Pour ce qui est de la Route, de sérieuses améliorations s'imposent. Les dispositions à prendre se rangent dans deux catégories: celles d'ordre professionnel et celles d'ordre administratif et économique.

Il faut que le public ait l'assurance qu'en s'adressant dorénavant aux entreprises de transport par route il y trouvera les mêmes garanties au point de vue de la sécurité et de la bonne exécution des transports que celles qui ont toujours été attachées à un transport par chemin de fer. En bref, il convient d'accentuer le caractère de service public des transports par route.

A cet effet, il y a lieu notamment de doter les transports par route de tarifs fixes et obligatoires et de conditions réglementaires qui devront être respectées tant par le chargeur que par le transporteur. Il faut, dans une certaine mesure, étendre aux entreprises de transport par route l'obligation de transporter que la loi du 25 août 1891 a imposée au chemin de fer.

Un tarif fixe et obligatoire est déjà en vigueur pour tous les autres moyens de transport: chemin de fer, vicinal, autobus et batellerie. On ne doit pas craindre que son extension au transport de marchandises par route ne soit de nature à augmenter les charges du transport pour la collectivité. Au contraire, une meilleure organisation des transports routiers conduirait à une utilisation plus rationnelle des camions, laquelle augmenterait le rendement de ceux-ci et pourtant diminuerait le prix de revient du transport. L'abaissement du prix de revient entraînerait à son tour une réduction des tarifs, tout en permettant au transporteur de tirer un revenu légitime de sa profession et d'améliorer la qualité de ses prestations.

Anderzijds, zouden de verbetering van de vervoerdiensten op de weg en de verlaging van de tarieven menig industrieel er toe aanzetten zich te ontdoen van thans onvoordelig gebruikte autovrachtwagens en hun vervoer toe te vertrouwen aan beroepsvervoerders.

Dergelijke maatregelen kunnen eveneens worden overwogen voor het vervoer op de binnenwateren.

Orde scheppen op het gebied van ieder vervoermiddel, hun exploitatie gezond maken, dit is het eerste stadium van de te vervullen taak.

Zodra dit eerste doel bereikt is, zullen de drie vervoermiddelen zich, uit het oogpunt van de onderlinge mededinging, in gelijke voorwaarden bevinden.

Vervolgens moet nog onderzocht worden of het — buiten de regelen van de vrije mededinging — raadzaam is, door een ingrijpen van de overheid, de verdeling van het verkeer op te leggen.

Het lijkt ons dat, te dien einde, twee soorten van beschikkingen kunnen worden aangenomen: de eerste zou er in bestaan de actiemiddelen van de verschillende vervoermiddelen te beperken; de tweede zou ten doel hebben het verkeer daadwerkelijk onder hen te verdelen door middel van aangepaste uitvoeringsmaatregelen.

Onder het eerste soort van beschikkingen kan worden gerangschikt het Koninklijk besluit n° 248 van 5 Maart 1936, houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, krachtens hetwelk niemand voor andermans rekening door middel van autovoertuigen koopwaren mag vervoeren zonder vooraf een machtiging te hebben bekomen, afgeleverd door de Dienst voor het Wegvervoer. De beschikkingen van dat Koninklijk besluit zijn dus van beperkende aard. Eventueel, zou de politiek die de Dienst voor het Wegvervoer tot dusver ter zake heeft gevolgd moeten herzien worden.

Onder het tweede soort van beschikkingen kan worden vermeld de inrichting van nationale en gewestelijke vervoercentrallen, waaryan de tussenkomst zowel voor de bevrachter als voor de vervoerder verplicht zou zijn.

Bovenstaande opsomming zonder meer van de bestanddelen bewijst in voldoende mate, dat men het belang en de omvang niet kan overschatten van het vraagstuk van de reglementering en de samenordering der vervoermiddelen, dat behoort tot deze die de voortdurende aandacht van de Regering moeten gaande maken.

b) *De Nat. Maatschappij van Belg. Spoorwegen.*

I. — A. *Exploitatier rekening van 1947.*

Ziehier de inlichtingen welke de Heer Minister ons des-aangaande verschafte.

Het werkelijk tekort in 1946 bedroeg 1.149,2 miljoen onderverdeeld als volgt:

Ontvangsten	fr. 7.358,7 miljoen
Uitgaven (financiële lasten inbegrepen)	8.507,9 miljoen
Tekort: —	1.149,2 miljoen

D'autre part, l'amélioration des services de transports routiers et l'abaissement des tarifs inciteraient maints industriels et commerçants à se défaire de camions actuellement mal utilisés et à confier leurs transports aux transporteurs professionnels.

Des mesures semblables peuvent être envisagées en ce qui concerne le transport par voie d'eau intérieure.

Mettre de l'ordre dans chaque mode de transport, assainir leur exploitation, telle est la première étape de la tâche à accomplir.

Une fois ce premier objectif réalisé, les trois modes de transport se trouveront, au point de vue de la concurrence entre eux, dans des conditions semblables.

Il restera ensuite à examiner si, ou dans quelle mesure — en dehors des règles de la libre concurrence — il convient, par une intervention de l'autorité, d'imposer le partage du trafic.

Deux espèces de dispositions apparaissent comme pouvant être adoptées à cette fin: la première consisterait à limiter les moyens d'action des différents modes de transport; la deuxième tendrait à répartir effectivement le trafic entre eux au moyen de mesures d'exécution appropriées.

Parmi la première espèce de dispositions, peut être rangé l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, en vertu duquel nul ne peut effectuer un transport de marchandises pour compte d'autrui au moyen de véhicules automobiles sans avoir obtenu au préalable une autorisation délivrée par l'Office des Transports par Route. Les dispositions de cet arrêté royal ont donc un caractère restrictif. Le cas échéant, la politique que l'Office des Transports par Route a pratiquée jusqu'à ce jour en la matière devrait être revue.

Parmi la deuxième espèce de dispositions, on peut citer l'organisation de centrales de transports, nationale et régionales, dont l'intervention serait obligatoire tant pour le chargeur que pour le transporteur.

Le simple énoncé des éléments qui vient d'être fait prouve à suffisance qu'on ne saurait exagérer l'importance et l'ampleur du problème de la réglementation et de la coordination des transports qui se range parmi ceux qui devront retenir l'attention constante du Gouvernement.

b) *La Société Nationale des Chemins de Fer.*

I. — A. — *Compte d'exploitation de l'exercice 1947.*

Ci-après les renseignements que M. le Ministre nous a fournis à ce sujet:

Le déficit réel de 1946 s'est élevé à 1.149,2 millions de francs, se répartissant comme suit:

Recettes	7.358,7 millions
Dépenses (y compris les charges financières)	8.507,9 millions
Déficit	1.149,2 millions

rekening gehouden met :

a) een som van 481,3 miljoen als aandeel van de Staat in de derving van ontvangst, voortspruitende uit de vermindering met 10 % van de tarieven op 20 Mei 1946.

b) een som van 158,7 miljoen als aandeel van de Staat in de prijsverhoging der brandstoffen op 1 Juli 1946. Zonder deze tussenkomsten zou het tekort $1.149,2 + 481,3 + 158,7 = 1.789,2$ miljoen bedragen.

Het tekort van 1.149,2 miljoen werd ten belope van 633,4 miljoen opgeslorpt door de verbintenis van de Staat voorzien bij de besluit-wet van 30 November 1946 houdende verlening aan de N.M.B.S. van machtiging tot het aangaan van een lening van 3 milliard waarvan de Staat de aflossing en de interest draagt, als compensatie van de abnormale pensioenlasten voor het van de Staat overgenomen personeel op 1 September 1926.

Het tekort dat uiteindelijk in de boeken van de N. M. B.S. voorkomt belooft dus :

$1.149,2 - 633,4 = 515,8$ miljoen.

Het voor 1947 voorzien tekort bedraagt 961 miljoen (met inbegrip van de financiële lasten) rekening gehouden met :

a) een som van 803 miljoen als aandeel van de Staat in de derving van ontvangst voortspruitende uit de vermindering met 10 % van de tarieven op 20 Juni 1946;

b) een som van 632 miljoen als aandeel van de Staat in de prijsverhoging van de brandstoffen op 1 Juli 1946. Zonder deze tussenkomsten zou het tekort $961 + 803 + 632 = 2.396$ miljoen bedragen. »

B. Oorzaken van het tekort.

Naar de Minister ons schrijft is, over 't algemeen, dit tekort te wijten aan :

1) de toepassing op het personeel van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen van de Regeeringsmaatregelen ten voordele van de ambtenaren en agenten van de openbare diensten;

2) de verhoging van de prijzen der grondstoffen en van de voorraden;

3) het behoud in 1947 van de tarieven op index 2,25, terwijl de index der uitgaven 3,5 bedraagt.

Het is zeker juist dat dit één van de oorzaken is van het tekort, maar zoals wij er reeds hebben op gewezen bij de behandeling van het vraagstuk van de coördinatie van het vervoer, is het ongetwijfeld niet de enige oorzaak. Anderzijds heeft de heer Minister, in zijn rede die hij op 30 April 1947 vóór de Kamer heeft uitgesproken, verklaard :

« Er dient naar redmiddelen gezocht. Ik heb besloten » volgende verminderingen door te voeren :

compte tenu :

a) d'une somme de 481,3 millions comme quote-part de l'Etat dans la prévision de recettes résultant de la diminution de 10 % des tarifs à la date du 20 juin 1946;

b) d'une somme de 158,7 millions comme quote-part de l'Etat dans l'augmentation des prix des combustibles à la date du 1^{er} juillet 1946. Sans ces interventions, le déficit aurait été : $1.149,2 + 481,3 + 158,7 = 1.789,2$ millions.

Le déficit de 1.149,2 millions a été absorbé à concurrence de 633,4 millions par l'engagement de l'Etat, prévu par l'arrêté-loi du 30 novembre 1946, autorisant la S.N.C.B. à contracter un emprunt de 3 milliards dont l'Etat supporte l'amortissement et l'intérêt en compensation des charges de pensions anormales pour le personnel repris de l'Etat à la date du 1^{er} septembre 1926.

Le déficit apparaissant dans les livres de la S. N. C. B. s'élève donc à :

$1.149,2 - 633,4 = 515,8$ millions.

Le déficit prévu pour 1947 est de l'ordre de 961 millions (y compris les charges financières), compte tenu :

a) d'une somme de 803 millions comme quote-part de l'Etat dans la privation des recettes résultant de la diminution de 10 % des tarifs à la date du 20 juin 1946;

b) d'une somme de 632 millions comme quote-part de l'Etat dans l'augmentation du prix des combustibles à la date du 1^{er} juillet 1946.

Sans ces interventions, le déficit aurait atteint $961 + 803 + 632 = 2.396$ millions.

B. — Cause du déficit.

D'après ce que nous a écrit M. le Ministre, ce déficit, d'une manière générale, résulte :

1) de l'application au personnel de la Société Nationale des Chemins de fer belges des mesures gouvernementales en faveur des fonctionnaires et agents des services publics;

2) de l'augmentation du prix des matières et des approvisionnements;

3) du maintien en 1947 des tarifs à l'indice 2,25 alors que l'indice des dépenses est de l'ordre de grandeur de 3,5.

Il est évident, c'est là une cause du déficit, mais, ainsi que nous l'avons signalé en parlant du problème de la coordination des transports, ce n'est, assurément pas, la seule cause. D'autre part, dans le discours qu'il a prononcé à la Chambre, le 30 avril 1947, M. le Ministre des Communications a dit notamment :

« Des remèdes s'imposent. J'ai décidé d'apporter les réductions suivantes :

- » 1. De dotatie van het vernieuwingsfonds van 1.300 op
» 812 miljoen terugbrengen.
» 2. Het personeel verminderen met 7.000 eenheden.
» 3. Het kolenverbruik verminderen.
» 4. De uitgaven voor de werken van 10 milliard 600 mil-
» lioen verminderen tot 4 milliard 323 miljoen.
» 5. Het absentieisme verminderen.

Het zou belangwekkend zijn te vernemen in welke mate van die middelen gebruik werd gemaakt en wat de terugslag daarvan is op de financiële toestand van de N.M.B.S.

C. — *Beheerraad der N. M. B. S.*

VRAAG :

Een lid der Commissie verzocht ons de Heer Minister te vragen wanneer het mandaat van sommige leden van de beheerraad der N. M. B. S. ten einde loopt en of de leden van die beheerraad kunnen aanspraak maken op een ancienniteitspensioen.

ANTWOORD :

« Overeenkomstig het bepaalde in artikel 7 der wet van 23 Juli 1926, zijn de leden van de Raad van Beheer der N. M. B. S. benoemd voor zes jaar. Het mandaat van de bij Regentsbesluit van 31 October 1945 benoemde leden verstrijkt dus op 31 October 1951.

» Aan de beheerders wordt geen ancienniteitspensioen toegekend ».

D. — *Ambtenaars.*

VRAAG :

Welk is het aantal ambtenaars van rang I en II?

- a) op 31 December 1944;
b) op 31 December 1945;
c) op 31 December 1946;
d) op 31 December 1947;
e) op 1 Maart 1948.

ANTWOORD :

Het effectief der ambtenaren van rangen I en II bedroeg :

- a) op 31 December 1944: 141;
b) op 31 December 1945: 147;
c) op 31 December 1946: 146;
d) op 31 December 1947: 167;
e) op 1 Maart 1948: 166.

De verhoging van het effectief der ambtenaren van rangen I en II, tussen 1 Januari 1945 en 1 Maart 1948, vloeit voort uit de structuurhervormingen.

