

SÉNAT DE BELGIQUE

BELGISCHE SENAAAT

SESSION DE 1951-1952.

ZITTING 1951-1952.

SÉANCE DU 20 MARS 1952.

VERGADERING VAN 20 MAART 1952.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1952.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1952.

Présents : MM. DELPORT, président; BRIOT, DE BLOCK, DE HAECK, DE LA VALLÉE POUSSIN, DEMARNEFFE DEVRIENDT, LAURENS, MEUNIER, PONTUS, VAN ROOSBROECK, VERGEYLEN, VERSIEREN, WALLAYS.

le Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, MM. DELPORT, USELDING et VAN DEN STORME, rapporteurs.

MESDAMES, MESSIEURS,

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

INTRODUCTION.

Le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1951 avait déjà fourni la preuve d'un effort de compression des dépenses.

Celui de l'année 1952 témoigne d'un effort nouveau pour les réduire. Et cependant nous assistons depuis quelque temps à une hausse des salaires et des prix qui doivent nécessairement se traduire dans le budget par une augmentation des dépenses de rémunération et de matériel. L'effort réalisé est d'autant plus méritoire.

Une rapide comparaison entre les trois budgets de 1950, de 1951 et de 1952 permet d'apprécier l'importance de la réduction des dépenses.

Voir :

Documents du Sénat :

5-XV (Session de 1951-1952) : Projet de loi + Errata;
111, 129, 141 et 143 (Session de 1951-1952) : Amendements.

INLEIDING.

De Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1951 had reeds het bewijs geleverd dat een inspanning werd gedaan om de uitgaven te beperken.

De Begroting voor het dienstjaar 1952 geeft blijk van een nieuwe inspanning in die richting. En toch is er sedert enige tijd een verhoging van de prijzen en lonen waar te nemen, die noodzakelijk de Begrotingsuitgaven voor bezoldiging en materieel moet doen stijgen. De gedane inspanning is des te verdienstelijker.

Een korte vergelijking tussen de begrotingen van 1950, 1951 en 1952 stelt de omvang van de bezuinigingen in het licht.

Zie :

Gedr. Stukken van de Senaat :

5-XV (Zitting 1951-1952) : Wetsontwerp + Errata;
111, 129, 141 en 143 (Zitting 1951-1952) : Amendementen.

En milliers de francs — In duizenden franken

	1950	1951	1952
TITRE I. — TITEL I.			
SECTION I. — SECTIE I.			
Chapitre 1 : Traitements, indemnités, matériel — <i>Hoofdstuk 1 : Wedden, vergoedingen, materieel</i>	1.981.064	2.009.459	2.176.837
Chapitre 2 : Subventions — <i>Hoofdstuk 2 : Toelagen</i>	2.073.713	1.943.091	1.695.649
Chapitre 3 : Travaux — <i>Hoofdstuk 3 : Werken</i>	400	20.200	20.000
Chapitre 4 : Autres dépenses — <i>Hoofdstuk 4 : Andere uitgaven</i>	193.282	183.570	195.440
	4.248.459	4.156.320	4.087.926
SECTION II : Enseignement. — SECTIE II : Onderricht.			
Chapitre 1 : Rémunérations, indemnités, matériel — <i>Hoofdstuk 1 : Wedden, vergoedingen, materieel</i>	7.942	7.311	9.039
Chapitre 2 : Subventions — <i>Hoofdstuk 2 : Toelagen</i>	8.523	11.570	12.378
Chapitre 4 : Autres dépenses — <i>Hoofdstuk 4 : Andere uitgaven</i>	2.648	4.105	6.020
	19.113	22.986	27.437
Total des dépenses ordinaires — <i>Totaal der gewone uitgaven</i>	4.267.572	4.179.306	4.115.363
TITRE II. — TITEL II.			
Dépenses résultant de la guerre — <i>Uit de oorlog voortvloeiende uitgaven</i>	366.441	20.000	19.250
TOTAL GÉNÉRAL. — ALGEMEEN TOTAAL	4.634.013	4.199.306	4.134.613

Un examen attentif des effectifs du personnel des services généraux, de l'administration des Transports, de l'Office Central des fournitures, du Commissariat général au Tourisme, de l'administration de l'Aéronautique, ainsi que de ceux de l'administration de la Marine et de l'administration des Postes, nous a démontré que ceux-ci ne sont pas en augmentation. Le nombre des agents définitifs a parfois augmenté de quelques unités à la suite de régularisation d'agents temporaires, mais le nombre de ces derniers est en nette diminution.

Les articles du budget de 1952 qui, en comparaison avec ceux de 1951, ont subi des modifications de quelque importance, sont les suivants :

ART. 20-3. — Pêche maritime. Le crédit a été porté de 1.000.000 de francs en 1951 à 10 millions en 1952. Il est destiné à la constitution d'un fonds en vue de l'assainissement financier de la pêche maritime.

Bij een aandachtig onderzoek van het aantal personeelsleden der algemene diensten, het Bestuur van het Vervoer, het Centraal Bureau voor Benoedigheden, het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, het Bestuur der Luchtwegen, het Bestuur van het Zeewezen en het Bestuur der Posterijen, blijkt dat dit aantal niet toeneemt. Er zijn soms enkele definitieve ambtenaren bijgekomen ten gevolge van de regularisatie van tijdelijke ambtenaren, maar het aantal dezer laatsten is sterk verminderd.

De volgende artikelen van de Begroting voor 1952 hebben, vergeleken bij die van 1951, nogal belangrijke wijzigingen ondergaan.

ART. 20-3. — Zeevisserij. Het krediet dat in 1951 1 miljoen bedroeg, wordt in 1952 tot 10 miljoen opgevoerd. Het is bestemd voor het aanleggen van een fonds met het oog op de geldelijke gezondmaking van de zeevisserij.

ART. 20-8. — Subside destiné à assurer la gratuité de passage par les tunnels de l'Escaut. Le subside a été porté de 10 millions en 1951 à 13 millions en 1952, et cela en vue de permettre d'entamer des négociations avec les pouvoirs subordonnés afin d'indemniser l'I.M.A.L.S.O. de la perte de recettes qui résultera de la suppression des péages dans les tunnels de l'Escaut.

ART. 24-2. — La subvention à l'I.N.R. pour lui permettre de couvrir les frais d'exploitation du poste de radiodiffusion de Léopoldville a été réduit de 21.500.000 francs en 1951 à 10.000.000 de francs en 1952. Précisons pour ceux qui s'étonneraient de voir l'Etat subventionner le poste de l'I.N.R. de Léopoldville, qu'il s'agit d'un poste mondial assurant la liaison avec les navires en mer, permettant aux coloniaux isolés d'être tenus au courant des événements mondiaux et assurant en général un service de propagande.

ART. 24-8. — Intervention financière de l'Etat dans les dépenses de la R.V.A. Ce crédit qui était en 1951 de 99.574.000 francs a été porté en 1952 à 110 millions. Les recettes de la R.V.A. sont limitées et tout à fait insuffisantes pour doter nos aérodromes des perfectionnements modernes requis par la sécurité et le bon renom de notre pays. Le Budget de la R.V.A. prévoit en conséquence la subvention de l'Etat nécessaire pour assurer la réalisation des travaux nécessaires.

ART. 24-10. — Intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. Cette intervention était en 1951 de 1.100.000.000 de francs; elle a été réduite en 1952 à 750.000.000.

ART. 24-11. — Intervention de l'Etat à concurrence de 50 p. c. dans la perte supportée par la S.N.C.B. du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail. C'est l'application de l'arrêté loi du 25 février 1947 fixant à 50 p. c. l'intervention de l'Etat dans la perte de recettes subie par la Société du fait des réductions tarifaires imposées.

ART. 28-4. — Commissariat Général au Tourisme. Nous trouvons à côté du crédit de 10.000.000 existant déjà en 1951 et destiné à couvrir les dépenses du service de propagande touristique, un nouveau crédit de 3 millions pour assurer l'intervention de l'Etat dans les ristournes accordées par l'industrie hôtelière belge.

* *

AMENDEMENTS.

Des amendements ont été déposés au Budget du Ministère des Communications.

A l'article 20-6: Un amendement signé par M. Pontus porte à 6 millions le crédit de 5 millions prévu au Commissariat Général au Tourisme,

ART. 20-8. — Toelage bestemd om de kosteloze doorgang door de Scheldetunnels te verzekeren. De toelage wordt van 10 miljoen in 1951 op 13 miljoen in 1952 gebracht, ten einde onderhandelingen te kunnen aanknopen met de ondergeschikte besturen, om de I.M.A.L.S.O. te vergoeden voor het verlies der ontvangsten ingevolge de afschaffing van de tolgelden in de Scheldetunnels.