- » 1. Ramener la dotation du Fonds de renouvellement de
» 1.300 à 812 millions.
» 2. Réduire le personnel de 7.000 unités.
» 3. Diminuer la consommation du charbon.
» 4. Ramener les dépenses consacrées aux travaux de
» 10 milliards 600 millions à 4 milliards 323 millions.
» 5. Réduire l'absentéisme. »

Il serait intéressant de pouvoir apprendre dans quelle mesure ces remèdes ont été utilisés et quelle en est la répercussion sur la situation financière de la S. N. C. F. B.

C. — *Conseil d'administration de la S. N. C. F. B.*

QUESTION :

Un membre de la Commission nous a prié de demander au Ministre « quand expire le mandat de certains membres du Conseil d'administration de la S. N. C. F. B. et si les membres de ce conseil bénéficient d'une pension d'ancienneté ? »

RÉPONSE :

« Conformément aux dispositions de l'article 7 de la loi du 23 juillet 1926, les membres du Conseil d'Administration de la S. N. C. B. sont nommés pour 6 ans. Le mandat des membres nommés par arrêté du Régent du 31 octobre 1945 expire donc le 31 octobre 1951.

» Les administrateurs ne bénéficient pas d'une pension d'ancienneté. »

D. — *Fonctionnaires.*

QUESTION :

Quel est le nombre de fonctionnaires des rangs I et II

- a) au 31 décembre 1944,
b) au 31 décembre 1945,
c) au 31 décembre 1946,
d) au 31 décembre 1947,
e) au 31 mars 1948?

RÉPONSE :

L'effectif des fonctionnaires des rangs I et II comportait :

- a) au 31 décembre 1944: 141;
b) au 31 décembre 1945: 147;
c) au 31 décembre 1946: 146;
d) au 31 décembre 1947: 167;
e) au 1^{er} mars 1948: 166.

L'augmentation de l'effectif des fonctionnaires des rangs I et II, entre le 1^{er} janvier 1945 et le 1^{er} mars 1948, découle des réformes de structure.

Zij verdeelt zich over de verschillende Directies en is hoofdzakelijk te wijten aan:

- de oprichting van de Directie van de Electriciteit en de Signalisatie (electrificatie van het net) die 6 nieuwe posten wettigt bij de Centraal Beheer en één in ieder der 6 belangrijkste groepen.
- de aanpassing aan de huidige noodwendigheden, en namelijk deze voortvloeiende uit de nieuwe sociale wetgeving, van de administratieve en geneeskundige Diensten van de Directie van het Personeel en van de Sociale Diensten (6 nieuwe posten).

Het cijfer van 166 eenheden omvat enkel de ambtenaren van rang I en II, met uitzondering namelijk van de ambtenaren buiten rang (Directeur Generaal, adjunct-Directeurs-Generaal).

Locomotieven.

VRAGEN :

Hoeveel locomotieven staan er ten huidige dage, gerangeerd?

Hoeveel er daartussen die onbruikbaar zijn verklaard?

Hoeveel zijn er tussen die herstelbaar zijn?

Hoeveel van de onbruikbaar verklaarde werden er verkocht en welk was de opbrengst van die verkoop?

Zo'er geen werden verkocht, naar wat wacht men om ze te verkopen?

ANTWOORDEN :

Het « park » van de N. M. B. S. bedraagt 3.351 locomotieven. Het dient beschouwd onder het oogpunt gestandaardiseerd en gedestandardiseerd effectief.

De toestand op 1 Maart 1948 is de volgende :

Gestandaardiseerd effectief: 2.825

- | | |
|------------------------------------|-------|
| 1. Thans in dienst | 2.319 |
| 2. Buiten dienst of in herstelling | 506 |

Gedestandardiseerd effectief: 526

In zijn zitting van 20 Februari 1948 heeft de Beheerraad beslist 526 verouderde locomotieven behorende tot 24 verschillende typen te destandardiseren.

De Nationale Maatschappij zal trachten dez locomotieven in de kortst mogelijke tijd en tegen de voordeligste voorwaarden te verkopen: bij gebrek aan offerten zal afbraak de verkoop als schroot moeten toelaten na gebruikelijke herwinning van waardevolle wisselstukken.

Ik heb bij de Nationale Maatschappij aangedrongen opdat zij de verkoopverrichtingen van het verouderd en onbruikbaar materieel zou bespoedigen.

Elle se répartit sur les diverses Directions et provient essentiellement :

- de la création de la Direction de l'Electricité et de signalisation (électrification du réseau) justifiant 6 nouveaux postes à l'Administration Centrale et un dans chacun des 6 groupes les plus importants;
- de l'adaptation aux nécessités actuelles, et notamment celles résultant de la nouvelle législation sociale, des services administratifs et médicaux de la Direction du Personnel et des Services sociaux (6 nouveaux postes).

Le chiffre de 166 unités ne comprend que les fonctionnaires de rangs I et II à l'exclusion notamment des fonctionnaires hors rang (directeur général, directeurs généraux adjoints).

Locomotives.

QUESTIONS :

Quel est le nombre de locomotives actuellement rangées?

Quel est le nombre de celles qui ont été déclarées inutilisables?

Quel est le nombre de celles qui sont réparables?

Quel est le nombre de celles qui, déclarées inutilisables, ont été vendues et à combien s'élève le produit de cette vente?

Si aucune locomotive n'a été vendue, qu'est-ce qu'on attend pour les vendre?

RÉPONSES :

Le « parc » de la S. N. C. B. comprend 3.351 locomotives. Il doit être considéré au point de vue effectif standardisé et déstandardisé.

La situation au 1^{er} mars 1948 est la suivante :

Effectif standardisé: 2.825

- | | |
|----------------------------------|-------|
| 1. Actuellement en service | 2.319 |
| 2. Hors service ou en réparation | 506 |

Effectif déstandardisé: 526

Dans sa séance du 20 février 1948 le Conseil d'Administration a décidé de déstandardiser 526 locomotives démodées appartenant à 24 types différents.

La Société Nationale tâchera de vendre ces locomotives le plus vite possible et aux meilleures conditions; à défaut d'offres elles seront démolies pour être vendues comme mitraille, après récupération éventuelle de pièces de rechange en bon état.

J'ai insisté auprès de la Société Nationale afin qu'elle active les opérations de vente du matériel démodé et inutilisable.

Sinds de bevrijding heeft de Nationale Maatschappij 55 geteisterde locomotieven afgebroken en 4 verouderde locomotieven verkocht voor de som van 1.240.000 frank.

F. — *Wagons.*

VRAGEN:

Hoeveel wagons werden er door de N. M. B. S. aan de privaataanduiding besteld?

Welke firma's bekwamen er bestellingen?

Hoeveel wagons heeft elk van die firma's reeds geleverd?

Hoeveel hebben elk hunner er te leveren?

Werd een leveringstermijn bepaald?

ANTWOORDEN:

a) *Levering van 6.000 wagons door de Canadese industrie.*

In 1946 en 1947 werden er aan de N. M. B. S. 6.000 wagons geleverd, gebouwd door de Canadese industrie, waaronder 900 platte en 1.800 gesloten wagons door de firma Canadian Car Foundry Cy Limited, te Montreal, 2.100 stortwagens door de firma National Steel Car Corporation, te Hamilton en 1.200 stortwagens door de firma Eastern Car Cy, te New-Glasgow.

b) *Levering door de Belgische industrie.*

De N. M. B. S. heeft de 17 Januari 1946 aan de Belgische Nijverheid 10.000 wagons besteld, bevattende:

- 5.000 gesloten wagons van 20 T. met houten kast;
- 500 gesloten wagons van 20 T. met stalen kast;
- 500 gesloten wagons van 20 T. met houten kast en tussenvloer;
- 3.500 stortwagens van 25 T.;
- 500 metalen pakwagens.

De bestelling werd verdeeld onder 23 firma's.

De hieronderstaande tabel vermeldt:

- de verschillende firma's met aanduiding van het aantal te bouwen wagons;
- de datum op dewelke de leveringstermijn van 6 maanden begint;
- het aantal geleverde wagons op datum van 4 Maart 1948.

Depuis la libération la Société Nationale a démolé 55 locomotives sinistrées et vendu 4 locomotives démodées pour la somme de 1.240.000 francs.

F. — *Wagons.*

QUESTIONS:

Quel est le nombre de wagons commandés par la S. N. C. B. à l'industrie privée?

Quelles sont les firmes ayant obtenu des commandes?

Quel est le nombre de wagons déjà fournis par chacune de ces firmes?

Quel est le nombre à fournir par chacune d'elles?

Un délai de fourniture a-t-il été fixé?

RÉPONSES:

a) *Fourniture de 6.000 wagons par l'industrie canadienne.*

En 1946 et 1947 il a été fourni à la S. N. C. B. 6.000 wagons construits par l'industrie canadienne, dont 900 wagons plats et 1.800 fermés, par la firme Canadian Car Foundry Cy Limited, à Montréal, 2.100 wagons-tombereaux par la firme National Steel Car Corporation, à Hamilton, et 1.200 wagons-tombereaux par la firme Eastern Car Cy, à New-Glasgow.

b) *Fourniture par l'Industrie belge.*

Le 17 janvier 1946, la S. N. C. B. a commandé à l'industrie belge 10.000 wagons comprenant:

- 5.000 wagons fermés de 20 T. avec caisse en bois;
- 500 wagons fermés de 20 T. avec caisse en acier;
- 500 wagons fermés de 20 T. avec caisse en bois et plancher intermédiaire;
- 3.500 wagons-tombereaux de 25 T.;
- 500 fourgons métalliques.

Cette commande a été répartie entre 23 firmes.

Le tableau ci-dessous indique:

- les différentes firmes, avec indication du nombre de wagons à construire;
- la date à laquelle le délai de livraison de 6 mois prend cours;
- le nombre de wagons fournis à la date du 4 mars 1948.

*Gesloten wagens van 20 T.
met houten kast.*

FIRMA'S.	Aantal te leveren wagens.	Datum op dewelke de leveringstermijn van 6 maanden begint.	Aantal geleverde wagens op 4-3-1948.
La Brugeoise et Nicaise et Delcuve te Brugge	1.150	16-6-47	1.150
Ateliers Métallurgiques de Nivelles, te Nijvel	820	1-7-47	820
Anglo-Franco-Belge te La Croyère	880	1-7-47	476
Enghien St-Eloi, te Edingen Cie Centrale de Construction te Haine-St-Pierre...	600	22-7-47	600
Ateliers de Construction te Familleureux	600	22-7-47	518
Ateliers de Construction te Familleureux	600	15-10-47	285
Grosses Forges de La Hestre te Haine-St-Pierre ...	250	16-12-47	50
Ateliers Pèlerin te Courcelles	100	15-12-47	—
	5.000		3.899

*Gesloten wagens van 20 T.
met stalen kast.*

Usines Ragheno, te Mechelen	500	31-12-47	—
------------------------------------	-----	----------	---

*Gesloten wagens van 20 T.
met houten kast en tussenvloer.*

Ateliers Germain te Monceau	500	1-12-47	97
------------------------------------	-----	---------	----

Stortwagens van 25 T.

Ateliers de la Dyle te Leuven	640	4-8-47	499
Ateliers Empain te Manage	250	1-12-47	94
Ateliers de La Louvière-Bouvy te La Louvière ...	250	31-12-47	—
Ateliers Duvivier te Carnières	250	31-12-47	103
Forges, Usines et Fonderies te Haine-St-Pierre	500	1-11-47	140
Nobels-Peelman te Sint-Niklaas-Waas	460	1-10-47	391
Canon-Legrand te Jemappes	150	15-12-47	13
Ateliers de Trazegnies te Trazegnies	230	15-12-47	20
Wanderpepen te Bergen ...	150	15-11-47	33
Piéteco te Trazegnies	120	15-1-48	1
La Brugeoise et Nicaise et Delcuve te Brugge	500	15-2-48	—
	3.500		1.294

*Wagons fermés de 20 T.
avec caisse en bois.*

FIRMES.	Nombre de wagons à fournir.	Date à laquelle le délai de livraison de 6 mois prend cours.	Nombre de wagons fournis au 4-3-1948.
La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, à Bruges	1.150	16-6-47	1.150
Ateliers Métallurgique de et à Nivelles	820	1-7-47	820
Anglo-Franco-Belge, à la Croyère... ..	880	1-7-47	476
Enghien St-Eloi, à Enghien Cie Centrale de Construction, à Haine St-Pierre ...	600	22-7-47	600
Ateliers de Construction, à Familleureux	600	22-7-47	518
Ateliers de Construction, à Familleureux	600	15-10-47	285
Grosses Forges de La Hestre, à Haine St-Pierre ...	250	16-12-47	50
Ateliers Pèlerin, à Courcelles	100	15-12-47	—
	5.000		3.899

*Wagons fermés de 20 T.
avec caisse en acier.*

Usines Ragheno, à Malines	500	31-12-47	—
---------------------------	-----	----------	---

*Wagons fermés de 20 T.
avec caisse en bois et plancher intermédiaire.*

Ateliers Germain, à Monceau	500	1-12-47	97
------------------------------------	-----	---------	----

*Wagons-tombereaux
de 25 T.*

Ateliers de la Dyle, à Louvain... ..	640	4-8-47	499
Ateliers Empain, à Manage	250	1-12-47	94
Ateliers de La Louvière-Bouvy, à La Louvière ...	250	31-12-47	—
Ateliers Duvivier, à Carnières	250	31-12-47	103
Forges, Usines et Fonderies, à Haine St-Pierre... ..	500	1-11-47	140
Nobels-Peelman, à St-Nicolas-Waas	460	1-10-47	391
Canon-Legrand, à Jemappes	150	15-12-47	13
Ateliers de Trazegnies, à Trazegnies... ..	230	15-12-47	20
Wanderpepen, à Mons ...	150	15-11-47	33
Piétoco, à Trazegnies	120	15-1-48	1
La Brugeoise et Nicaise et Delcuve, à Bruges ...	500	15-2-48	—
	3.500		1.294

FIRMA'S.	Aantal te leveren wagens.	Datum op dewelke de leveringstermijn van 6 maanden begint.	Aantal geleverde wagens op 4-3-1948.
<i>Metalen pakwagens.</i>			
Baume et Marpent te Haine-St-Pierre	250	nog niet vastgesteld	—
Usines de Braine-le-Comte, te 's Gravenbrakel	125	31-12-47	—
Energie te Marcinelle	125	31-12-47	—
	500		
<i>Algemeen Totaal:</i>	10.000		5.290

G. — Oprichting van zekere groepen.

VRAAG:

Volgens sommige reeds genomen maatregelen zouden de groepen van Aarlen en Brugge kortelings officieel tot stand worden gebracht. De Heer Minister verklaarde desaan gaande, dat die groepen niet zouden worden opgericht dan wanneer hem het bewijs zou worden geleverd dat uit die maatregel ernstige besparingen zouden voortvloeien. Hij gelieve, in detail, de voorziene besparingen te willen laten kennen alsook de er uit verwachte voordelen voor de exploitatie van het net.

ANTWOORD:

De oprichting der groepen van Aarlen en Brugge werd beslist in het kader der structuurhervormingen, met het doel:

- een beter en nauwer contact tot stand te brengen tussen de uitvoerende organen en het publiek in streken die ver verwijderd zijn van de zetel der oude groepen;
- het toezicht op thans te ver afgelegen spoorweginstallaties te vergemakkelijken.

Het budget der uitgaven voortvloeiend uit de instelling en het fungeren der groepen, alsmede het coördineren der te treffen maatregelen om de uitgave tot een strikt minimum te beperken zijn thans nog in studie.

H. — Moniteurs.

VRAAG:

Bij de inrichting in 1937 van een organisatiedienst werd een zeker aantal moniteurs aangeworven. De N. M. heeft zich verbonden aan die ambtenaars een loopbaan te verzekeren gelijk aan die van « inspecteur du mouvement », hoofdboekhouder tot handelsvertegenwoordiger met een gemeen jaarlijks maximum. In geval van afschaffing van dat ambt zou er ten voordele van de moniteurs een billijke

FIRMES.	Nombre de wagons à fournir.	Date à laquelle le délai de livraison de 6 mois prend cours.	Nombre de wagons fournis au 4-3-1948.
<i>Fourgons métalliques</i>			
Baume et Marpent, à Haine-St-Pierre	250	pas encore fixée	—
Usines de et à Braine-le-Comte	125	31-12-47	—
Energie, à Marcinelle	125	31-12-47	—
	500		—
<i>Total général:</i>	10.000		5.290

G. — Création de certains groupes.

QUESTION:

Suivant certaines mesures déjà prises, les groupes d'Arlon et de Bruges seront sous peu créés officiellement. M. le Ministre a déclaré à ce sujet que ces groupes ne seraient créés que si on lui fournissait la preuve que cette mesure donnerait lieu à de sérieuses économies. Il voudra bien communiquer, en détail, les économies prévues ainsi que les avantages escomptés pour l'exploitation du réseau.

RÉPONSE:

La création des groupes d'Arlon et de Bruges a été décidée dans le cadre des réformes de structure dans le but:

- d'établir des rapports meilleurs et plus étroits entre les organes exécutifs et le public de régions très éloignées du siège des anciens groupes;
- de faciliter la surveillance des installations ferroviaires actuellement trop éloignées.

Le budget des dépenses résultant de l'installation et du fonctionnement des groupes, ainsi que la coordination des mesures à prendre pour réduire les dépenses au strict minimum sont actuellement encore à l'étude.

H. — Moniteurs.

QUESTION:

Lors de la création, en 1937, d'un service d'organisation, un certain nombre de moniteurs ont été recrutés. La S. N. s'est engagée à assurer à ces fonctionnaires une carrière équivalente à celle « d'inspecteur du mouvement », de chef comptable à représentant commercial, avec un maximum annuel commun. En cas de suppression de cet emploi, une solution équitable en faveur des moniteurs serait

oplossing worden aangenomen. Gaarne zouden wij vernemen welke die oplossing zal zijn, nu het kader der moniteurs is afgeschaft.

ANTWOORD :

Naar alle waarschijnlijkheid zal binnenkort een beslissing getroffen worden van aard om aan de belanghebbenden voldoening te schenken.

Zij moet worden onderzocht door de Nationale Paritaire Sub-Commissie.

J. — *Herziening van pensioenen.*

VRAAG :

Een soms ernstig verschil wordt vastgesteld tussen het bedrag van het pensioen van twee agenten van zelfde ancienniteit en graad, volgens dat de ene werd gepensionneerd voor 31 December 1945 en de andere na 1 Januari 1946, datum van toepassing van het nieuw barema.

Is er nog geen datum voorzien van de heraanpassing van de pensioenen verleend voor 31 December 1945?

ANTWOORD :

De Maatschappij, evenals de Staat, heeft geen wijziging gebracht aan de basis van de berekening der pensioenen van haar personeel, dat vóór 1 Januari 1946 op rustgeld gesteld werd.

De oude loonschalen gelden voor de berekening van hun pensioen terwijl het rustgeld van degenen die na 1 Januari 1946 gepensionneerd werden, op basis van de nieuwe loonschalen berekend wordt.

De coëfficiënt 2,25 wordt voor de twee reeksen agenten toegepast.

Daarenboven genieten de gepensionneerden van vóór 1 Januari 1946, zoals die van de Staat, een wachtvergoeding van 20 %, die nochtans het maandelijks brutobedrag van het pensioen niet boven fr. 5.250 mag drijven, noch 500 fr. per maand overschrijden.

Moest de Staat beslissen, het huidig stelsel te wijzigen, dan zou waarschijnlijk de N. M. B. S. ook de toestand van haar pensioentrekkenden herzien.

J. — *Oorlogsinvaliden-Ancienniteitsvergoedingen.*

VRAAG :

Worden de ancienniteitsbonificaties aan de oorlogsinvaliden uitbetaald in al de sectoren van het Departement, inbegrepen de N. M. B. S., volgens de beschikkingen van de omzendbrief van de Minister van Begroting dd. 9 October 1946?

Worden die bonificaties ook uitgekeerd aan de oorlogsinvaliden van de oorlog 1940-1945.

Zo ja, op welke grondslagen?

prise. Le cadre des moniteurs ayant été supprimé à présent, nous vous saurions gré de nous faire connaître la solution qui interviendra.

RÉPONSE :

Selon toute probabilité une décision de nature à donner satisfaction aux intéressés, interviendra sous peu.

Elle doit être examinée par la Sous-commission paritaire nationale.

I. — *Revision de pensions.*

QUESTION :

Une différence sensible se constate parfois entre le montant de la pension de deux agents de même ancienneté et grade, selon que l'un a été pensionné avant le 31 décembre 1945 et l'autre après le 1^{er} janvier 1946, date d'application des nouveaux barèmes.

Ne prévoit-on pas encore une date pour la réadaptation des pensions octroyées avant le 31 décembre 1945?

RÉPONSE :

La Société, tout comme l'Etat, n'a apporté aucune modification aux bases de calcul des pensions de ses agents mis à la retraite avant le 1^{er} janvier 1946.

La pension de ceux-ci est calculée sur la base des anciens barèmes, tandis que celle des agents pensionnés après le 1^{er} janvier 1946 est calculée sur la base des nouveaux barèmes.

Le coëfficiënt 2,25 est appliqué aux deux catégories d'agents.

En outre, les agents pensionnés avant le 1^{er} janvier 1946 jouissent, comme ceux de l'Etat, d'une indemnité d'attente de 20 % qui ne peut toutefois porter le montant brut mensuel de la pension au-dessus de 5.250 francs, ni dépasser 500 francs par mois.

Si l'Etat décidait de modifier le système actuel, il est probable que la Société Nationale des Chemins de fer belges reverrait également la situation de ses pensionnés.

J. — *Invalides de guerre. — Bonifications d'ancienneté.*

QUESTION :

Les bonifications d'ancienneté sont-elles payées aux invalides de guerre dans tous les secteurs du Département, y compris la Société Nationale des Chemins de fer belges d'après les dispositions de la circulaire du Ministre du Budget, en date du 9 octobre 1946?

Ces bonifications sont-elles également payées aux invalides de la guerre 1940-1945? Dans l'affirmative, sur quelle base?

ANTWOORD :

De ancienniteitsbonificaties aan de invaliden van de oorlog 1914-1918 worden toegekend in al de sectoren van het Departement, inbegrepen de N. M. B. S., overeenkomstig de bepalingen van de omzendbrief van 8 October 1946 van het Ministerie van Begroting.

Voor de invaliden van de oorlog 1940-1945 voorziet de wet van 27 Mei 1947 de bonificaties volgens dezelfde principes als deze voor de invaliden 1914-1918. De toepassingsmodaliteiten van deze bonificaties worden in het Ministerie van Begroting onderzocht.

K. — *Erkende invalide burg. slachtoffers.*

VRAAG :

Genieten de erkende invalide burgerlijke slachtoffers van de oorlog de 75 % vermindering op de normale prijzen van de reiskaarten op de N. M. B. S. en op de N. M. der Buurtspoorwegen.

Zo ja, welke formaliteiten hebben zij te vervullen ?

ANTWOORD :

De burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 met minstens 25 % invaliditeit, genieten een vermindering van 50 % op de normale prijzen der enkele biljetten.

Wat betreft deze van de veldtocht 1940-1945 hebben alleen de politieke gevangenen, oorlogsinvaliden, een vermindering van 75 % op de normale prijzen der enkele biljetten.

Deze reducties zijn eveneens toegestaan op de Buurtspoorwegen.

Ten einde de verminderingskaarten te bekomen, dienen betrokkenen zich te wenden tot het Ministerieel Departement, door wiens bemiddeling zij hun invaliditeitspensioen verkregen, namelijk het Ministerie van Landsverdediging of van Wederopbouw, wat betreft de burgerlijke invaliden van de oorlog 1914-1918 en het Ministerie van het Budget wat aangaat invaliden, politieke weggevoerden.

**

II. — *De electrificatie van het net.*

Wij achten het overbodig dit probleem hier nog te bespreken. Immers, al de Leden der Kamer ontvingen, niet lang geleden, het verslag van de Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Belgische Spoorwegen. Betere bron van inlichtingen over bedoeld vraagstuk, is er, waarachtig niet te vinden. Het is een zeer merkwaardige studie waarin de redenen der electrificatie, het programma van de electrificatie, de keuze van het tractiestelsel, de levering van de tractie-energie, de uitvoering en de financiering der werken, enz., op zeer duidelijke wijze worden behandeld.

Doch uw Commissie drukte de wens uit te mogen vernemen welke regeling is voorzien voor de verdere electrificatie van het net. Wij hebben dan ook de Heer Minister verzocht ons daarover te willen inlichten. Ziehier het antwoord dat hij ons gaf :

RÉPONSE :

Les bonifications d'ancienneté aux invalides de la guerre 1914-1918 sont accordées dans tous les secteurs du Département, y compris la S. N. C. B., d'après les dispositions de la circulaire du Ministère du Budget, en date du 8 octobre 1946.

Pour les invalides de la guerre 1940-1945, la loi du 27 mai 1947 prévoit des bonifications suivant les mêmes principes que pour les invalides de 1914-1918. Les modalités d'application de ces bonifications sont examinées au Ministère du Budget.

K. — *Invalides civils reconnus de la guerre.*

QUESTION :

Les invalides civils reconnus de la guerre bénéficient-ils de la réduction de 75 % sur les prix normaux des billets de la S. N. C. B. et de la S. N. des chemins de fer vicinaux ?

Dans l'affirmative, quelles formalités ont-ils à remplir ?

RÉPONSE :

Les invalides civils de la guerre 1914-1918 avec au moins 25 % d'invalidité bénéficient d'une réduction de 50 % sur les prix normaux des billets simples.

Quant à ceux de la campagne 1940-1945, seuls les prisonniers politiques, invalides de guerre, bénéficient d'une réduction de 75 % sur les prix normaux des billets simples.

Ces réductions sont également consenties sur les chemins de fer vicinaux.

En vue de l'obtention des cartes de réduction, les intéressés doivent s'adresser au département ministériel à l'intervention duquel ils ont obtenu leur pension d'invalidité, notamment, le Ministère de la Défense Nationale ou de la Reconstruction en ce qui concerne les invalides civils de la guerre 1914-1918, et le Ministère du Budget en ce qui concerne les invalides, déportés politiques.

**

II. — *Electrification du réseau.*

Nous estimons ne pas devoir insister sur ce problème. En effet, les membres de la Chambre ont tous reçu le très remarquable rapport, pour 1947, de la Commission Nationale pour l'Electrification des Chemins de fer belges, qui examine ce problème sous tous ses aspects et d'une façon approfondie. C'est une étude très remarquable traitant de façon très claire des raisons de l'électrification, du programme de l'électrification, du choix du système de traction, de la fourniture de la traction-energie, de l'exécution et du financement des travaux, etc.

Cependant la Commission a exprimé le désir de connaître l'ordre d'exécution des travaux d'électrification du réseau. Voici la réponse que M. le Ministre a bien voulu nous donner :

« De electrificatie van de twee lijnen Brussel-Charleroi en Linkebeek-Antwerpen (Noord) is thans in uitvoering en zal in 1949 voltooid zijn.