ART. 24-2. — De toelage aan het N.I.R. bestemd om de exploitatiekosten van het radiostation te Leopoldstad te dekken, werd van 21.500.000 fr. in 1951 tot 10.000.000 frank in 1952 verminderd. Voor diegenen, die er zich over zouden verwonderen dat de Staat het N.I.R.-station te Leopoldstad ondersteunt, dient hier gezegd, dat het een wereldzender betreft die de verbinding met de schepen op zee verzekert, de afgezonderde kolonien op de hoogte houdt van het wereldgebeuren en tevens een propagandarol speelt.

ART. 24-8. — Financiële bijdrage van de Staat in de uitgaven van de R.L.W. Dit krediet bedroeg in 1951 99.574.000 frank en werd in 1952 op 110 miljoen gebracht. De ontvangsten van de R.L.W. zijn beperkt en totaal ontoereikend om onze vliegvelden uit te rusten met de moderne verbeteringen, vereist voor de veiligheid en voor de goede faam van ons land. Op de Begroting van de R.L.W. wordt bijgevolg de Staatstoelage uitgetrokken welke noodzakelijk is om de vereiste werken te kunnen uitvoeren.

ART. 24-10. — Rijksbijdrage in het exploitatiekort van de N.M.B.S. In 1951 bedroeg ze 1.100.000.000 frank; ze werd in 1952 tot 750.000.000 frank teruggebracht.

ART. 24-11. — Rijksbijdrage van ten hoogste 50 t. h. in het verlies van de N.M.B.S. uit hoofde van de aflevering van arbeiders- en weekabonnementen. De Rijksbijdrage in de door de Maatschappij geleden verliezen ten gevolge van opgelegde tariefverlagingen is op 50 t. h. gesteld bij de besluitwet van 25 Februari 1947.

ART. 28-4. — Commissariaat-generaal voor Toerisme. Benevens het krediet van 10 miljoen, dat reeds in 1951 bestond en bestemd is om de kosten van de dienst voor toeristische propaganda te dekken, treffen wij een nieuw krediet van 3 miljoen aan voor de rijksbijdrage in de door de Belgische hotelnijverheid toegestane *ristorno's*.

* *

AMENDEMENTEN.

Volgende amendementen werden bij de Begroting van Verkeerswezen ingediend.

Op artikel 20-6: Een amendement van de h. Pontus brengt het voor het Commissariaat-generaal voor Toerisme vastgestelde krediet van 5

afin de maintenir en 1952 comme en 1951 la subvention aux stations thermales à 3.500.000 francs alors que le budget de cette année ne prévoit qu'une subvention de 2.500.000 francs. Pour des raisons budgétaires, le Ministre n'a pu admettre cet amendement. Mis aux voix, il a été rejeté par 8 voix contre 7.

A l'article 21-5 : Un amendement signé par MM. Delport et Devriendt porte le crédit de 10 millions pour le Tourisme, vacances ouvrières, à 15 millions. Le but de cet amendement est de mettre à la disposition du Commissariat Général au Tourisme les ressources nécessaires pour aider les organisations ouvrières à créer des établissements de vacances destinés en tout premier lieu aux familles ouvrières. Le Ministre a marqué son accord sur cet amendement, qui a été voté par la Commission à l'unanimité.

A l'article 24 : Subventions directes; un amendement de M. Pontus a pour but d'inscrire un nouvel article 24-15, avec un crédit de 1 million pour payer les salaires des agents mis au travail obligatoire pendant la période d'annexion 1940-1944 par la Reichsbahn, pour le mois d'août et les premiers jours de septembre 1944.

Après les explications données par le Ministre des Communications, M. Pontus a déclaré retirer son amendement.

A l'article 28-4 : Un amendement de MM. Vandermeulen et Van Belle porte le crédit de 10 millions prévu pour la publicité et la propagande, menées par le Commissariat Général au Tourisme à 15 millions de francs, en raison de la hausse des frais de publicité et de la nécessité d'amenuiser les conséquences des mesures de restriction prises par les Gouvernements anglais et français.

Le Ministre a déclaré ne pouvoir, pour des raisons budgétaires, se rallier à cet amendement. Celui-ci, mis aux voix, a été rejeté par 8 voix contre 7.

millioen op 6 miljoen, ten einde in 1952, evenals in 1951, aan de kuuroorden een toelage van 3.500.000 frank te verlenen, waar de begroting voor dit jaar slechts in een toelage van 2.500.000 frank voorziet. Om budgetaire redenen heeft de Minister dit amendement niet kunnen aanvaarden. Het werd met 8 tegen 7 stemmen verworpen.

Op artikel 21-5 : Een amendement van de hh. Delport en De Vriendt brengt het krediet voor Toerisme (arbeidersvacanties) van 10 miljoen op 15 miljoen. Dit amendement heeft tot doel aan het Commissariaat-generaal voor Toerisme de nodige inkomsten te verlenen om de arbeidersorganisaties te helpen bij het inrichten van vakantie-oorden, welke in de eerste plaats voor arbeidersgezinnen bestemd zijn. De Minister heeft zijn goeakeuring gehecht aan dit amendement, dat bij eenparigheid van stemmen door de Commissie werd aangenomen.

Op artikel 24 : Diverse toelagen; een amendement van de h. Pontus strekt er toe een nieuw artikel 24-15 in de begroting op te nemen, met een krediet van 1 miljoen ter uitbetaling van de lonen over de maand Augustus en de eerste dagen van September 1944, aan de tijdens de bezettingsperiode 1940-1944 door de Reichsbahn verplicht tewerkgestelde arbeiders.

Na de ophelderingen door de Minister van Verkeerswezen verstrekt, verklaart de h. Pontus dat hij zijn amendement intrekt.

Op artikel 28-4 : Een amendement van de hh. Vandermeulen en Van Belle brengt het krediet van 10 miljoen, voor de publiciteit en de propaganda van het Commissariaat Generaal voor Toerisme, op 15 miljoen frank, om de stijging der publiciteitskosten en de nadelige gevolgen van de beperkingsmaatregelen van de Britse en Franse Regeringen te ondervangen.

De Minister verklaarde dat hij zich, om budgetaire redenen, niet bij dit amendement kon aansluiten. Het werd met 8 tegen 7 stemmen verworpen.

TITRE I.

**S.N.C.B. — MARINE — COORDINATION
DES TRANSPORTS ET SABENA**

CHAPITRE I.

La S.N.C.B.

Chaque année, le rapport de la Commission des Communications du Sénat consacre un chapitre à la situation de la S.N.C.B. Ce n'est pas que le budget de la Société Nationale soit de la compétence du Parlement; la loi de 1926 a voulu, au contraire, mettre la Société à l'abri des contingences politiques et lui assurer une gestion à caractère industriel. Mais la situation financière de celle-ci détermine une intervention financière de la part des pouvoirs publics et entraîne en conséquence une lourde charge pour l'Etat.

Nous l'avons écrit dans des rapports précédents, et nous le répétons encore aujourd'hui, nous n'apprécions que fort modérément un système qui, d'une part, impose à la Société toute une série de prestations, non rémunérées ou très incomplètement rémunérées par l'Etat et qui constituent pour elle une lourde charge et une cause de déficit, et, d'autre part, oblige en fait l'Etat à intervenir dans le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. Un tel état de chose n'est pas sain parce qu'il établit une confusion entre les devoirs et les intérêts de l'Etat et ceux de la Société et ne situe pas de façon nette les responsabilités de chacun. De plus, il est à coup sûr en opposition avec la volonté du législateur de 1926, qui a entendu assurer à la Société le statut de société autonome à caractère industriel.

Mais puisqu'il faut prendre les choses telles qu'elles sont, et telles qu'elles ont été établies par l'article 10 de la convention passée entre l'Etat Belge et la S.N.C.B. en 1926, examinons dans quelle mesure les décisions prises par le Ministre des Communications, conjointement avec la direction de la S.N.C.B., ont eu pour effet d'assurer un redressement progressif de la situation financière de la Société.

Il faut reconnaître que depuis la libération, la Société Nationale s'est efforcée de réduire ses dépenses d'exploitation dans les divers domaines de son activité, tout en rendant celle-ci plus efficiente.

Elle a procédé, à cet effet, à diverses réformes de structure et a recherché, tant dans le domaine technique qu'administratif, à réaliser des économies de dépenses. Des simplifications des méthodes d'exploitation ont été étudiées et réalisées progressivement; des extensions de services routiers, tant en ce qui concerne le trafic voyageurs que marchandises, sont mises au point.

La consommation de charbon est tombée de 93,9 kg. en 1946 à 70,1 kg. en 1951 aux 1.000 tonnes-kilomètres.

TITEL I.

**N.M.B.S. — ZEEWEZEN — COORDINATIE
VAN HET VERVOER EN SABENA**

HOOFDSTUK I.

N.M.B.S.