» Met het oog op het voortzetten van de werken is mijn Departement voornemens de uitvoering van het programma van de electrificatie te verdelen in 7 stadia, volgens bijgaande schets, zegge in totaal 1.500 Km.

» Die modaliteiten zijn gegrond op de noodzakelijkheid de electrificatiewerken te verdelen in reeksen welke afzonderlijk kunnen worden geëxploiteerd en over de uitrusting waarvan later zal worden beslist.

» Wegens de omvang zelf van het programma en de hiervoor vereiste aanzienlijke beleggingen, wordt de onmiddellijke uitrusting voorgesteld van het vak Oostende-Brussel-Luik, met verbinding naar Blankenberge en Knokke en de verbinding Ottignies-Leuven-Mechelen, enerzijds, en van de lijn Brussel-Namen, met verbinding Gembloux-Ronet, anderzijds.

» Op die vakken is het verkeer per kilometer optimum en hier kan dus een maximumrendement van het te beleggen kapitaal verwezenlijkt worden.

» De Ministerraad heeft zijn principiële instemming betuigd met het programma van de electrificatie van de 1.500 km.; een beperkt ministerieel comité werd belast met de studie van de modaliteiten voor het financieren van de in de eerste twee stadia gerangschikte lijnen, zegge ongeveer 531 Km. »

*Electrificatie van 1.500 kilometer
Reeksen voor de uitvoering (1).*

Uitvoering van het programma in 10 jaar.

Aanwijzing van de lijnen	Lengte in kilometer.	Uitvoering- duur van de werken.
1. Brussel (Z) — Charleroi en Linkebeek — Schaarbeek (Jos). Schaerbeek (Jos. en Form.) — Muizen — Antwerpen (Noord)	126	2 1/2
2. Brussel (N) — Leuven — en Leuven — Mechelen. Leuven — Luik (Gs) en Bierset — Kinkempois. Brussel (Z) — Oostende. Brussel (N) — Ottignies. Ottignies — Namen. Ronet — Gembloux en Ottignies — Leuven. Brugge — Blankenberge en Knokke.	405	4

(1) De samenstelling van de reeksen en dezer volgorde van uitvoering zijn opgegeven als aanwijzing, en dienen niet beschouwd als onveranderlijk.

« L'électrification des deux lignes Bruxelles-Charleroi et Linkebeek-Anvers (Nord) est en voie d'exécution et sera terminée en 1949.

» En vue de la poursuite des travaux, mon Département envisage de répartir l'exécution du programme de l'électrification en 7 phases, suivant le schéma ci-joint, soit au total 1.500 km.

» Ces modalités s'inspirent de la nécessité de diviser les travaux d'électrification en tranches pouvant être exploitées séparément et dont l'équipement fera l'objet de décisions ultérieures.

» En raison de l'ampleur même du programme et de l'importance des investissements qu'il exige, il est proposé d'équiper immédiatement le tronçon Ostende-Bruxelles-Liège avec raccordement vers Blankenberghe et Knokke et une liaison Ottignies-Louvain-Malines, d'une part, et la ligne Bruxelles-Namur, avec raccordement Gembloux-Ronet, d'autre part.

» Ces sections accusent le trafic optimum par kilomètre et permettent ainsi de réaliser un rendement maximum du capital à investir.

» Le Conseil des Ministres a marqué son accord de principe sur le programme de l'électrification des 1.500 km; un Comité ministériel restreint a été chargé d'étudier les modalités de financement des lignes classées dans les deux premières phases, soit environ 531 km. »

*Electrificatie de 1.500 kilometers.
Tranches d'exécution (1).*

Exécution du programme de 10 ans.

Désignation des lignes.	Longueur en kilomètres.	Durée d'exécution des travaux.
1. Bruxelles (M) — Charleroi et Linkebeek — Schaarbeek (Jos). Schaerbeek (Jos et Form.) — Muizen — Anvers (Nd).	126	2 1/2
2. Bruxelles (N) — Louvain et Louvain — Malines. Louvain — Liège (Gs) et Bierset — Kinkempois. Bruxelles (M) — Ostende. Bruxelles (N) — Ottignies. Ottignies — Namur. Ronet — Gembloux et Ottignies — Louvain. Bruges — Blankenberghe et Knokke.	405	4

(1) La composition des tranches et leur ordre d'exécution sont données à titre d'indication et non pas à considérer comme étant intangibles.

Aanwijzing van de lijnen	Lengte in kilometer.	Uitvoeringsduur van de werken.
3. Brussel (N) — Aalst. Luik (Gs) — Verviers — Herbesthal en Pepinster — Spa. Aalst — Gent.	108	3
4. Brussel (Z) — 's Gravenbrakel. Linkebeek — Hal en Westelijk Ringspoor. Charleroi — Luik (Gs). 's Gravenbrakel — Bergen — St-Ghislain.	202	3
5. Merelbeke — 's Gravenbrakel — Charleroi. Bergen — Charleroi en La Louvière — Manage. Schellebelle — Dendermonde — Muizen.	194	2 1/2
6. Namen — Aarlen — Athus. Marloie — Luik (Gs) — Luik (Ps) — Herstal.	225	3 1/2
7. St-Ghislain — Doornik. Athus — Bertrix — Libramont. Bertrix — Namen en Dinant — Heer-Agimont.	240	3
Totaal: Km.	1.500	

**

III. — De haven van Antwerpen en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Onze Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zag in de loop van 1947 zich voor een moeilijke taak geplaatst. Inderdaad, terwijl het park aan goederenwagons vóór de oorlog 105.000 eenheden omvatte, beschikte de N. M. B. S. niettegenstaande de beste pogingen om het wagonpark aan te vullen in de loop van 1947 slechts over 70 tot 75 % van het vooroorlogse park.

De taak van de N. M. B. S. werd dan nog verzaamd door het feit, dat zij een groot deel van het internationaal vervoer van de binnenscheepvaart had over te nemen, ingevolge de door de aanhoudende droogte veroorzaakte daling van het waterpeil in de internationale stromen en vooral van de Rijn.

Het mag gezegd worden, dat de N. M. B. S. alles in het werk heeft gesteld om naar beste vermogen aan de sterke behoefte aan wagons van de Antwerpse haven vooral voor het internationale verkeer te voldoen.

Tot staving daarvan kan aangehaald worden, dat in 1947 totaal ± 388.189 geladen wagons van Antwerpen uit werden verzonden, tegenover 301.920 in 1938.

Désignation des lignes.	Longueur en kilomètres.	Durée d'exécution des travaux.
3. Bruxelles (N) — Alost. Liège (Gs) — Verviers — Herbesthal et Pépinster — Spa. Alost — Gand.	108	3
4. Bruxelles (M) — Braine-le-Comte. Linkebeek — Hal et Ceinture Ouest. Charleroi — Liège (Gs). Braine-le-Comte — Mons — St-Ghislain.	202	3
5. Merelbeke — Braine-le-Comte — Charleroi. Mons — Charleroi et La Louvière — Manage. Schellebelle — Termonde — Muizen.	194	2 1/2
6. Namur — Arlon — Athus. Marloie — Liège (Gs) — Liège (Ps) — Herstal.	225	3 1/2
7. St-Ghislain — Tournai. Athus — Bertrix — Libramont. Bertrix — Namur et Dinant — Heer-Agimont.	240	3
Total: Km.	1.500	

**

III. — Le port d'Anvers et la Société Nationale des Chemins de fer belges.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges se trouvait en 1947 devant un problème difficile. En effet, tandis qu'avant la guerre le parc de wagons à marchandises comportait 105.000 unités, la S. N. C. B. ne disposait en 1947 que de 70 à 75 % du parc d'avant guerre, malgré ses efforts constants pour compléter son parc de wagons à marchandises.

La tâche de la S. N. C. B. se trouvait encore aggravée du fait qu'elle devait reprendre une grande partie du transport international de la batellerie, par suite de la baisse du niveau d'eau des fleuves internationaux et surtout du Rhin, causée par la sécheresse persistante.

On peut dire que la S. N. C. B. a mis tout en œuvre pour pourvoir au besoin pressant de wagons dans le port d'Anvers, surtout pour le trafic international.

Mentionnons à l'appui de ce fait, que ± 388.189 wagons chargés ont quitté Anvers en 1947, contre 301.920 en 1938.

Uit navolgende tabel blijkt eveneens in welke mate de goederenverzendingen in 1947, in vergelijking met 1938 van uit Antwerpen zijn toegenomen.

Goederenverzendingen per spoor naar:	1938	1947	Teen. in %
a) België-Luxemburg	2.637.471	4.937.055	187,1
b) Buitenland	330.088	1.250.300	378,7

Gedurende de maanden October en November 1947 werden alleen reeds 155.000 ton goederen van uit Antwerpen naar Zwitserland verzonden, terwijl de totale afvoer per spoor naar dit land over het ganse jaar 1938 slechts 55.000 ton bedroeg.

Met volle begrip van de rol welke Antwerpen als internationale spoorweghaven te vervullen heeft, en rekening houdend met de ongunstige toestand van het rollend materieel in de buitenlandse gebieden welke deel uitmaken van het achterland van de haven, heeft de N. M. B. S. in de mate van het mogelijke Belgische goederenwagens ter beschikking gesteld voor het vervoer naar Oostenrijk, Hongarije en Joegoslavië, vervoer dat evenwel via Zwitserland diende te geschieden, in afwachting, dat de geallieerde bezettende autoriteiten in Duitsland de «Rif» overeenkomst zouden onderschrijven.

In dezelfde afwachting en gelet op de onzekerheid van een tijdige terugkeer der Belgische wagens, werden voor het vervoer naar Tsjecho-Slowakije zoveel mogelijk de Duitse goederenwagens welke in België beschikbaar waren, naar Antwerpen gestuurd. Onze N. M. B. S. trof met hetzelfde doel een overeenkomst met de Nederlandse spoorwegen wat betreft de boventallige Tsjechische goederenwagens welke in Nederland voorhanden waren.

Met het oog op de belangen van onze haven heeft de N. M. B. S. verder sedert 1946 een bijzonder doorvoertarief ingesteld voor de zendingen van zekere goederen herkomstig uit of bestemd voor Tsjecho-Slowakije, uitgevoerd of ingevoerd over zee via de Belgische havens. In de loop van 1947 werd de lijst van deze goederen uitgebreid en werd eveneens een bijzonder tarief ingesteld voor het vervoer met Duitsland.

Ook werd de N.M.B.S. op verlangen van het Antwerps gemeentebestuur bereid gevonden een handelsagentschap voor de spoorwegen te Praag op te richten, dat in nauwe samenwerking met het inlichtingsbureau van de haven, de gezamenlijke belangen van de haven en het spoor in dit land zou verdedigen.

Gelet op het huidig beperkt en vooral verouderd rollend materieel van de N. M. B. S., hoopt Antwerpen, dat de in het binnen- en buitenland geplaatste bestellingen aan goederenwagens zo spoedig mogelijk zouden uitgevoerd worden en verwacht verder, dat de nodige financiële middelen zouden gevonden worden om het wagonpark nog verder uit te breiden, opdat de N. M. B. S. in de mogelijkheid zou gesteld worden Antwerpen als spoorweghaven tot volle ontplooiing te laten komen.

Il résulte également du tableau ci-dessous, combien les envois de marchandises départ Anvers ont augmenté en 1947 par rapport à 1938.

Envois de marchandises par chemin de fer vers:	1938	1947	Augm. en %
a) Belgique-Luxembourg	2.637.471	4.937.055	187,1
b) Etranger	330.088	1.250.300	378,7

Pendant les seuls mois d'octobre et de novembre 1947, 155.000 tonnes de marchandises ont quitté Anvers pour la Suisse, tandis que les transports totaux par chemin de fer vers ce pays ne s'élevaient pour toute l'année 1938 qu'à 55.000 tonnes.

Pleinement consciente du rôle d'Anvers en tant que port ferroviaire international et compte tenu de la situation défavorable du matériel roulant dans les régions étrangères faisant partie de l'hinterland du port, la S. N. C. B. a, dans la mesure du possible, mis des wagons à marchandises à la disposition pour le transport vers l'Autriche, la Hongrie et la Yougoslavie, transport qui devait toutefois s'effectuer via la Suisse en attendant que les autorités occupantes en Allemagne signent la convention «Rif».

En attendant la signature de cette convention et vu l'incertitude du retour opportun des wagons belges, les wagons à marchandises allemands disponibles en Belgique furent dirigés autant que possible sur Anvers en vue d'assurer le transport vers la Tchécoslovaquie. Dans le même but, la S. N. C. B. a passé une convention avec les chemins de fer des Pays-Bas en ce qui concerne les wagons à marchandises en surnombre disponibles aux Pays-Bas.

De plus, en vue de préserver les intérêts de notre port, la S. N. C. B. a établi, depuis 1946, un tarif spécial de transit pour les envois de certaines marchandises de provenance de ou destinées à la Tchécoslovaquie et exportées ou importées par mer via les ports belges. Dans le courant de 1947, cette liste de marchandises fut étendue et un tarif spécial fut également établi pour le trafic avec l'Allemagne.

De plus, déférant au désir de l'Administration communale d'Anvers, la S. N. C. B. a établi à Prague une agence du chemin de fer qui, en collaboration étroite avec le bureau de renseignements du port, défendra en ce pays les intérêts du port et du chemin de fer.

Vu le matériel roulant restreint et surtout usagé de la S. N. C. B., Anvers espère que les commandes de wagons à marchandises passées à l'intérieur et à l'étranger seront exécutées dans le plus bref délai, et que seront trouvés les moyens financiers nécessaires à l'extension du parc de wagons, de sorte que la S. N. C. B. se trouverait dans la wagon, pour que la S. N. C. B. puisse contribuer au plein développement d'Anvers en tant que port ferroviaire.

In 1938 kwamen dagelijks gemiddeld uit het binnen- en buitenland 1.500 wagons te Antwerpen aan en daarvan werden dagelijks gemiddeld 700 wagons op de kaaien gesteld.

In 1946 kwamen dagelijks gemiddeld 530 wagons toe en dienden dagelijks gemiddeld 820 wagons op de kaaien gesteld.

In 1947 kwamen dagelijks gemiddeld 890 wagons te Antwerpen aan, maar er dienden dagelijks gemiddeld 1.500 wagons op de kaaien gesteld.

In beide laatste jaren moest de N. M. B. S. dus respectievelijk dagelijks gemiddeld 300 en 600 ledige wagons naar Antwerpen zenden, om een verstopping in de goederenaan- en afvoer te vermijden.

VII. — Commissariaat-Generaal voor Toerisme.

Wij namen kennis- en zijn zo vrij U aan te raden kennis te nemen van het merkwaardig verslag dat, op 5 November l.l., door het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, op de vergadering van de Hoge Raad voor Toerisme en voor Hotelwezen, werd voorgedragen.

Het bewijst dat, trots zware hinderpalen, het toerisme, in de loop van het jaar 1947, een ernstige bevordering kende, dank zij de krachtsinspanning van voornoemde dienst, van andere officiële instellingen en van bepaalde private verenigingen.

Maar het bewijst ook dat er zich, op bedoeld gebied, nog talrijke problemen stellen.

Ten slotte, komen alle hier op neer: dat alles moet in 't werk worden gesteld opdat de toerist zich gemakkelijk kunne verplaatsen en zeker weze, tegen redelijke prijs, een goedverzorgd verblijf te vinden.

Dit betekent, dat het trein- en bussenverkeer, althans op bepaalde tijdstippen van het jaar, moet verruimd worden, dat er worde gezorgd voor het goed onderhouden en aanwijzen van de banen, dat er op de veiligheid van de fietsbanen worde gelet. Maken wij van deze gelegenheid gebruik om het prachtig initiatief te huldigen, dat door de Belgische Touring-Club, naar het voorbeeld van zijn Nederlandse zusterorganisatie, werd genomen en in de inrichting van een gemotoriseerde « wegehulp » bestaat.

Maar het betekent ook — en niet minder, zo niet vooral — dat de toerist, op voorhand, kunne weten welke hotels hij ter plaatse zal vinden, welke de aard, de inrichting, de prijzen van die hôtels zijn. Met andere woorden, er dient een officiële hotelgids te worden uitgegeven alle jaren en dit in samenwerking met de gemeentebesturen.

Ook is het hoogtijd dat er aan het hotelbedrijf een staatut worde gegeven en dat er aan het hotelvakonderwijs ernstige verbeteringen worden gebracht.

Wij hopen ons te bedriegen maar zijn de mening toe-

En 1938, une moyenne de 1.500 wagons arrivait journallement à Anvers de l'intérieur et de l'extérieur, dont une moyenne de 700 wagons fut placée journallement sur les quais.

En 1946 arrivait journallement une moyenne de 530 wagons et une moyenne de 820 wagons fut placée journallement sur les quais.

En 1947, une moyenne de 890 wagons arrivait journallement à Anvers, mais il fut nécessaire de placer journallement sur les quais une moyenne de 1.500 wagons.

Les deux dernières années, la S. N. C. B. fut donc obligée à diriger journallement sur Anvers une moyenne de 300 et 600 wagons vides afin d'éviter un embouteillage des transports de marchandises.

VII. — Le Commissariat Général du Tourisme.

Nous avons pris connaissance et nous vous engageons à prendre connaissance du remarquable rapport présenté le 5 novembre dernier par le Commissariat Général du Tourisme à la réunion du Conseil Supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie.

Il démontre que, malgré les lourds obstacles, le Tourisme a connu au cours de l'année 1947 un développement sérieux, grâce aux efforts du service précité et d'autres organismes officiels, ainsi que de certaines associations privées.

Mais il montre aussi, qu'en ce domaine se posent encore de nouveaux problèmes.

En fin de compte, ceux-ci se résument à dire que tout doit être mis en œuvre pour permettre aux touristes de se déplacer facilement et de leur garantir un séjour confortable à un prix raisonnable.

Ceci implique, du moins à certaines époques de l'année, que la circulation des trains et des autobus doit être amplifiée; qu'il doit être veillé au bon entretien et à la bonne indication des routes; qu'il soit veillé à la sécurité des voies cyclables. Profitons de cette occasion pour rendre hommage à l'heureuse initiative prise par le Touring Club Belge, à l'instar de son confrère néerlandais, et consistant en la création d'un « secours routier » motorisé.

Mais cela signifie également et surtout que le tourisme doit pouvoir connaître à l'avance quels hôtels il trouvera sur place et quels sont le genre, l'organisation et les prix de ces hôtels. En d'autres mots, il importe d'éditer annuellement un guide hôtelier officiel, et cela en collaboration avec les administrations communales.

Il est aussi plus que temps de doter l'industrie hôtelière d'un statut et d'apporter des améliorations sérieuses à l'enseignement professionnel de l'hôtellerie.

Nous espétons nous tromper, mais nous pensons que

gedaan dat wij, dit jaar, weinig franse, engelse en nederlandse toeristen mogen verwachten. De toeristische propaganda moet dan ook, dit jaar, hoofdzakelijk ons eigen land bestrijken. In dit verband, deed men ons opmerken dat de Regering wel enigszins zuiniger zou kunnen zijn met de verlening van vreemde deviezen. Natuurlijk, hebben onze hotelhouders er voor te zorgen dat zij, door het vragen van onbezonnen prijzen, onze landgenoten niet naar het buitenland verjagen om aan toerisme te doen.

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme kent niet alles en kan niet alles. Het moet breed spel laten aan de Provinciale Federaties voor Toerisme wier leden grondig de merkwaardigheden, de aantrekkelijkheden, de mogelijkheden en de desiderata van hun gewest kennen en het moet hen dan ook milde steun verzekeren er wel op letten dat er een harmonische verdeling van de subsidies over beide landsgedeelten geschiede.

Wij stellen vast, dat de stad Antwerpen jaarlijks meer dan een milioen frank aan propaganda ten koste legt. Bij andere kunststeden dient te worden aangedrongen opdat zij, in de mate van het mogelijke, dat voorbeeld navolgen. Wij vernamen, overigens, dat de meeste provinciale besturen zich inspinnen voor de bevordering van het toeristenverkeer in hun gouw.

'n Paar opmerkingen in verband met de door het Commissariaat-Generaal gevoerde propaganda-actie.

Vooreerst, betreuren wij dat dit organisme slechts in het frans gestelde exemplaren heeft laten maken van een folder gewijd aan België en Luxemburg. Van die 50.000 vouwkaarten, hadden er wel de helft in het nederlands mogen gesteld zijn.

Het Commissariaat zegt talrijke voordrachten met filmvoorstellingen of lichtbeelden te hebben ingericht. In verschillende belangrijke gemeenten heeft men daar niets van gewaar geworden.

Er werden, door het Commissariaat, minstens 1.000 exemplaren aangekocht van een bepaald boek over België. Wij vragen ons af waarom het niet de mogelijkheid in overweging nam tot de uitgave van een gelijkaardig boek, met de medewerking van bekende schrijvers voor elke streek.

*
**

Gaandeweg verandert het karakter, het aspect van het toerisme. Vroeger waren de toeristen meestal maatschappelijk bevoorrechte lieden. Thans zijn de arbeiders er ook die in massa verlof nemen en is er de jeugd die zich, in dichte drommen verplaatst.

Dit worden van lieverlede afzonderlijke problemen.

Daarom werd dan ook, in het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, een directie voor arbeidersvacantie en volkstoerisme ingericht en kwam een Hoge Raad voor Arbeidersvacantie en volkstoerisme tot stand.

Beide hielden zich met de studie van die vraagstukken bezig. Hiertussen is er een waarbij wij even moeten blijven stilstaan n.l. dat van de *Volksvacantiekaart*.

nous pouvons nous attendre, cette année, à recevoir peu de touristes français, anglais et néerlandais. C'est pourquoi la propagande touristique doit s'adresser principalement cette année au pays même. Sous ce rapport, on a fait observer que le Gouvernement pourrait bien se montrer quelque peu plus parcimonieux dans l'octroi de devises étrangères. Nos hôteliers ont naturellement pour devoir de ne pas contraindre nos compatriotes à faire du tourisme à l'étranger, en demandant des prix inconsidérés.

Le Commissariat Général du Tourisme ne connaît pas tout et ne peut pas tout. Il doit laisser les coudées franches aux Fédérations provinciales du Tourisme, dont les membres connaissent particulièrement bien les curiosités, les attraits, les possibilités et les desiderata de leur région, et il doit dès lors leur accorder une aide généreuse et veiller à une répartition harmonieuse des subides entre les deux parties du pays.

Nous constatons que la ville d'Anvers consacre annuellement plus d'un million de francs à la propagande. Il convient d'insister auprès d'autres villes côtières pour qu'elles suivent cet exemple dans la mesure du possible. Nous apprenons, par ailleurs, que la plupart des administrations s'efforcent de promouvoir le mouvement touristique dans leur province.

Maintenant encore quelques observations relatives à l'action de propagande menée par le Commissariat général.

Nous regrettons, tout d'abord, que cet organisme n'a fait établir que des exemplaires français d'un dépliant consacré à la Belgique et au Luxembourg. De ces 50.000 dépliants une bonne moitié aurait bien pu être établie en néerlandais.

Le Commissariat signale avoir organisé de nombreuses conférences avec représentations cinématographiques ou projections lumineuses. Dans plusieurs communes importantes on ne s'en est pas aperçu.

Le Commissariat a acheté au moins 1.000 exemplaires d'un ouvrage sur la Belgique. Nous nous demandons pourquoi il n'a pas envisagé la possibilité de la publication avec le concours d'écrivains connus d'un livre semblable pour chaque région.

*
**

Le caractère et l'aspect du tourisme se modifient de plus en plus. Jadis, les touristes étaient surtout des gens socialement privilégiés. Actuellement, les travailleurs prennent également congé en masse, et la jeunesse se déplace en groupes importants.

Ceci crée, petit à petit, des problèmes séparés.

C'est la raison pour laquelle a été organisée au Commissariat général du Tourisme une direction des vacances ouvrières et du tourisme populaire et créé un Conseil supérieur des vacances ouvrières et du tourisme populaire.

Tous les deux se sont occupés de l'étude de ces problèmes. Parmi ceux-ci il en est un auquel nous devons nous arrêter, notamment celui de la *Carte de vacances populaires*.

Wij vonden, immers, in deze begroting geen krediet meer voor die kaarten en meenden dan ook daarover aan de Heer Minister uitleg te moeten vragen.

Deze antwoordde ons het volgende :

« Ik heb beslist de volksvacantiekaarten niet meer uit » te geven omdat ze, ondanks zeer omslachtige formali- » teiten en hoge administratiekosten, de zware compen- » satie-vergoeding buiten beschouwing gelaten, de arbei- » ders maar een uiterst gering voordeel bijbrengen, ver- » mits per biljet tegen verminderde prijs, de gemiddelde » winst », per arbeider, niet meer dan 30 frank bedraagt. » Gezien, echter » — zo voegde hij daaraan toe — » de arbeidersvacantie meer en meer massaal wordt, voor- » al wegens de verdubbeling van het verlofgeld, moeten » er andere tastbare voordelen tot stand gebracht wor- » den. Vooralsnog, wordt deze kwestie in beraad gehou- » den; een nieuw stelsel wordt, in overleg met de Hoge » Raad voor Arbeidersvacantie en Volkstoerisme en de » grote vakbonden (A. B. V. V. en A. C. V.), bestu- » deerd. »

Het is 'n feit dat de formaliteiten « zeer omslachtig », de bestuurlijke moeilijkheden zeer groot en de administratiekosten zeer hoog zijn bij de uitgifte van bedoelde kaarten. Naar wij vernamen melden de Posterijen, voor 1946, de uitreiking van 1.109.597 kaarten terwijl de N. M. B. S. er slechts 169.818 geldig heeft gemaakt, zodat er een afval en dus, feitelijk, een verspilling was van 939.759 kaarten.

Wat de « compensatievergoeding » betreft; waarvan de Heer Minister gewaagt: de N. M. B. S. staat er op, bij toepassing van de principes die ten grondslag liggen van de Besluitwet van 25 Februari 1945, een vergoeding te bekomen voor de prijsvermindering door de openbare besturen verleend aan bepaalde categorieën van reizigers, dus ook aan de vacatiegangers. Die vergoeding beloopt 3.200.000 frank voor 1946, 8.000.000 frank voor 1947 en wordt, voor 1948, op ongeveer 10.000.000 frank geschat.

Begrijpen wij de Heer Minister goed — en wij menen dat dit het geval is — dan vindt hij het heel wat interessanter die millioenen te benuttigen, in de toekomst, aan het « verblijf » van de vacatiegangers en niet aan het « vervoer » dat dan toch slechts in een geringe mate zou goedkoper worden.

Zijn idee schijnt te zijn die kredieten voortaan te besteden aan de oprichting van vacatiecentra die zouden worden opgericht door een samenwerkende maatschappij tussen de twee grote syndicale organisaties te vormen.