Telkenjare wordt in het verslag van de Senaats-commissie van Verkeerswezen een hoofdstuk gewijd aan de toestand der N.M.B.S. Dit gebeurt niet omdat de begroting van de Nationale Maatschappij tot de bevoegdheid van het Parlement behoort; integendeel, de wet van 1926 wil de maatschappij buiten de politiek plaatsen en haar beheer op industriële leest schoeien. Maar haar financiële toestand is bepalend voor de financiële steun van de openbare macht en brengt derhalve een zware last voor de Staat met zich.

Wij hebben in de vorige verslagen geschreven en wij herhalen het, dat wij maar weinig waardering hebben voor een systeem waarbij enerzijds aan de Maatschappij een reeks diensten wordt opgelegd die niet of slechts onvolledig door de Staat vergoed worden en voor haar een zware last en een oorzaak van deficit betekenen, en anderzijds de Staat in feite verplicht wordt in het bedrijfstekort van de N.M.B.S. bij te dragen. Dergelijke toestand is niet gezond, omdat hij verwarring sticht tussen de rechten en de belangen van de Staat en die van de Maatschappij en ieders verantwoordelijkheid aldus niet duidelijk aflijnt. Zulks gaat trouwens in tegen de wil van de wetgever van 1926, die van de Maatschappij een zelfstandige vennootschap van industriële aard heeft willen maken.

Maar wij moeten de zaken nemen zoals ze zijn en zoals ze bij artikel 10 van de overeenkomst tussen de Belgische Staat en de N.M.B.S. in 1920 zijn vastgesteld, en wij moeten nagaan in hoeverre de beslissingen, die door de Minister van Verkeerswezen samen met de directie van de N.M.B.S. genomen zijn, een geleidelijke verbetering in de financiële toestand van de Maatschappij hebben gebracht.

Wij moeten toegeven dat de Nationale Maatschappij zich sinds de bevrijding ingespannen heeft om haar bedrijfsuitgaven te drukken op de verschillende takken harer werkzaamheid en deze toch doeltreffender te maken.

Ze voerde te dien einde verscheidene structuurhervormingen door en zowel op technisch als op administratief gebied trachte zij besparingen te doen. De vereenvoudiging der bedrijfsmethoden werd bestudeerd en geleidelijk verwezenlijkt; het reizigers- zowel als het goederenverkeer werden uitgebreid.

Het kolenverbruik is van 93,9 kg. in 1946 tot 70,1 kg. in 1951 per 1.000 ton-kilometer gedaald.

L'effectif total du personnel en hommes-mois (moyenne de l'année) a subi une courbe descendante et le coefficient d'exploitation s'est amélioré, ainsi qu'en témoigne le tableau ci-dessous :

De personeelssterkte per maand en per man (jaargemiddelde) volgt een dalende lijn, terwijl de bedrijfscoëfficiënt beter wordt, zoals blijkt uit de navolgende tabel :

	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Effectif total du personnel — <i>Totale personeelssterkte</i> .	98.275	92.111	92.063	91.686	89.570	87.304
Coefficient d'exploitation — <i>Bedrijfscoëfficiënt</i> . .	113,21%	108,14%	98,09%	100,94%	98,82 %	98,23%

Le tableau ci-dessous indique les prévisions et les résultats réels pour l'exercice 1951 :

In onderstaande tabel zijn de ramingen en de werkelijke uitkomsten voor het dienstjaar 1951 opgenomen :

RECETTES — <i>ONTVANGSTEN</i>	Prévisions — <i>Ramingen</i>	Résultats nets — <i>Netto-uitkomst</i>
	(en millions de francs — <i>in miljoenen frank</i>)	
Recettes d'exploitation — <i>Bedrijfsontvangsten</i>	8.916	10.255,7
Subvention économique — <i>Economische toelagen</i>	950	950
Subvention pour pécule de vacance — <i>Toelagen voor vacatiegeld</i>	150	150
Subvention spéciale pour augmentation des barèmes de rémunération — <i>Bijzondere toelagen voor de verhoging der weddeschalen</i>	—	350
	10.016	11.705,7
DÉPENSES — <i>UITGAVEN</i>	Prévisions — <i>Ramingen</i>	Résultats nets — <i>Netto-uitkomst</i>
	(en millions de francs — <i>in miljoenen frank</i>)	
Dépenses d'exploitation — <i>Bedrijfsuitgaven</i>	9.932	11.543,4
Charges financières — <i>Financiële lasten</i>	320	346
	10.252	11.889,4
RÉSULTAT : mali — <i>UITKOMST : tekort</i>	236	139

Au moment de l'établissement de son budget de 1951, la Société Nationale prévoyait donc un déficit de 236 millions.

Bij de voorbereiding van haar begroting 1951 voorzag de Nationale Maatschappij dus een tekort van 236 miljoen.

Mais la haute conjoncture économique, déjà amorcée en fin de 1950, a connu un épanouissement plus grand au cours de l'exercice 1951. Le tableau ci-dessous en montre l'étendue :

Maar de economische hoogconjunctuur, die einde 1950 ontstaan is, heeft in 1951 een nog grotere vlucht genomen. De navolgende tabel toont de hoegrootheid ervan aan :

	1946	1947	1948	1949	1950	1951
Voyageurs kilomètres (en millions) — <i>Reizigers/kilometers (in millioenen)</i>	6.776	7.210	7.088	7.116	7.047	7.253
Tonnes /kilomètres de grosses marchandises (en millions) — <i>Ton-kilometers van zware goederen (in millioenen)</i>	4.695	5.868	6.160	5.669	5.463	6.786

En plus de l'accroissement du trafic, une majoration des tarifs marchandises à partir du 1^{er} mai a influencé favorablement les recettes.

Il était donc permis d'espérer que le déficit aurait non seulement été comblé, mais aurait été converti en boni. Mais hélas ! plusieurs facteurs intervenus en cours d'exercice ont bouleversé toutes les prévisions et ont fait que le résultat final favorable n'a pas été atteint.

Ces facteurs défavorables ont été :

1^o des hausses successives des prix du charbon, des approvisionnements et des matériaux ;

2^o la majoration de 5 %, à partir du 1^{er} mai 1951, du taux des rémunérations et des pensions, à la suite de la hausse de l'index ;

3^o l'augmentation, avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1950, des cotisations à la Caisse auxiliaire pour allocations familiales ;

4^o les augmentations des barèmes et la réadaptation des pensions avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1951, consécutives à l'adaptation des barèmes des agents de l'Etat.

Les augmentations des rémunérations et pensions représentaient à elles seules une augmentation de dépenses de 1.388 millions. La Société ne pouvait pas se soustraire à l'application de ces augmentations, le statut du personnel assurant à celui-ci le bénéfice de tous les avantages accordés par l'Etat à ses agents.

Si l'on se réjouit de toutes les améliorations de traitements ou de pensions accordées au personnel de la Société chaque fois que l'Etat fait bénéficier ses propres agents de conditions plus avantageuses, l'on peut cependant estimer que la méthode adoptée en cette circonstance n'est guère heureuse. En effet, il paraît peu sage d'accorder en fin d'année des majorations de traitements et de pension avec effet rétroactif au 1^{er} janvier, alors que les recettes compensatoires permettant le financement de ces majorations n'ont pas été prévues à partir de la même date. Dans le cas présent, la dépense résultant de la décision intervenue était de l'ordre de 790 millions de francs et l'on comprend aisément qu'une

Behalve de toename van het verkeer heeft ook een verhoging van de goederentarieven met ingang van 1 Mei, de ontvangsten ten goede beïnvloed.

Er mocht dus gehoopt worden dat het tekort niet alleen weggewerkt, maar ongezet zou worden zijn in een tegoed. Verscheidene factoren, die gedurende het dienstjaar optraden hebben de ramingen helaas ! in de war gestuurd en het bereiken van een gunstig eindresultaat onmogelijk gemaakt.

Die ongunstige factoren waren :

1^o de achtereenvolgende verhogingen van de prijs der steenkolen, benodigde voorraden en materialen ;

2^o de 5 t. h. verhoging van 1 Mei 1951 af der wedden en pensioenen, ingevolge de stijging van het indexcijfer ;

3^o de verhoging met terugwerkende kracht op 1 Januari 1950 van de bijdragen voor de Hulpkas voor Gezinsvergoedingen ;

4^o de verhoging der wedden en de aanpassing der pensioenen met terugwerkende kracht op 1 Januari 1951, ingevolge de weddeherziening van het rijks-personeel.

De verhoging der wedden en pensioenen alleen heeft een uitgavenvermeerdering met 1.388 miljoen frank tot gevolg gehad. De Maatschappij kon die verhoging niet uit de weg gaan, aangezien haar personeel recht heeft op dezelfde voordelen als het rijks-personeel geniet.