Wat deze hierover denken, is ons niet bekend. In ieder geval, ons valt het moeilijk ons hierover een mening te vormen zolang wij niet voor een duidelijk en precies voorstel zullen staan.

Wat wij weten is, dat de beslissing van de Heer Minister in arbeidersmiddens ontstemming heeft verwekt omdat zij, feitelijk, niets anders dan een voornemen of een gedacht heeft geplaatst in vervanging van een bestaand voordeel dat niet alleen in de prijsvermindering van het

Nous n'avons, en effet, plus trouvé de crédit pour ces cartes dans le budget, et nous avons cru devoir demander des renseignements à ce sujet à Monsieur le Ministre.

Celui-ci a répondu ce qui suit :

« J'ai décidé de ne plus émettre des cartes de vacances » populaires, parce que, malgré les formalités compli- » quées et les frais administratifs élevés, abstraction faite » de l'indemnité de compensation élevée, celles-ci n'ap- » portent aux travailleurs qu'un avantage minime, puis- » que par billet à prix réduit le « profit » moyen par tra- » vailleur n'est pas supérieur à 30 francs. » Toutefois, étant donné que les vacances ouvrières ga- » gnent de plus en plus du terrain, surtout du chef du dou- » blement du pécule de congé, il y a lieu d'accorder d'au- » tres avantages substantiels. Pour le moment, cette ques- » tion est encore tenue en délibéré; un nouveau système » est étudié de concert avec le Conseil supérieur des vacan- » ces populaires, le tourisme populaire et les grands syn- » dicats (F. G. T. B. et C. S. C.). »

Il est notoire que l'émission de ces cartes entraîne des formalités « très compliquées », des difficultés et des frais administratifs très grands. Nous avons appris que les Postes ont délivré 1.109.597 cartes pour 1946, tandis que la S. N. C. F. B. n'en a validé que 169.818, soit un déchet — ou en fait un gaspillage — de 939.759 cartes.

Quant à l'« indemnité de compensation », dont parle Monsieur le Ministre, il y a lieu de faire remarquer que la S. N. C. F. B. tient à recevoir, lors de l'application des principes se trouvant à la base de l'arrêté-loi du 25 février 1945, une compensation pour les réductions de prix accordées par les pouvoirs publics à certaines catégories de voyageurs, notamment aux travailleurs partant en vacances. Cette indemnité s'élève à 3.200.000 francs pour 1946, 8.000.000 de francs pour 1947 et est estimée à environ 10.000.000 de francs pour 1948.

Si nous comprenons bien Monsieur le Ministre — et nous croyons que c'est le cas —, il trouve beaucoup plus intéressant d'affecter dorénavant ces millions au « séjour » des travailleurs en vacances, et non à leur « transport » dont le prix ne se trouverait réduit que dans une mesure minime.

Son intention paraît être d'affecter à l'avenir ces crédits à l'établissement de centres de vacances, à créer par une société coopérative formée par les deux grandes organisations syndicales.

Nous ne connaissons pas l'avis de celles-ci à ce sujet. En tout cas, il est difficile de nous former une opinion aussi longtemps que nous n'avons pas été saisis d'une proposition claire et précise.

Ce que nous savons, c'est que la décision du Ministre a provoqué du mécontentement dans les milieux ouvriers, parce qu'en fait elle n'a substitué qu'une intention ou une idée à un avantage existant qui ne se limitait pas à la seule réduction du prix du billet de chemin de fer. On y

spoorwegbiljet bestond. Men voegt daar aan toe, dat het niet onmogelijk is de formaliteiten minder ingewikkeld te maken.

Wellicht, zou die ontstemming verminderen, zoo de Heer Minister, bij middel van een amendement, het krediet voor de arbeidersvacantie in de begroting herstelde, wel verstaan zijnde dat het slechts zou dienen voor de verwezenlijking van het door hem vooropgezet plan: n.l. voor de oprichting van vacatiecentra. Waarom zou hij die weg niet volgen zo hij werkelijk besloten is nog, in de loop der eerstkomende maanden, dat plan vast te leggen en in uitvoering te brengen?

VIII. — Nationaal Radioinstituut.

a) Herinrichting.

Verschillende wetsvoorstellen, een statuut der radiouitzending inhoudende, werden bij de Kamer ingediend. Anderzijds, wordt aan de heer Minister van Verkeerswezen het inzicht toegeschreven binnenkort een desbetreffend wetsontwerp aan het Parlement voor te leggen. Daarom hebben wij gemeend hem te mogen vragen: hoever het staat met de werken van de Commissie tot herinrichting van het N. I. R., tegen wanneer deze voorziet haar verslag en haar besluiten te kunnen neerleggen en of bedoeld wetsontwerp nog lang zal achterwege blijven?

Op die vragen, heeft de heer Minister, als volgt, geantwoord:

« Ik heb kennis genomen van het werk der Commissie die door mijn voorganger belast werd met het opzoeken van de eventueel aan het statuut van ons Instituut voor Radioomroep te brengen wijzigingen.

« Ik heb mijn diensten belast met het bestuderen van een ontwerp dat rekening houdt met de huidige eisen van de betrokken middelen.

« Dat ontwerp zal heel binnenkort aan de Ministerraad worden voorgelegd ».

b) Raad van beheer.

Het N. I. R. is in liquidatie sinds 1940. De Raad van Beheer is op dit ogenblik niet meer de weergave van de voorziene en krachtens de wet van 1930 toe te passen verhoudingen. Een lid van onze Commissie vestigde daarop onze aandacht en verzocht ons aan de heer Minister te vragen hoe lang die toestand nog zou blijven duren en hoe hij zinnens is daarin te voorzien.

Ziehier zijn antwoord:

a) De besluitwet van 14 September 1945, waarbij een einde werd gemaakt aan het bestaan van de te Londen opgerichte Belgische Nationale Radio-omroep en het N. I. R. met die ontbinding belast werd, heeft in haar artikel 4 een grondige wijziging van het aantal leden van de Raad van beheer van het Belgisch Nationaal Instituut voor Radio-omroep voorzien.

ajoute qu'il n'est pas impossible de simplifier les formalités.

Ce mécontentement serait apaisé, si le Ministre, par voie d'amendement, rétablissait dans le budget le crédit destiné aux vacances ouvrières, étant bien entendu qu'il ne serait utilisé qu'à la réalisation de son projet, notamment pour la création de centres de vacances. Pourquoi ne suivrait-il pas cette voie, s'il est fermement décidé à élaborer ce plan et à le mettre encore à exécution au cours des prochains mois?

VIII. — Institut National de Radiodiffusion.

a) Réorganisation.

Diverses propositions de loi portant statut de la radiodiffusion ont été déposées sur le bureau de la Chambre. D'autre part, l'intention a été prêtée à M. le Ministre des Communications de saisir prochainement le Parlement d'un projet de loi sur la matière. C'est pourquoi, nous nous sommes permis de lui demander: « où en sont les travaux de la Commission de réorganisation de l'I. N. R., pour quand celle-ci prévoit-elle le dépôt de son rapport et de ses conclusions et si le dépôt d'un projet peut être attendu prochainement? »

A ces questions, M. le Ministre nous a répondu ce qui suit:

« J'ai pris connaissance des travaux de la Commission chargée, par mon prédécesseur, de rechercher les modifications éventuelles à apporter au statut de notre Institut de Radiodiffusion.

« J'ai chargé mes services d'étudier un projet tenant compte des revendications actuelles des milieux intéressés.

« Ce projet sera très prochainement présenté au Conseil des Ministres. »

b) Conseil d'administration.

L'I. N. R. est en liquidation depuis 1940. Le Conseil d'administration ne reflète plus en ce moment les proportions prévues et appliquées en vertu de la loi de 1930. Un membre de notre Commission, ayant attiré notre attention sur ce point, nous avons demandé à M. le Ministre de bien vouloir nous dire combien de temps cette situation allait encore se prolonger et comment il entendait y remédier.

Voici sa réponse:

« a) L'arrêté-loi du 14 septembre 1945, qui mit fin à l'existence de l'Office de Radiodiffusion Nationale belge, créé à Londres et chargea l'I. N. R. de procéder à sa dissolution, a prévu en son article 4 une modification profonde du nombre des membres du Conseil de Gestion de l'Institut National belge de Radiodiffusion.

» Het aantal leden van die Raad werd deswege van 9 op 16 gebracht.

» De nieuwe leden worden benoemd door de Koning, op voordracht van de in raad vergaderde Ministers.

» Thans bestaat de Raad van beheer van het N. I. R. dus uit :

3 leden benoemd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers;

3 leden benoemd door de Senaat;

3 leden benoemd door de Koning, op de voordracht van de Minister van Verkeerswezen;

7 leden benoemd door de Koning, op de voordracht van de in Raad vergaderde Ministers.

» b) en c) Het nieuw statuut zal zonder twijfel de door de verslaggever gewenste oplossing brengen ».

c) Opbrengst van de radiotaxe.

Ten verzoeke van een lid der Commissie, hebben wij bij de heer Minister aangedrongen opdat hij ons de opbrengst zou doen kennen van de radiotaxe voor de dienstjaren 1945, 1946 en 1947 alsook de verdeling van die opbrengst tussen het N. I. R. en de Regie T. T. of de Staat.

Hij heeft ons volgend antwoord gegeven :

« De opbrengst van de radiotaxe belooft voor het :

Jaar 1945.....	fr.	47.620.169,22
Jaar 1946.....		65.683.910,06
Jaar 1947.....		136.856.070,15

» De volgende toelagen berekend op voet van de geraamde ontvangsten werden uitgekeerd aan het N. I. R. voor het :

Jaar 1945.....	fr.	122.800.000,—	(1)
Jaar 1946.....		122.800.000,—	(1)
Jaar 1947.....		136.740.000,—	

» Rekening gehouden met het feit, dat een bijdrage van 3.200.000 frank per jaar betaald werd aan de Regie van T. T. belooft het tekort van de opbrengst van de radiotaxe op :

Jaar 1945.....	fr.	78.379.830,75
Jaar 1946.....		60.316.089,94
Jaar 1947.....		3.083.929,85

(1) Op te merken valt dat, krachtens het bepaalde in artikel 11 der wet van 18 Juni 1930, de aan het N. I. R. te verlenen toelage (Begroting van kwade posten en terugbetalingen) gegrond wordt op de geraamde en niet op de werkelijke ontvangsten. Zo komt het, dat de toelagen voor 1945 en 1946 vastgesteld werden op grond van een taxe van 144 frank per post (zie dienaangaande het op 17 Juli 1945 neergelegd ontwerp van wet n° 148), terwijl de wet waarbij de invordering der taxes wordt toegelaten en welke de datum draagt van 24 Juni 1947, uitwerking heeft op 1 Januari 1947.

De werkelijke ontvangsten voor 1945 en 1946 werden aldus gedaan tegen 78 frank per post.

» Le nombre de ses membres a été porté, de ce fait, de 9 à 16.

» Les nouveaux membres sont nommés par le Roi, sur proposition des Ministres réunis en Conseil.

» Actuellement, le Conseil de gestion de l'I. N. R. comporte donc :

3 membres nommés par la Chambre des Représentants;

3 membres nommés par le Sénat;

3 membres nommés par le Roi, sur proposition du Ministre des Communications;

7 membres nommés par le Roi, sur proposition des Ministres réunis en Conseil.

» b) et c) Le nouveau statut sera sans doute de nature à apporter la solution souhaitée par le rapporteur. »

c) Produit de la taxe sur la radio.

A la demande d'un membre de la Commission, nous avons insisté auprès de M. le Ministre pour qu'il nous fasse connaître le produit de la taxe sur la radio pour les exercices 1945, 1946 et 1947 ainsi que la répartition de ce produit entre l'I. N. R. et la Régie des T. T. ou l'Etat.

Il nous a donné la réponse suivante :

« Le produit de la taxe sur la radio se chiffre à :

Année 1945.....	fr.	47.620.169,22
Année 1946.....		65.683.910,06
Année 1947.....		136.856.070,15

» Les subventions suivantes, établies sur la base des prévisions de recettes, ont été versées à l'I. N. R.

Année 1945.....	fr.	122.800.000,—	(1)
Année 1946.....		122.800.000,—	(1)
Année 1947.....		136.740.000,—	

» Compte tenu de la redevance annuelle de 3.200.000 fr. payée à la Régie des T. T., le déficit du produit de la taxe sur la radio se chiffre à :

Année 1945.....	fr.	78.379.830,75
Année 1946.....		60.316.089,94
Année 1947.....		3.083.929,85 »

(1) Il est à remarquer qu'en vertu des dispositions de l'article 11 de la loi du 18 juin 1930, la subvention à attribuer à l'I. N. R. (Budget des Non-Valeurs et Remboursements) est basée sur les prévisions des recettes et non sur les recettes réelles. C'est ainsi que les subventions de 1945 et de 1946 ont été établies compte tenu d'une redevance de 144 francs par poste (voir à ce sujet le projet de loi n° 148 déposé le 17 juillet 1945), alors que la loi autorisant la perception des redevances et datée du 24 juin 1947, sort ses effets au 1^{er} janvier 1947.

Les recettes réelles pour 1945 et 1946 ont été ainsi perçues à raison de 78 francs par poste.

d) *Verschillende toestanden.*

Wij menen goed te doen door de aandacht van de Vergadering en, in niet mindere mate, die van de heer Minister, te vestigen op verschillende toestanden die, naar ons oordeel, snel dienen verholpen.