Het is goed de wedden of pensioenen van het personeel der Maatschappij te verhogen, telkens wanneer de Staat gunstiger voorwaarden aan zijn personeel toekent, maar de aangewende methode kan niet gelukkig geacht worden. Op het einde van het jaar wedde- en pensioenverhogingen toekennen met terugwerkende kracht op 1 Januari, waar er met ingang van dezelfde datum geen overeenkomstige ontvangsten voorzien zijn, waaruit die verhogingen kunnen betaald worden, is geen wijze politiek. Hier had die beslissing een uitgaaf van 790 miljoen tot gevolg en men begrijpt gemakkelijk dat zulk een aanzienlijke uitgaaf, niet gecompenseerd door inkomsten, noodzakelijkerwijze ook de degelijkst

dépense aussi considérable et non compensée par des recettes devait nécessairement bouleverser toutes les prévisions les mieux établies et, en conséquence, l'équilibre financier de l'année en cours.

Une telle mesure paraît s'inspirer plus de préoccupations politiques que d'une sage et saine gestion d'une entreprise industrielle autonome ainsi que le veulent la loi du 23 juillet 1926 et les statuts établis par l'arrêté royal du 7 août 1926.

Le moins que l'on puisse dire est que de telles décisions ne devraient pas avoir d'effet rétroactif ou tout au moins qu'elles devraient être précédées de mesures assurant à partir du 1^{er} janvier des recettes compensatoires permettant de couvrir la dépense.

En octobre 1951, la Société, placée devant une dépense supplémentaire de l'ordre de 790 millions, avait proposé des mesures tarifaires susceptibles de lui procurer 690 millions de recettes nouvelles par année. Le Gouvernement, pour des raisons d'ordre économique et social, n'a pas estimé pouvoir accepter de majoration des tarifs voyageurs et n'a autorisé que des augmentations de tarifs marchandises. Ces dernières majorations doivent apporter à la Société une augmentation de recettes de 340 millions par an, mais comme elles n'ont été appliquées qu'à partir du 20 octobre 1951, elles ne procurèrent pour l'exercice 1951 qu'une recette supplémentaire d'environ 90 millions.

L'Etat a suppléé à cette insuffisance de ressources par un subside exceptionnel de 350 millions, de sorte que la Société a eu à supporter, en 1951, une charge complémentaire de $790 - (350 + 90) = 350$ millions.

On peut conclure de ce qui précède que si les augmentations des barèmes et des pensions avec effet rétroactif, ne s'étaient pas produites et que conséquemment la subvention exceptionnelle de 350 millions ni l'augmentation des tarifs du mois d'octobre n'avaient été accordées, les résultats de l'exercice 1951 se seraient clôturés par un boni de 166 millions, au lieu du mali de 139 millions.

L'on peut, dès lors, se rendre compte des résultats acquis par les efforts poursuivis tout le long de l'année 1951, et continués encore aujourd'hui, pour réduire les dépenses d'exploitation de la Société. Celle-ci a donc dû faire face en 1951 à la dépense supplémentaire de 790 millions causée par l'augmentation des barèmes et la réadaptation des pensions; la subvention économique de l'Etat, qui avait été en 1950 de 1.300 millions, a été ramenée en 1951 à 1.100 millions, et néanmoins le mali budgétaire n'a pas dépassé 139 millions. Certes, l'amélioration de la conjoncture, amorcée en 1950 et qui s'est poursuivie en 1951, a facilité ce résultat, mais il est juste aussi de reconnaître que les efforts de compression réalisés par la Direction de la Société ont porté des fruits appréciables.

* * *

gegronde vooruitzichten en derhalve het financieel evenwicht van het lopende jaar moet verstoren.

Dergelijke maatregel blijkt eerder ingegeven door politieke overwegingen dan door een wijs en gezond beheer van een onderneming, waarvan de wet van 23 Juli 1926 en haar bij koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 vastgesteld statuut gewild heeft dat zij zelfstandig zou zijn en een industrieel karakter dragen.

Die beslissingen hadden alleszins geen terugwerkende kracht mogen hebben of ten minste moeten voorafgegaan zijn door maatregelen, die aan de Maatschappij, met ingang van 1 Januari, overeenkomstige ontvangsten tot dekking van de uitgaaf zouden verschaft hebben.

Toen ze in October 1951 voor een bijkomende uitgaaf van 790 miljoen stond, heeft de Maatschappij tariefmaatregelen voorgesteld die 690 miljoen nieuwe inkomsten per jaar zouden opleveren. De Regering heeft uit economische en sociale overwegingen gemeend de verhoging der reizigerstarieven niet te mogen goedkeuren en slechts de verhoging der goederentarieven werd toegestaan. Ingevolge deze verhoging zal de Maatschappij een inkomstenvermeerdering van 340 miljoen per jaar genieten, maar aangezien ze slechts toegepast is met ingang van 20 October 1951, zullen er voor het dienstjaar 1951 slechts bijkomende inkomsten tot een bedrag van 90 miljoen uit voortvloeien.

De Staat heeft in de ontoereikendheid der inkomsten voorzien door een buitengewone toelage van 350 miljoen, zodat de Maatschappij in 1951 een bijkomende last van $790 - (350 + 90) = 350$ miljoen te dragen heeft gehad.

Daaruit volgt dat, indien er geen wedde- en pensioenverhoging met terugwerkende kracht geweest ware en indien derhalve ook de buitengewone toelage van 350 miljoen en de tariefverhoging met ingang van de maand October niet waren toegestaan, het dienstjaar 1951 met een overschot van 166 miljoen, in plaats van met een tekort van 139 miljoen zou gesloten hebben.

Men kan zich dan ook rekenschap geven van de resultaten der inspanning die de Maatschappij gedurende het jaar 1951 gedaan heeft en thans nog doet, ten einde de bedrijfsuitgaven te drukken. Zij had in 1951 een bijkomende uitgaaf van 790 miljoen te bestrijden ingevolge de wedde- en pensioenverhoging; de economische toelage van de Staat, die in 1950 1.300 miljoen bedroeg, is in 1951 vermindert tot 1.100 miljoen en niettemin was het begrotingstekort niet groter dan 139 miljoen. De conjunctuurverbetering die in 1950 een aanvang nam en zich in 1951 doorzette, heeft dat resultaat natuurlijk vergemakkelijkt, maar er dient erkend dat het bestuur van de Maatschappij geslaagd is in zijn pogingen om aanzienlijke besparingen te verwezenlijken.

* * *

Il est intéressant également de jeter un regard vers l'avenir et d'examiner comment se présente l'exercice 1952. Cette perspective ne peut pas être très réjouissante si l'on considère objectivement que le coefficient multiplicateur des dépenses de 1951 par rapport à 1938 est de 4,55, ce qui est d'ailleurs un indice inférieur à celui accusé par les principales industries du pays.

L'indice de majoration des tarifs est de :

2,66 pour les voyageurs;

3,26 pour les marchandises (depuis le 20 octobre 1951).

Aussi longtemps qu'un pareil écart subsistera entre l'indice des dépenses et celui des recettes, le résultat ne saurait être favorable.

Les prévisions budgétaires pour l'exercice 1952 se présentent comme suit :

Het is ook van belang even vooruit te kijken en na te gaan hoe het dienstjaar 1952 zich laat aanzien. Dat perspectief stemt niet zeer tot vreugde, indien men objectief onder ogen neemt dat de uitgaven voor 1951 vergeleken bij 1938, 4,55 maal hoger zijn, hoewel deze coëfficiënt toch nog lager is dan die van de belangrijkste bedrijven van het land.

De verhogingscoëfficiënt van de tarieven bedraagt :

2,66 voor de reizigers;

3,26 voor de goederen (sedert 20 October 1951).

Zolang er zoveel afstand zal bestaan tussen de coëfficiënt van de uitgaven en die der ontvangsten kan de uitslag niet gunstig zijn.

De begrotingsramingen voor het dienstjaar 1952 zien er uit als volgt :

RECETTES — ONTVANGSTEN	1952	1951
	(en millions de francs — in millioenen frank)	
Recettes d'exploitation — <i>Exploitatie-ontvangsten</i>	10.634	10.255
Subvention de l'Etat — <i>Staatstoelagen</i>	750	1.450
	11.384	11.705
DÉPENSES — UITGAVEN		
Dépenses d'exploitation — <i>Exploitatie-uitgaven</i>	11.555	11.543
Charges financières — <i>Financiële lasten</i>	412	346
	11.967	11.889
Mali — <i>Tekort</i>	583	139

Diverses constatations se dégagent de l'examen des chiffres ci-dessus :

1° Les *recettes* d'exploitation sont en augmentation par rapport à 1951 de 379 millions, en raison du fait que les majorations de tarifs marchandises décidées en octobre 1951 seront appliquées pendant toute l'année 1952, et de cet autre fait que l'intervention de l'Etat dans la perte subie par la Société sur les abonnements ouvriers et de travail sera augmentée de 100 millions (article 24-11 du budget). Par contre, il a été prévu une réduction de 2 p. c. du trafic marchandises en 1952 par rapport à 1951.