1° *Uitstraling van de Belgische zenders.*

Dan wanneer Nederland, Denemarken en Zwitserland over krachtige zenders beschikken — respectievelijk 100, 60 en 100 kilowatt — waarvan de uitstraling geheel West-Europa bereikt, slaagt het N. I. R., dat beweert een der best uitgeruste Radio-huizen ter wereld te bezitten, er niet in gans het nationaal grondgebied te bedienen dan dank zij de hulp van een relais-zender, opgesteld in de Famenne. Tienduizenden in Frankrijk gevestigde Belgische burgers pogen te vergeefs de nationale golven op te vangen. Met zenders van 20 kilowatt, is het N. I. R. practisch versmacht tussen naburen waarvan de uitstralingskracht steeds toeneemt.

Het zelfde ingebreke blijven vertoont zich op het gebied van kortgolven.

Sedert lang beschikt Zwitserland over twee korte golfzenders waarvan één, van 100 kilowatt, waarmede het dagelijks in betrekking kan komen met de in het buitenland gevestigde Zwitsers en met zijn toeristische en economische cliëntele.

Nederland beschikt over een zender op korte golf van 40 kilowatt en kondigt het in-dienst-stellen, voor het volgend jaar, van een zender van 100 kilowatt.

Vier jaar na de Bevrijding beschikt België slechts, om zich tot zijn kolonie en tot de in het buitenland levende Belgen te richten, over een belachelijk ontoereikende zender van 5 kilowatt. Dit ingebreke-blijven noopt het N.I.R. te voorzien in het onderhoud, te Leopoldstad, van zeer geldroevende diensten die ter plaats het Station met 50 kilowatt, opgericht tijdens de oorlog, bedienen. De benutting van zender-Leopoldstad, als eenvoudig relais-station van een machtige zender op korte golf die op het moederlandsgrondgebied zou moeten worden gebouwd, zou tegelijkertijd de mogelijkheid verschaffen substantiële besparingen te doen en paraat te staan tegenover alle politieke en militaire gebeurlijkheden.

Deze dubbele ontoereikendheid is enigszins ontstellend en tevens paradoxaal wanneer men vaststelt dat het N. I. R., met de ruimste studio van Europa, zich, bij gebrek aan zenders, in de onmogelijkheid bevindt de prestaties naar waarde te doen uitkomen van een artistiek en technisch personeel dat alle lof verdient.

2° *Peil der nationale uitzendingen.*

Wanneer men de in 1947 aan de kunstenaars toegekende honoraria vergelijkt met het overeenstemmend bedrag voor het jaar 1939, dan stelt men vast dat dit laatste slechts de coëfficiënt 1,28 bereikt voor de muziek-uitzendingen, en 1,90 voor de gesproken uitzendingen, dan wanneer de

d) *Diverses situations.*

Nous croyons bien faire en attirant l'attention de l'Assemblée et non moins celle de M. le Ministre sur diverses situations qui, à notre avis, requièrent un prompt redressement.

1° *Rayonnements des émetteurs belges.*

Tandis que les Pays-Bas, le Danemark et la Suisse, disposent d'émetteurs puissants — respectivement de 100, 60 et 100 kilowatts — qui rayonnent dans toute l'Europe Occidentale; l'I. N. R., qui se targue de posséder une des Maisons de la Radio les mieux équipées du monde, ne parvient à desservir l'ensemble du territoire national que grâce à l'appoint d'un émetteur-relais, érigé en Famenne. Des dizaines de milliers de citoyens belges établis en France cherchent en vain à capter les ondes nationales. Avec des émetteurs de 20 kilowatts, l'I. N. R. est pratiquement étouffé entre des voisins dont la puissance de rayonnement va toujours croissant.

La même carence se répète en matière d'ondes courtes.

La Suisse dispose depuis longtemps de deux émetteurs sur ondes courtes dont un, de 100 kilowatts, par lequel elle s'adresse quotidiennement aux Suisses établis à l'étranger et à sa clientèle touristique et économique.

Les Pays-Bas entretiennent un émetteur sur ondes courtes de 40 kilowatts et annoncent la mise en service, l'an prochain, d'un émetteur de 100 kilowatts.

La Belgique, quatre ans après la Libération, ne dispose pour s'adresser à sa Colonie et aux Belges vivant à l'étranger que d'un dérisoire émetteur de 5 kilowatts. Cette carence impose à l'I. N. R. l'entretien, à Léopoldville, de services très onéreux qui desservent sur place la Station de 50 kilowatts, construite pendant la guerre. L'utilisation de l'émetteur de Léopoldville, comme simple station de relais d'un puissant émetteur sur ondes courtes à construire sur le territoire métropolitain, permettrait à la fois de réaliser de substantielles économies et de parer à toutes les éventualités politiques et militaires.

Cette double carence a quelque chose de déconcertant et de paradoxal à la fois quand on constate qu'avec le plus vaste studio d'Europe, l'I. N. R. se trouve, faute d'émetteurs, incapable de mettre en valeur les prestations d'un personnel artistique et technique digne d'éloges.

2° *Qualité des émissions nationales.*

Quand on compare le montant des cachets attribués aux artistes en 1947 au montant correspondant pour l'année 1939, on constate que ce montant est au coefficient 1,28 seulement pour les émissions musicales, et 1,90 pour les émissions parlées, alors que l'ensemble du budget de 1947

gehele Begroting voor 1947 de coëfficiënt 3 bereikt ten opzichte van 1939 (3,25 met inbegrip van de gewestelijke zenders).

Indien wij goed zijn ingelicht, dan zijn de vooruitzichten voor dit jaar nog somberder. De nieuwe lasten, inzonderheid die voortvloeiend uit de toepassing van de weddenschalen van de Staat op sommige categorieën personeelsleden van het N. I. R., zullen nog meer het deel van de begroting inkrimpen dat is bestemd voor de eigenlijke uitzendingen. Het N. I. R. zou zelfs de afschaffing van alle medewerkingen van buitenhuis moeten voor ogen nemen, van 1 April tot 1 October, zowel wat instrumentale als zangsolisten betreft.

Dit beteekent dat de uitzendingen elke belangstelling zouden verliezen voor luisteraars die overigens worden aangelokt door afwisselende en aantrekkelijke buitenlandse uitzendingen.

Nogmaals herhaal ik, dat de hoedanigheid van de instrumentspelers van het Groot Orkest van het N. I. R. en de behendigheid van de technici geen zin meer zouden hebben indien de Belgische luisteraar, door vreemde posten aan te zetten, voldoeningen zoekt die hij rechtmatig moet kunnen vinden door op de nationale golfengten te luisteren.

3° Nieuwe lasten.

Sedert de Bevrijding, moet het N. I. R. het hoofd bieden aan nieuwe lasten.

De exploitatie van de gewestelijke zenders heeft 16 miljoen gekost in 1947, dan wanneer zij tot in 1940 niets kostte.

De maatschappelijke lasten zijn geklommen van één miljoen in 1939 tot 15 miljoen in 1947.

Alleen op die twee posten, draagt het N. I. R. 30 miljoen meer aan nieuwe lasten.

Deze nieuwe lasten rechtvaardigen zeker, voor een deel, de ernstige begrotingsmoeilijkheden waarmede het N.I.R. heeft af te rekenen. Maar des te meer moet men er zich over verwonderen, dat, ondanks die moeilijkheden, het Instituut overging tot de oprichting van nieuwe posten zoals die van Adjunct-Directeurs-Generaal, en dat het de overtaligheden niet heeft weggenomen die ontstonden door de in zeer slechte omstandigheden uitgevoerde versmelting van B.N.R.O.-N.I.R.

Op gevaar af van geankerd te blijven in de mediocriteit, moet het N. I. R. zijn bedrijvigheden in overeenstemming brengen met de financiële middelen waarover het beschikt.

Met een begroting die 220 miljoen Belgische frank vertegenwoordigt, onderhoudt Nederland twee nationale zenders en een zender op korte golf.

Met 180 miljoen financiert Zwitserland drie nationale zender en een korte golfnet.

Er bestaat weinig hoop, dat het N. I. R., met 149 miljoen, twee nationale zenders, zeven gewestelijke zenders en een korte golfzender in leven zou kunnen houden.

est au coefficient 3 par rapport à 1939 (3,25 en y comprenant les émetteurs régionaux).

Si nous sommes bien informés, les perspectives sont plus sombres encore pour cette année. Les charges nouvelles, notamment celles qui résultent de l'application des barèmes de l'Etat à certaines catégories d'agents de l'I. N. R., réduiront davantage encore la part du budget consacrée aux émissions proprement dites. L'I. N. R. devrait même envisager la suppression de toutes collaborations extérieures, solistes instrumentistes et vocaux, du 1^{er} avril au 1^{er} octobre.

Autant dire que les émissions perdraient tout intérêt pour des auditeurs sollicités, par ailleurs, par des émissions étrangères, variées et attrayantes.

Encore une fois, la qualité des instrumentistes du Grand Orchestre de l'I. N. R. et l'habileté des techniciens perdront leur sens si l'auditeur belge cherche, à l'écoute des postes étrangers, des satisfactions qu'il a légitimement le droit de trouver à l'écoute des ondes nationales.

3° Charges nouvelles.

Depuis la Libération, l'I. N. R. doit faire face à des charges nouvelles.

L'exploitation des émetteurs régionaux lui a coûté 16 millions en 1947, alors qu'elle ne coûtait rien jusqu'en 1940.

Les charges sociales sont passées de un million en 1939, à 15 millions en 1947.

Sur ces deux postes seulement, l'I. N. R. supporte 30 millions de charges nouvelles.

Ces charges nouvelles justifient certainement, pour une part, les graves difficultés budgétaires dans lesquelles l'I. N. R. se débat. Mais on doit s'étonner d'autant plus que, nonobstant ces difficultés, l'Institut ait procédé à la création de postes nouveaux, tels ceux de Directeurs Généraux Adjoints, et qu'il n'ait pas résorbé les excroissances de la fusion R. N. B.-I. N. R., réalisée dans de très mauvaises conditions.

L'I. N. R., à peine de s'ancrer définitivement dans la médiocrité, doit proportionner ses activités aux moyens financiers dont il dispose.

Avec un budget représentant 220 millions de francs belges, les Pays-Bas entretiennent deux émetteurs nationaux et un émetteur sur ondes courtes.

Avec 180 millions, la Suisse finance trois émetteurs nationaux et un réseau d'ondes courtes.

Il y a peu d'espoir qu'avec 149 millions, l'I. N. R. fasse vivre deux émetteurs nationaux, sept émetteurs régionaux et un émetteur d'ondes courtes.

Besluit.

Wat er ook van weze, meent de verslaggever van uw Commissie uw tolk te zijn wanneer hij vraagt dat, vóór iedere nieuwe besnoeiing van de voor de programma's bestemde kredieten, zou worden overgegaan tot rationalisatie van de diensten van het Instituut en tot een strenge inkrimping van de uitgaven die onproductief zijn of die, zoals sommige laboratoriumwerken, weelderig worden wanneer een regime van strenge besparingen wordt toegepast.

e) *Uitzendingen voor tuin en landbouwers.*

VRAAG :

Kan het N. I. R., naar het voorbeeld van Nederland, niet een dagelijkse uitzending voor land- en tuinbouw voorzien over een technisch punt of over een landbouw-actualiteit?

Dergelijke uitzendingen, b.v. 15 minuten, zouden gunstig aansluiten bij de weerberichten voor land- en tuinbouw.

ANTWOORD :

1° *Vlaamse Uitzendingen.*

De Vlaamse uitzendingen van het N. I. R. voorzien in hun programma's wekelijks twee uitzendingen, van 10 minuten elk, gewijd aan de *landbouw*, nl. op Maandag en Donderdag, telkens van 12 u. 30 tot 12 u. 40, aansluitend met het weerbericht.

Verder worden er nog twee *tuinbouwkronieken* in de maand gegeven, telkens de eerste en de derde Dinsdag van de maand, na de weerberichten van 13 uur.

2° *Franse Uitzendingen.*

Een wekelijkse uitzending wordt 's Zondags van 13 u. 30 tot 14 uur verzorgd onder de titel « Radio Agricole »; zij omvat:

- 1) de nieuwsberichten voor de landbouwers;
- 2) de actualiteit en de enquêtes;
- 3) praktische raadgevingen;
- 4) de landbouwmoniteur;
- 5) een cursus, doorgaans gegeven door leraars van landbouwscholen en andere instituten.

IX. — **Het Centraal Bureau voor Benodigheden.**

Het « Middelambt voor Drukwerken » heringericht bij Koninklijk besluit van 25 September 1926, is, in verschillende stadia, de « universal provider » geworden van de

Conclusions.

Quoi qu'il en soit, le rapporteur de votre Commission croit être votre interprète en demandant qu'avant toute nouvelle amputation des crédits destinés aux programmes, il soit procédé à une rationalisation des services de l'Institut et à une sévère compression des dépenses improductives ou qui, comme certains travaux de laboratoire, deviennent somptueuses dans un régime de strictes économies.

e) *Emissions pour horticulteurs et agriculteurs.*

QUESTION :

A l'instar des Pays-Bas, l'I. N. R. ne pourrait-il prévoir une émission quotidienne pour les horticulteurs et agriculteurs et ayant trait à un point technique ou à une actualité agricole?

Ces émissions, d'une durée de 15 minutes par exemple, pourraient compléter utilement le bulletin météorologique pour l'agriculture et l'horticulture.

RÉPONSE :

1° *Emissions flamandes.*

Les émissions flamandes de l'I. N. R. prévoient dans leurs programmes deux émissions par semaine, chacune de 10 minutes, consacrées à l'*agriculture*, notamment le lundi et le jeudi, chaque fois de 12 h. 30 à 12 h. 40 à la suite du bulletin météorologique.