La subvention de l'Etat est ramenée, conformément au programme ministériel, de 1.450 millions en 1951 à 750 millions en 1952, soit une diminution de 700 millions.

Het onderzoek van voornoemde cijfers leidt tot de volgende bevindingen :

1° De *exploitatie-ontvangsten* wijzen, vergeleken bij 1951, een verhoging met 379 miljoen aan, ten gevolge van het feit, dat de verhoging der goederentarieven, waartoe in October 1951 besloten werd, verder zal toegepast worden in 1952, en ook omdat de tussenkomst van de Staat, in het verlies door de Maatschappij geleden uit hoofde van de aflevering van arbeiders- en weekabonnementen, met 100 miljoen zal verhoogd worden (artikel 24-11 van de begroting). Daarentegen is een vermindering met 2 t. h. van het goederenverkeer in 1952 voorzien.

Overeenkomstig het ministerieel programma, is de Staatstoelage van 1.450 miljoen in 1951 tot 750 miljoen in 1952 teruggebracht, d.i. een vermindering met 700 miljoen.

2° Les dépenses d'exploitation sont en augmentation de 56 millions par rapport à 1951. Cet accroissement provient en ordre principal :

a) de l'extension à tout l'exercice 1952 de l'augmentation de 5 p. c. des rémunérations et des pensions appliquée à partir de mai 1951, soit	116 millions
b) à l'augmentation du nombre des pensionnés, soit	90 millions
c) à l'augmentation du prix des combustibles et de l'électricité	30 millions
Total	236 millions

Mais cette augmentation doit être atténuée par des compressions et des économies diverses déjà prévues pour 200 millions.

3° Les charges financières sont en augmentation de 66 millions.

La Société prévoit en effet un emprunt de 1.500 millions qui devra être émis dans le courant du premier trimestre 1952.

4° Il est à noter également que les dépenses d'exportation comportent une dotation au Fonds de renouvellement de 1.020 millions. Ce qui ne représente que 2,5 fois celle d'avant guerre.

Une telle dotation est manifestement insuffisante si la Société veut se maintenir techniquement à la hauteur du progrès.

Si, depuis la libération, la Société a pu réaliser des renouvellements largement supérieurs aux dotations annuelles, c'est la raison de l'existence d'une réserve au Fonds de renouvellement. Mais celle-ci, après 1952, sera totalement épuisée.

En conséquence, il y a là une question qui se pose pour l'avenir car le problème du renforcement de ce Fonds présente une nécessité de premier ordre.

* * *

L'exposé qui vient d'être fait démontre que la S.N.C.B. n'est pas encore au bout de ses difficultés et que pour les résoudre, des mesures énergiques devront encore être prises. Quelles sont-elles ?

Pour résorber le déficit prévu pour 1952 nous croyons qu'il faut :

a) persévérer dans une politique sévère de compression des dépenses et de recherche de procédés assurant une exploitation moins onéreuse. L'électrification du grand réseau en est un à coup sûr;

b) une prise en charge plus large par l'Etat dans le coût des prestations non rémunérées ou insuffisamment rémunérées imposées à la Société;

c) une augmentation des tarifs.

La conjugaison de ces trois éléments semble devoir s'imposer, mais, pour être efficace, la solution doit être prise avant que l'année ne soit trop avancée.

2° De exploitatie-uitgaven zijn, vergeleken bi 1951, met 56 miljoen verhoogd. Deze toestand spruit voornamelijk voort uit :

a) de uitbreiding tot het gehele dienstjaar 1952 van de verhoging met 5 t. h. sedert Mei 1951 op de wedden en pensioenen toegepast, d.i. 116 miljoen	
b) de toeneming van het aantal gepensioneerden	90 miljoen
c) de prijsverhoging van brandstoffen en electriciteit	30 miljoen
Totaal	236 miljoen

Deze vermeerdering wordt echter gedeeltelijk goedge maakt door de reeds voorziene bezuiniging van 200 miljoen.

3° De financiële lasten zijn met 66 miljoen gestegen.

De Maatschappij voorziet immers een lening van 1.500 miljoen, welke in de loop van het eerste trimester van 1952 zal uitgeschreven worden.

4° Ook zij vermeld dat de bedrijfsuitgaven een dotatie van 1.020 miljoen omvatten voor het Hernieuwingsfonds. Deze som vertegenwoordigt slechts 2,5 maal het vóór de oorlog toegekende bedrag.

Een dergelijke dotatie is kennelijk ontoereikend, indien de Maatschappij met de technische vooruitgang wil meegaan.

Dat de Maatschappij sedert de bevrijding tot vernieuwingen kon overgaan, die de jaarlijkse dotaties ruim overtreffen, is te danken aan het bestaan van een reserve bij het Hernieuwingsfonds. Na 1952 echter zal deze reserve totaal opgebruikt zijn.

Voor dit vraagstuk zal een oplossing moeten gevonden worden, want het voortbestaan van het Fonds is een eerste eis.

* * *

Bovenstaande uiteenzetting toont aan dat de N.M.B.S. nog talrijke moeilijkheden te wachten staan en dat krachtige maatregelen moeten getroffen worden om ze op te lossen. Welke zijn deze maatregelen ?

Ter bestrijding van het voor 1952 te verwachten tekort, is het naar ons oordeel noodzakelijk :

a) voort te gaan met de politiek van strenge bezuiniging der uitgaven en naar middelen uit te zien om de exploitatie minder duur te maken. De electrificatie van het grote net is zeker een middel daartoe;

b) een hogere rijksbijdrage te bekomen voor de niet of onvoldoend vergoede prestaties welke aan de Maatschappij worden opgelegd;

c) de tarieven te verhogen.

Deze drie factoren moeten samengaan, maar de oplossing moet er komen voordat het jaar te ver gevorderd is, wil ze doel treffen.

Électrification du réseau ferroviaire belge.

Nous avons exposé dans le rapport de la commission des Communications sur le budget de 1951 les espoirs qui avaient été mis dans le système nouveau 20.000 volts, courant alternatif monophasé, 50 périodes.

Mais en Belgique la question n'était plus entière puisque 170 kilomètres de lignes ont déjà été électrifiés au moyen du courant continu à 3.000 volts et que le matériel nécessaire à la traction sous cette tension a déjà été commandé.

Il fallait donc établir un bilan comparatif des dépenses d'investissement pour chacun de ces deux systèmes et déterminer si l'écart était suffisant pour compenser les inconvénients inhérents à l'adoption des 20.000 volts et notamment les aleas de la mise au point d'un système encore à ses débuts; le retard dans les travaux d'électrification et dans la mise en service de la jonction Nord-Midi que l'emploi du nouveau système devait entraîner; et les inconvénients de la substitution du courant 20.000 volts au courant 3.000 volts sur les lignes déjà électrifiées et notamment le retour pour une période de plusieurs semaines et peut-être de plusieurs mois à la traction à vapeur sur ces lignes.

Ces questions ont été étudiées par la Commission d'électrification de la S.N.C.B. qui s'est entourée des conseils des Professeurs d'Université, de représentants de constructeurs belges de matériel roulant électrique et de représentants de distributeurs d'énergie électrique.

La Commission, en se plaçant dans les hypothèses les plus favorables au nouveau système, est arrivée à la conclusion que même dans ces conditions optimales, on aboutirait, en ce qui concerne les investissements, à une opération blanche.

Pour ce qui concerne les dépenses annuelles d'exploitation qui constitue pour la S.N.C.B. une charge permanente, la Commission estimait qu'il y avait un très sérieux risque que l'adoption du nouveau système soit désavantageuse.

Elle a donc estimé devoir préconiser la continuation des travaux d'électrification en 3.000 volts. Nous formons le vœu que ses recommandations soient confirmées par les faits dans l'avenir.

Le Conseil d'Administration de la S.N.C.B. en sa séance du 27 avril 1951 a approuvé les conclusions de la Commission.

En vue de les informer de toutes les données du problème, le Ministre des Communications a réuni le 2 mai 1951 dans son Cabinet plusieurs parlementaires des divers groupes politiques qui depuis longtemps s'intéressaient à la question de l'électrification du réseau. En présence des conclusions des experts ces personnalités n'ont pu que se rallier aux conclusions adoptées par la S.N.C.B.

Electrificatie van het Belgisch spoorwegnet.

In het verslag van de Commissie van Verkeerswezen over de begroting 1951 hebben wij uiteengezet welke verwachtingen gesteld waren in het nieuw stelsel 20.000 volt, eenfasige wisselstroom met 50 perioden.

Maar in België was dit vraagstuk niet meer gans nieuw, vermits reeds 170 km. spoorweglĳnen geëlectriceerd waren met gelijkstroom van 3.000 volt en dat het voor de tractie benodigde materieel met die spanning reeds besteld was.

Er moest dus een vergelijkende balans worden opgemaakt van de beleggingsuitgaven voor elk van die twee stelsels en er diende uitgemaakt of het verschil groot genoeg was om op te wegen tegen de nadelen die verbonden zijn aan de aanvaarding van de 20.000 volt en inzonderheid de onzekerheid over de practische toepassing van een stelsel dat nog slechts in zijn beginstadium is, de vertraging in de electrificatiewerken en in de indienststelling van de Noord-Zuidverbinding welke uit de aanvaarding van het nieuw stelsel zou voortvloeien; en de bezwaren van de vervanging van de stroom van 3.000 volt door stroom van 20.000 volt op de reeds geëlectriceerde lijnen en inzonderheid de noodwendigheid om weken- en misschien maandenlang opnieuw stoomtreinen in gebruik te stellen op die lijnen.

Die kwesties werden bestudeerd door de Electrificatiecommissie van de N. M. B. S., welke de raad heeft ingewonnen van hoogleraren, van vertegenwoordigers van Belgische constructeurs van electrisch rollend materieel en van vertegenwoordigers in electriciteitsverdelers.

De Commissie beschouwde de veronderstellingen die het gunstigst zijn voor het nieuw stelsel en kwam tot het besluit dat, zelfs in die optimale voorwaarden, de verandering geen voordeel zou opleveren op het gebied van de beleggingen.

Ter zake van de jaarlijkse bedrijfsuitgaven, welke voor de N. M. B. S. een bestendige last zijn, was het, naar het oordeel van de Commissie, ten eerste te vrezen, dat de aanvaarding van het nieuw systeem nadelig zou uitvallen,

De Commissie heeft dus gemeend de voortzetting van de electrificatiewerken op 3.000 volt te moeten aanprijzen. Wij drukken de wens uit dat haar aanbevelingen in de toekomst door de feiten bevestigd mogen worden.

Ter vergadering van 27 April 1951 heeft de Raad van Beheer van de N. M. B. S. de besluiten van de Commissie goedgekeurd.

Ten einde hen op de hoogte te brengen van alle gegevens van het vraagstuk ontbood de Minister van Verkeerswegen, op 2 Mei 1951, in zijn kabinet verscheidene parlementsleden van de onderscheiden politieke groepen, die zich sinds lang met de kwestie van de electrificatie van het net hadden bezighouden. Tegenover de besluiten van de experten konden die personaliteiten enkel de door de N. M. B. S. aangenomen besluiten bijtreden.

Au cours de sa réunion du 4 mai 1951, le Conseil des Ministres a pris connaissance des résultats de l'étude et a demandé à la S.N.C.B. de poursuivre activement en 3.000 volts les travaux d'électrification des lignes.

Votre Commission souhaite, avec la direction de la S.N.C.B., que la réalisation de cette électrification puisse se réaliser le plus rapidement possible afin d'assurer à la Société Nationale tous les avantages de ce mode d'exploitation.

CHAPITRE II.

Marine.

Il nous a paru intéressant d'ajouter à ce rapport une rapide analyse des réalisations faites depuis 1950 dans le domaine de la marine marchande belge et d'examiner les effets de la loi du 23 août 1948 organique du crédit maritime.

Dans un important discours prononcé le 18 novembre 1951 à l'assemblée générale de la C.M.B. le Ministre des Communications a voulu faire le point des réalisations accomplies depuis 18 mois par son département. Nous croyons ne pouvoir faire mieux que de citer presque textuellement cet exposé en raison de l'intérêt qu'il présente et de l'apercu qu'il donne sur la situation de la marine marchande.

Nos armateurs n'ont pas hésité à entreprendre un sérieux effort en vue de l'extension ou de l'amélioration de la flotte.

En regard de l'accroissement enregistré depuis deux ans (près de 40.000 tonneaux bruts), il convient cependant de placer les amputations subies dans le même laps de temps par la flotte belge, soit un peu plus de 23.000 tonneaux bruts, représentés par la perte de 3 navires (8.250 tonneaux bruts) et la vente à l'étranger des 7 autres (quelque 15.000 tonneaux bruts).

L'accroissement de la flotte est dû à l'amélioration de la situation, mais l'effort déployé par les armateurs a été soutenu d'une façon efficace par plusieurs mesures décrétées par les pouvoirs publics.

Il convient de signaler en tout premier lieu les effets heureux de l'arrêté-loi du 27 février 1947 sur l'Amarig et la loi du 23 août 1948 organique du Crédit Maritime.

L'assurance maritime contre les risques de guerre a grandement favorisé la reconstruction de la flotte belge à son ampleur d'avant-guerre et lui a permis d'atteindre ce résultat, avant tout autre pays européen, à des conditions dont les armateurs ont eu l'occasion de se déclarer satisfaits. Un projet de loi perfectionnant l'arrêté-loi de 1947 a été déposé qui permettra de régler équitablement des cas particuliers, spécialement dans le domaine de la pêche et de liquider définitivement les opérations résultant de la dernière guerre.

Tijdens zijn vergadering van 4 Mei 1951 heeft de Ministerraad kennis genomen van de uitkomsten der studie en aan de N.M.B.S. gevraagd de electrificatiewerken van de lijnen op 3.000 volt actief door te zetten.

Evenals de directie van de N.M.B.S. wenst uw Commissie dat de verwezenlijking van die electrificatie zo vlug mogelijk tot stand zou komen om aan de Nationale Maatschappij alle voordelen van die wijze van exploitatie te verschaffen.

HOOFDSTUK II.

Zeewezen.

Het kwam ons belangwekkend voor bij dit verslag een bondige ontleding te voegen van hetgeen sinds 1950 is verwezenlijkt op het gebied van de Belgische koopvaardijvloot en de uitwerking van de wet van 23 Augustus 1948 op het scheepskrediet te onderzoeken.

In een belangrijke redevoering op 18 November 1951 uitgesproken ter algemene vergadering van de C.M.B. heeft de Minister van Verkeerswezen een overzicht willen geven van hetgeen sinds 18 maanden door zijn departement is verwezenlijkt. Wij menen niet beter te kunnen doen dan zijn uiteenzetting hier bijna woordelijk over te nemen wegens het belang daarvan en om reden van het daarin gegeven overzicht van de toestand van de koopvaardijvloot.

Onze reders hebben niet geaarzeld een ernstige inspanning te doen om de vloot uit te breiden of te verbeteren.

Tegenover de aangroei die sinds twee jaar is ingetreden (bijna 40.000 bruto-ton) dienen evenwel gesteld te verliesen die de Belgische vloot tijdens hetzelfde tijdperk heeft geleden, te weten ietwat meer dan 23.000 bruto ton, vertegenwoordigd door het uitvallen van 3 schepen (8.250 bruto-ton) en de verkoop aan het buitenland van 7 andere (zowat 15.000 bruto-ton).

De reden van de aangroei ligt in de verbetering van de toestand, maar de inspanning van de reders werd zeer doeltreffend gesteund door verschillende maatregelen van de openbare overheden.

In de eerste plaats dienen vermeld de gelukkige gevolgen van de besluitwet van 27 Februari 1947 op de V.O.Z.O.R. en de wet van 23 Augustus 1948 op het Scheepskrediet.

De zeeverzekering tegen oorlogsrisico heeft de heropbouw van de Belgische vloot tot op haar vooroorlogse omvang sterk in de hand gewerkt en heeft het mogelijk gemaakt dat dit resultaat hier eerder werd bereikt dan in om het even welk ander Europees land, en onder voorwaarden waarover de reders zich voldaan hebben kunnen verklaren. Een wetsontwerp ter verbetering van de besluitwet van 1947 is ingediend, waardoor het zal mogelijk zijn de bijzondere gevallen, inzonderheid op het gebied van de visserij, op billijke wijze te regelen en de verrichtingen in verband met de jongste oorlog voorgoed af te sluiten.

La loi de 1948 sur le Crédit Maritime a créé, après la guerre, les moyens de renouvellement et d'entretien des flottes marchandes et de la pêche. Par application de cette loi, nous trouvons dans le budget :

1^o à l'article 20-1, un crédit de 11 millions destiné à couvrir l'intervention de l'état dans le payement des intérêts dus par les bénéficiaires de prêts consentis par les établissements publics de crédit ;

2^o à l'article 20-2, un crédit de 500.000 fr. destiné à couvrir le cas échéant la garantie donnée par l'état, par application de l'article 1 litt. b de la loi du 23 août 1948, pour le remboursement des prêts consentis par les organismes publics ;

3^o à l'article 409 du Budget des Dépenses extraordinaires un crédit de 125 millions pour la constitution d'un fonds destiné à assurer le maintien et le développement de la marine marchande et de la pêche maritime. Ce crédit représente la 4^e tranche du montant global de 2 milliards de francs prévu par la loi. Il a été alloué 200 millions sur les budgets des exercices 1949 à 1951.