En outre, *deux chroniques horticoles* sont encore émises dans le courant du mois, chaque fois le premier et le troisième mardi du mois, après le bulletin météorologique de 13 h.

2° *Emissions françaises.*

Une émission hebdomadaire a lieu le dimanche de 13 h. 30 à 14 h. sous le titre de « Radio Agricole »; elle comprend:

- 1) le journal parlé agricole;
- 2) l'actualité et les enquêtes;
- 3) les conseils pratiques;
- 4) le moniteur agricole;
- 5) un cours donné généralement par des professeurs d'instituts agronomiques et autres.

IX. — **L'Office Central des Fournitures.**

L'« Office Central des Imprimés », créé par arrêté royal du 25 septembre 1926, est devenu, en plusieurs étapes, l'« universal provider » des différents départe-

verschillende ministeriële departementen en andere besturen, die hun bestellingen er aan overmaakten.

Het doet aankopen « in 't groot » en levert aan die diensten niet alleen hun papier, drukwerk, pennen, potloden, inkt en andere « kantoorbehoefden », maar ook schrijfmachines, rekenmachines, machines gebezigd voor de mechanisatie van de diensten, en, zo wij goed zijn ingelicht, heeft het zijn eigen werkplaats voor de herstelling van al die machines.

Het is belast met de aankoop van brandstoffen — steenkool en hout.

Het bezorgt aan de personeelsleden die de uniform moeten dragen en tot het Departement van Verkeerswezen en dat van Openbare Werken behoren de reglementaire uitrustingen en uniformen. Sommige personeelsleden van de Staat of van parastatale diensten vinden er werkpakken, wel verstaan tegen terugbetaling.

De aanhechting van de « Rijksmeubelendienst » aan het C. B. B. is voorzien.

Natuurlijk heeft het zijn « hoofddepot » van « in voorraad zijnde benodigdheden ».

a) *Juridische toestand van het C. B. B.*

Het C. B. B. is een zelfstandige dienst. Zijn werkingsuitgaven komen voor op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen waar het afhangt van het Algemeen Secretariaat. Zijn ontvangsten komen voor op de Rijksmiddelenbegroting (Koninklijk besluit van 10 December 1868, art. 228). Zijn boekhouding wordt beheerst door de wetgeving en de reglementering op de Rijkscomptabiliteit. Naar ons oordeel, lijken de belangrijkheid van zijn aankoop-, keur- en distributiediensten, en in niet mindere mate de aard van zijn verrichtingen, de toepassing van een speciaal wettelijk statuut te noodzaken.

b) *Huidige inrichting.*

Het C. B. B. omvat drie diensten :

- 1° de Dienst voor algemene zaken en boekhouding;
- 2° de Dienst voor papier, drukwerk, kantoorbehoefden en machines, bestaande uit twee burelen;
- 3° de Dienst voor brandstoffen en van het kledingsfonds, eveneens bestaande uit 2 burelen.

Ten slotte heeft men de « hoofdbewaarplaats » voor de in voorraad zijnde benodigdheden.

c) *Rendering.*

Door de oprichting van het C. B. B. heeft men voor ogen gehad de voor de verschillende ministeriële departementen nodige producten te bekomen tegen lagere prijzen dan indien men ze met kleine hoeveelheden moest aankopen — m.a.w. men heeft sommige administratieve uitgaven willen inkrimpen.

Ongetwijfeld zou het C. B. B. op overtuigende wijze kunnen aantonen dat het er in is geslaagd door massale

ments ministériels et autres administrations, qui lui passent leurs commandes.

Il achète « en gros » et fournit à ces services non seulement leurs papiers, imprimés, plumes, crayons, encres et autres « articles de bureau »; mais aussi des machines à écrire, des machines à calculer, les machines utilisées pour la mécanisation des services et, si nous sommes bien renseignés, il a son atelier de réparations de toutes ces machines.

Il est chargé de l'acquisition de combustibles — charbons et bois.

Il procure aux agents, astreints au port de l'uniforme, du département des Communications et de celui des Travaux publics, les uniformes et équipements réglementaires. Certains agents de l'Etat ou de services parastataux trouvent, chez lui, mais bien entendu contre remboursement, des vêtements de travail.

Le rattachement de l'« Office du Service du mobilier de l'Etat » à l'« O. C. F. » est prévu.

Naturellement, il a son « dépôt central » de « fournitures en stock ».

a) *Situation juridique de l'O. C. F.*

L'O. C. F. est un service autonome. Ses dépenses de fonctionnement figurent dans le budget du ministère des Communications où il relève du Secrétariat Général. Ses recettes figurent au budget des Voies et Moyens (A. R. du 10 décembre 1868, art. 228). Son système de comptabilité est celui régi par la législation et la réglementation sur la comptabilité de l'Etat. A notre avis, l'importance de ses services d'achat, de réception et de distribution et non moins le caractère de ses actes semblent nécessiter sa mise sous un statut légal spécial.

b) *Organisation actuelle.*

L'O. C. F. groupe dans son sein trois services :

- 1° le service d'affaires générales et de comptabilité;
- 2° le service des papiers, imprimés, articles de bureau et machines, comprenant deux bureaux;
- 3° le service des combustibles et de la masse d'habillement, comprenant également deux bureaux.

Enfin, il y a le « dépôt central » pour les fournitures en stock.

c) *Rendement.*

Ce que l'on a envisagé par la création de l'O. C. F. c'est d'obtenir les produits nécessaires aux différents départements ministériels à des prix inférieurs à ceux qui seraient obtenus par des acquisitions par petites quantités — en d'autres termes, l'on a voulu réduire certaines dépenses administratives.

L'O. C. F. pourra, sans aucun doute, démontrer péremptoirement qu'il est parvenu à obtenir des prix plus

aankopen gunstiger prijzen te bekomen dan deze die voor aankopen van geringe hoeveelheden zouden worden gevraagd. Maar wat men zou moeten kennen, dat is de eindkostprijs van de aangekochte producten, rekening houdend met de algemene kosten, zoals uitgaven voor personeel, bestuurskosten, enz.

De heer Minister zal voorzeker aan de Kamer preciese inlichtingen aangaande dit zeer belangrijk punt willen verschaffen.

d) *Uitgaven van het C. B. B.*

1° Die uitgaven komen voor in artikel 17/2 en 3 en betreffen: a) de aankoop van drukwerk, papier, kantoorbehoefden voor rekening van de verschillende ministeriële departementen en de onderscheiden besturen — 236 miljoen frank; b) de levering van brandstoffen aan de verschillende ministeriële departementen en aan de besturen, 235.000.000 frank. De verdeling onder de verschillende departementen en diensten wordt op bladzijden 40 en volgende van het verantwoordingsprogramma vermeld en er wordt aangeduid dat die prestaties niet door ontvangsten worden gecompenseerd dan voor de leveringen: a) van drukwerk aan de regieën en aan de zelfstandige organismen; de terugbetalingen worden in artikel 21 van de Rijks-middelenbegroting geraamd op 52.850.000 frank; b) van steenkolen aan dezelfde regieën en organismen met een raming, bij artikel 84 van vermelde begroting, van 24.500.000 frank.

De vraag rijst, of die regieën en autonome organismen niet zouden moeten tussenbeide komen tot beloop van een te bepalen percentage in de door de Belgische Staat uit hoofde van de aldus geleverde prestaties gedragen algemene kosten. Wij weten inzonderheid, dat het drukwerk van de N. M. B. S. haar door het Centraal Bureau werden geleverd, en dat anderzijds, bij gelegenheid van de door die maatschappij voor rekening van de ministeriële departementen geleverde prestaties, zij een percentage voor algemeene kosten toevoegt.

Wij menen dat die toestand op ernstige wijze zou moeten worden onderzocht. De regieën en autonome openbare inrichtingen hebben een beheer dat afgescheiden is van het Rijksvermogen, en de Staat mag zijn eventuele deelname niet op onrechtstreekse wijze verhogen zonder in de omwettelijkheid te vervallen.

Wij zouden ook graag vanwege de heer Minister de verantwoording vernemen, wat de verdeling betreft van de niet gecompenseerde uitgaven voor leveringen van brandstoffen, van het bedrag van 4.500.000 frank voor de Civiele Lijst, dit des te meer daar wij, bij het doorlopen van de begrotingen, buiten de 12 miljoen op de dotatiënbegroting en het bedrag van 4.500.000 frank op de begroting van verkeerswezen, eene som van 12 miljoen op de begroting van Financiën aantreffen en de wedden en auto-onkosten van sommige van de Civiele Lijst afhangende ambtenaars, op de begroting van de diensten van de Eerste-Minister.

2° Op de begrotingen van de onderscheiden departe-

favorables par ses achats massifs que ceux qui lui seraient réclamés pour des achats par petites quantités. Mais, ce qu'il importerait de savoir, c'est le coût final des produits achetés en tenant compte des frais généraux, tels que les dépenses de personnel, les frais d'administration, etc.

M. le Ministre voudra bien, sans doute, fournir à la Chambre, sur ce point très important, des renseignements précis.

d) *Dépenses de l'O. C. F.*

1° Ces dépenses sont comprises sous l'article 17/2 et 3 et concernent: a) l'achat d'imprimés, papiers, fournitures de bureau pour compte de différents départements ministériels et de diverses administrations, 236.000.000 fr.; b) la fourniture de combustibles aux différents départements ministériels et aux administrations, 235.000.000 fr. Aux pages 40 et suivantes du programme justificatif, la répartition entre les divers départements et services est donnée et il est fait connaître que ces prestations ne sont compensées par des recettes qu'en ce qui concerne les fournitures: a) d'imprimés aux régies et aux organismes autonomes — les remboursements étant évalués, à l'article 21 du budget des Voies et Moyens, à 52.850.000 fr.; b) de charbon aux mêmes régies et organismes, avec une évaluation à l'article 84 du dit budget à 24.500.000 francs.

La question se pose de savoir si ces régies et établissements autonomes ne devraient pas intervenir à concurrence d'un pourcentage à fixer dans les frais généraux assumés par l'Etat belge du chef des prestations ainsi effectuées. Nous savons notamment que des imprimés de la S. N. C. F. B. lui étaient livrés par l'Office Central et que, d'autre part, à l'occasion de prestations que cette société effectue pour compte des départements ministériels, elle ajoute un pourcentage pour frais généraux.

Il nous paraît que cette situation mérite un examen sérieux. Les régies et établissements publics autonomes ont une gestion distincte de celle du patrimoine de l'Etat et celui-ci ne peut augmenter sa participation éventuelle d'une manière indirecte, sans tomber dans l'illégalité.

Nous ajoutons que nous voudrions voir justifier par M. le Ministre, dans la répartition des dépenses non compensées des fournitures de combustible, la somme de 4.500.000 francs pour la Liste Civile, d'autant plus, qu'en parcourant les budgets, nous trouvons, outre les 12 millions au budget des Dotations et la somme de 4.500.000 francs au budget des Communications, une somme de 12 millions au budget des Finances et les traitements et frais d'auto de certains fonctionnaires relevant de la Liste Civile au budget des services du Premier Ministre.

2° Les budgets des divers départements ministériels

menten worden verder kredieten voorzien voor verwarming en voor leveringen van drukwerken.

Zou men, tot vrijwaring van het universaliteitsbeginsel in begrotingsopzicht en om alle samentrekking te voorkomen, niet de totale compensatie moeten voorzien van de door het C. B. B. gedane leveringen dank zij een overeenstemmende inschrijving op de Rijksmiddelenbegroting?

Tot op de begroting 1947 geschiedde die compensatie, ten minste voor de levering van papier en kantoorbehoeften (zie nota tot rechtvaardiging van de vermindering en van de raming in art. 81 van 1948 — Rijksmiddelenbegroting, blz. 134). De gevolgde handelwijze is insgelijks in strijd met de specialiteit op begrotingsgebied, voor zover het Parlement het juist bedrag niet meer kan kennen van het krediet waarvoor de ministers beschikken voor de uitgaven betreffende hun respectief departement.

De centralisatie, in een zelfde Rijksdienst, van leveringen van zelfde aard is gewis in menig opzicht aanbevelenswaardig, maar volgens mij zouden voormelde euvels moeten worden verholpen door een inschrijving als ontvangsten van de tegenwaarde van die prestaties uitgetrokken op de begroting van de begunstigde departementen.

**

De begroting werd goedgekeurd door de Commissie met 16 stemmen tegen 2 onthoudingen.

De Verslaggever,

H. MARCK.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

continuent à prévoir les crédits pour chauffage et pour fournitures d'imprimés.

En vue de sauvegarder le principe de l'universalité en matière budgétaire et d'éviter toute contraction, ne devrait-on pas envisager la compensation totale des fournitures effectuées par l'O. C. F. par une inscription correspondante au budget des Voies et Moyens?

Jusqu'au budget de 1947, cette compensation se faisait, du moins pour la fourniture d'imprimés et de bureau (v. note justifiant la diminution et l'évaluation à l'art. 81 de 1948 — Budget des Voies et Moyens, p. 134). La manière de procéder viole également le principe de la spécialité en matière budgétaire, d'autant que le Parlement ne peut plus connaître exactement le montant du crédit dont disposent les ministres pour les dépenses afférentes à leur département respectif.

La centralisation, dans un même service de l'Etat, des fournitures de même nature est, assurément, recommandable à de nombreux points de vue, mais il me paraît qu'il convient de remédier aux inconvénients prémentionnés par une inscription en recettes de la contrevaletur de ces prestations imputées sur le budget des départements bénéficiaires.

**

Le budget a été adopté par la Commission par 16 voix contre 2 abstentions.

Le Rapporteur,

H. MARCK.

Le Président,

F. BRUNFAUT.