Parmi les crédits accordés dans les derniers temps pour le renouvellement des marines marchande et de pêche, il convient de citer les plus importants : ils atteignent le total, assez impressionnant à l'échelle belge, de plus de 400 millions pour la construction de

- a) Deux cargos de 2.000 tonnes dead-weight.
- b) Trois chalutiers.
- c) Une grande drague suceuse,
- d) Un pétrolier de 29.500 tonnes dead-weight. — La plus grosse unité construite sur chantiers belges et en même temps la plus grande de la flotte belge.
- e) Un cargo de 3.000 tonnes dead-weight.
- f) Un caboteur de 1.150 tonnes dead-weight.

Il est intéressant de noter que la très grosse partie (au moins 90 p. c.) de ces nouvelles commandes (près de 70.000 tonnes) est allée aux chantiers belges. L'obligation de construire sur chantiers belges ne souffre d'exception que pour des raisons majeures telles que une différence de prix trop importante ou bien des constructions spéciales d'initiative étrangère dont l'expérience peut être mise à profit.

Parallèlement aux constructions entamées grâce au crédit maritime, il importe de signaler encore celles entreprises avec les seuls moyens de l'armement. Et à ce sujet il convient de citer les 3 cargos à moteur modernes de la C. M. B. En sorte que, par la seule exécution du programme en cours, la flotte belge s'enrichira, d'ici deux ans, d'au moins 100 mille tonnes de navires modernes, de toutes catégories.

La recrudescence d'intérêt témoignée à l'industrie de l'armement par les armateurs trouve certainement son origine première dans l'amélioration sensible des frêts constatés depuis le milieu de l'année 1950.

De wet van 1948 op het Scheepskrediet heeft, na de oorlog, de middelen verschaft voor de hernieuwing en uitbreiding van de handels- en visserijvloot. Ter uitvoering van die wet vinden wij in de begroting :

1^o op artikel 20-1, een krediet van 11 miljoen tot dekking van de tussenkomst van de Staat in de betaling van de intresten op leningen toegestaan door de openbare kredietinstellingen ;

2^o op artikel 20-2, een krediet van 500.000 fr. tot dekking, in voorkomend geval, van de waarborg van de Staat, gegeven bij toepassing van artikel 1, litt. b, der wet van 23 Augustus 1948, voor de terugbetaling van leningen toegestaan door de openbare organismen.

3^o op artikel 409 van de begroting der Buitengewone Ontvangsten, een krediet van 125 miljoen voor de aanleg van een fonds bestemd om het behoud en de ontwikkeling van de handelsvloot en van de zeevisserij te verzekeren. Dit krediet is de 4^e schijf van een bij de wet voorzien globaal bedrag van 2 milliard frank. Op de begrotingen der dienstjaren 1949 tot 1951 werd een som van 200 milliard uitgetrokken.

Onder de kredieten die de jongste tijd toegestaan werden voor de hernieuwing der koopvaardij- en vissersvloot dienen de voornaamste vermeld : zij bereiken het voor België vrij indrukwekkend totaal van meer dan 400 miljoen voor de aanbouw van :

- a) twee cargo's van 2.000 ton dead-weight.
- b) drie treilers ;
- c) een grote zandzuiger ;
- d) een tankschip van 29.000 dead-weight, — de grootste eenheid die op een Belgische werf is gebouwd en tevens de grootste van de Belgische vloot ;
- e) een cargo van 3.000 ton dead-weight ;
- f) een kustvaarder van 1.150 ton dead-weight.

Opmerkenswaardig is het, dat een overgroot gedeelte (op zijn minst 90 t. h.) van die nieuwe bestellingen (bijna 70.000 ton) bij Belgische werven werden geplaatst. Van de verplichting om de schepen op Belgische werven te laten bouwen worden slechts uitzonderingen geduld om grondige redenen, zoals een te groot prijsverschil ofwel wanneer het gaat om speciale modellen, vrucht van een buitenlands initiatief, waaruit voordeel kan worden getrokken.

Onafhankelijk van de bouw, welke dank zij het scheepskrediet werd ingezet, dienen ook de constructies vermeld, welke uitsluitend met de middelen der rederij werden aangevangen. In dit verband mogen de drie moderne motorvrachtschepen van de C. M. B. genoemd worden. De voltooiing van het in uitvoer zijnde programma zal, binnen twee jaar, de Belgische vloot met moderne schepen van alle categorieën, alles samen tenminste 100.000 ton metende, verrijken.

De vernieuwde belangstelling van de reders voor de scheepsbouw, is voorzeker te wijten aan de gevoelige verbetering, welke sedert het midden van het jaar 1950 inzake vrachtlonen is ingetreden.

Mais il n'en reste pas moins vrai que des mesures d'ordre fiscal, réclamées depuis longtemps par les armateurs, comme le soutien indirect indispensable au maintien et au développement de la marine marchande, devraient constituer le stimulant indispensable.

Sur la recommandation pressante du Ministre des Communications, le Ministre des Finances a établi en faveur de l'industrie maritime un régime spécial d'amortissements admis en exemption de l'impôt. Ce régime n'a peut-être pas rencontré tous le desiderata des intéressés, car il y a des principes majeurs sur lesquels notre service fiscal est échafaudé et auxquels il entend ne pas déroger, mais l'on peut affirmer que dans le cadre de ces principes, le Ministre des Finances est allé aussi loin que possible.

Le nouveau régime permet en effet d'amortir un navire nouvellement acquis — par construction ou de seconde main — à raison de 50 p.c. de sa valeur en l'espace des trois premières années et à raison de l'entière de sa valeur après huit ans. Pour les navires en possession de l'armateur avant le début de l'année 1951, le fisc tolère, en dehors des amortissements normaux sur base des règles nouvelles, un complément d'amortissement permettant de combler les insuffisances d'amortissements du passé.

L'on peut affirmer sans crainte de démenti que le régime nouveau est, dans son ensemble, au moins aussi avantageux que ceux d'autres pays qui ont été cités comme exemple d'une bonne compréhension des besoins spéciaux de l'armement maritime.

Les armateurs avaient également attiré l'attention du gouvernement sur les charges très lourdes que représentent la taxe de transmission de 4,5 p.c. appliquée aux fournitures de matières d'armement et d'ameublement à bord des navires et la taxe de 4,5 p.c. sur les réparations effectuées en Belgique. Il est permis de prévoir que sous le rapport de ces taxes notre armement recevra bientôt de substantielles satisfactions.

Les bénéficiaires de ces mesures fiscales d'exemption ne seront pas seulement les armements au commerce et à la pêche, mais également la batellerie.

CHAPITRE III.

Coordination des transports.

Cette question n'est pas neuve; elle est posée dans notre pays depuis une vingtaine d'années. Elle se présente d'ailleurs aussi dans les autres pays, mais jusqu'à présent nulle part une solution complète du problème n'a pu être trouvée et réalisée.

Le sentiment général est cependant que cette coordination des transports est demandée par l'économie générale et ensuite qu'elle est souhaitable dans l'intérêt même des transporteurs qui pâtissent de la situation désordonnée actuelle. Mais sa réalisation rencontre de grandes difficultés en raison des conditions très différentes dans lesquelles se meuvent les différents modes de transport.

Het staat niettemin vast dat de maatregelen van fiscale aard, waarom de reders sedert lang verzoeken met het oog op het behoud en de ontwikkeling van de koopvaardijvloot, een onmisbare prikkel zijn.

Op het dringend verzoek van de Minister van Verkeerswezen, heeft de Minister van Financiën ten gunste van de scheepvaartindustrie een bijzonder stelsel van belastingvrije afschrijvingen ingevoerd. Dit stelsel beantwoordt misschien niet aan al de desiderata van de betrokkenen. Ons fiscaal bestuur huldigt immers zekere beginselen waarvan het niet wenst af te wijken, maar wij moeten zeggen, dat binnen het kader van deze beginselen, de Minister van Financiën zover mogelijk is gegaan.

Ingevolge de jongste bepalingen mag een nieuw verkregen schip — pas gebouwd of tweedehands — voor 50 t.h. van zijn waarde tijdens de eerste drie jaren en voor zijn ganse waarde na acht jaar afgeschreven worden. Wat de schepen betreft, die de reder vóór het begin van het jaar 1951 bezat, laat de fiscus toe, buiten de normale afschrijvingen op grond van de nieuwe regels, een aanvullende afschrijving te doen om te voorzien in de ontoereikende afschrijvingen der vorige jaren.

Men mag dus gerust zeggen, dat het nieuwe stelsel, als geheel, minstens zo gunstig is als in andere landen, die als voorbeeld van een goed inzicht in de speciale behoeften van de zeereederij werden gesteld.

De reders hadden ook de aandacht van de Regering gevestigd op de zeer zware lasten, welke voortvloeien uit de toepassing van de overdrachtsbelasting van 4,5 t.h. op de leveringen voor uitrusting en meubilering der schepen, evenals van de belasting van 4,5 t.h. op de in België uitgevoerde herstellingen. Het is te voorzien dat, wat deze belasting betreft, onze rederij eerlang ruimschoots voldoening zal krijgen.

Deze fiscale uitzonderingsmaatregelen zullen niet alleen voor de handels- en visserijvloot, maar ook voor de binnenscheepvaart gelden.

HOOFDSTUK III.

Coördinatie van het vervoer.

Dit is geen nieuw vraagstuk; het land wacht sinds ongeveer twintig jaar op een oplossing. Het bestaat trouwens ook in de andere landen, maar tot heden toe is er nergens een volledige oplossing voor gevonden en toegepast.

Men is evenwel algemeen van gevoelen dat de algemene economie die vervoerscoördinatie eist en dat zij gewenst is in het belang der vervoerders zelf, die onder de huidige wanorde lijden. Maar de verwezenlijking er van gaat gepaard met grote moeilijkheden ingevolge het grote verschil in de voorwaarden die voor de onderscheidene verkeersmiddelen gelden.

Désireuse de connaître la politique suivie en cette matière par le Département des Communications, votre Commission a demandé au Ministre de lui faire connaître son point de vue.

Dans sa réponse, le Ministre a fait observer que la question de la coordination des transports se pose en raison du fait qu'après une longue période de quasi monopole détenu par le chemin de fer, un nouveau mode de transport s'est imposé, du jour au lendemain, en concurrent sérieux. Il s'agit du transport par route. Or, au cours des années où le chemin de fer bénéficiait de ce monopole, il s'est créé en fait un régime artificiel, voire fantaisiste, dont l'honorable Ministre citait des exemples :

1^o l'établissement de la tarification *ad valorem* pour le transport des marchandises;

2^o la création de transports à rendement très faible, notamment celle de lignes ferrées à trafic peu intense et la mise en circulation d'un grand nombre de trains de voyageurs peu utilisés;

3^o l'imposition faite au détenteur du monopole, par le Pouvoir exécutif ou par le Pouvoir législatif, d'obligations comme celles d'accepter tous les transports de quelque nature que ce soit; d'assurer gratuitement certains transports militaires ou civils; de pratiquer des réductions de tarifs pour les abonnements ordinaires, scolaires et ouvriers, ainsi que pour toute une catégorie d'autres bénéficiaires : anciens combattants, invalides, familles nombreuses;

4^o l'établissement d'un régime somptuaire par la création de moyens superflus, par l'utilisation d'un nombre d'agents plus élevé qu'il n'eût été strictement nécessaire et par l'établissement d'un régime octroyant au personnel des avantages supérieurs à ceux d'autres secteurs.

Tout cela était possible parce qu'en l'absence de concurrence on pouvait équilibrer le budget par l'augmentation des tarifs généraux.

Ceci ne peut plus se faire actuellement, car les transports dont les tarifs deviennent trop élevés sont aisément repris par la concurrence.

Comment peut-on partager les transports qui doivent normalement revenir au rail, à la route ou aux canaux ?

Les transports par voie fluviale mériteraient un examen spécial; ce sont surtout la route et le rail qui se posent comme les deux plus forts concurrents.

Leur bonne coordination exige les conditions suivantes :

a) Il faut d'abord les mettre à égalité à la base, en faisant supporter à chacun d'eux leur prix de revient total.

En ce qui concerne le matériel roulant, on peut dire que cette égalité existe puisque la route et le rail doivent tous deux acquérir et entretenir leur propre matériel.

Mais il en est autrement en matière d'infrastructure, qui présente un problème plus délicat;

Uw Commissie heeft de ten deze door het Departement van Verkeerswezen gevolgde politiek willen kennen en de Minister gevraagd haar zijn standpunt mede te delen.

De Minister merkte in zijn antwoord dat het vraagstuk van de vervoercoördinatie gerezen is wegens het feit dat, naast de spoorwegen die gedurende een lange tijd over een quasi-monopolie beschikten, thans onverwacht een nieuw transportmiddel, nl. het wegvervoer, als een geduchte mededinger is naar voren getreden. Terwijl de spoorwegen over dit monopolie beschikten, werd een kunstmatig, zelfs fantaisistisch stelsel in het leven geroepen, waarvan de geachte Minister voorbeelden heeft gegeven :

1^o de instelling van een tarief *ad valorem* voor het goederenvervoer;

2^o de exploitatie van lijnen met zeer laag rendement, namelijk die met gering verkeer, en de inlegging van een groot aantal weinig gebruikte reizigers-treinen;

3^o verplichting aan de monopoliehouder opgelegd door de uitvoerende of de wetgevende macht, van elk vervoer aan te nemen; kosteloos transport te doen voor sommige militaire of burgerlijke doeleinden; tariefverminderingen te verlenen voor gewone, school- en werkabonnementen en voor een reeks andere genothebbers : oudstrijders, invaliden, grote gezinnen;

4^o invoering van overdadige weelde, door het aanwenden van overvloedige middelen, het houden van meer personeel dan strikt vereist was en het verlenen aan dit personeel, van grotere voordelen dan in andere sectoren worden toegekend.

Dat alles was mogelijk omdat de begroting bij ontstentenis van concurrentie sluitend kon gemaakt worden door verhoging der algemene tarieven.

Thans is dit niet meer doenlijk, omdat het vervoer tegen een te hoog tarief gemakkelijk door de concurrent overgenomen wordt.

Hoe kan het vervoer, dat normaal per spoor, over de weg of te water moet geschieden, verdeeld worden ?

Het vervoer te water verdient een speciaal onderzoek; de twee geduchtste concurrenten zijn vooral de weg en het spoor.

Voor een goede ordening moeten de volgende voorwaarden geschapen worden :

a) Zij moeten beide van een gelijke grondslag kunnen vertrekken, waarbij elk zijn totale kostprijs zelf te dragen heeft.

Ten aanzien van het rollend materieel mag worden aangenomen dat die gelijkheid bestaat, vermits zowel het spoorweg als het wegvervoer verplicht is zelf het eigen materieel te kopen en te onderhouden.

Maar dit geldt niet op het gebied van de infrastructuur, waar een moeilijker probleem rijst.

b) Si l'Etat impose des obligations à l'un des concurrents, il doit, ou bien lui donner des avantages correspondants, ou bien l'indemniser;

c) Il faut laisser jouer la concurrence entre les divers moyens de transports, moyennant pour ceux-ci d'avoir à respecter une réglementation adéquate.

C'est guidé par ces principes que l'honorable Ministre a déjà résolu les points suivants :

1° la simplification de l'exploitation de certaines lignes ferrées;

2° l'indemnisation partielle accordée aux chemins de fer pour les pertes de recettes résultant des réductions de tarifs des abonnements ouvriers et des réductions aux invalides, familles nombreuses etc.;

3° l'octroi d'une plus grande liberté d'action aux transporteurs de marchandises par camions, sanctionné par l'arrêté royal de mai 1951;

4° l'application intégrale des lois de 1931 et de 1946 pour les transports réguliers de personnes par autobus;

5° l'extension du nombre d'autorisations données pour l'exploitation des autocars. On peut dire que pratiquement tous ceux qui en ont fait la demande ont obtenu satisfaction.

On peut conclure des idées émises par l'honorable Ministre que la question de la coordination des transports ne sera pas réglée en un tournemain et ne peut l'être ainsi. La solution doit être recherchée dans la préparation progressive du terrain favorable qui permettait de laisser une libre et saine concurrence jouer entre le rail et la route. Mais pour qu'il puisse en être ainsi, il faut nécessairement que l'un et l'autre soient mis dans des conditions d'exploitation identiques. Ce qui, évidemment, ne peut être réalisé que progressivement et prudemment.

CHAPITRE IV.

SABENA

Le Sénat ne peut pas se désintéresser de la situation de la Sabena, d'abord parce qu'il s'agit d'une société belge dont l'activité s'étend non seulement en Belgique mais également à l'étranger, et ensuite et surtout en raison des intérêts considérables de l'Etat dans cette société. Il se rappellera en effet qu'une loi du 6 avril 1949 a autorisé la Sabena à porter son capital social de 20 à 300 millions et que l'Etat et le Congo Belge ont été autorisés à souscrire à l'augmentation de capital chacun pour un montant de 70 millions de francs. Dès lors il nous a paru utile de donner pour les deux derniers exercices 1950 et 1951 les résultats financiers.

b) Indien de Staat aan een der concurrenten verplichtingen oplegt, moet hij hem overeenkomstige voordelen verlenen of hem schadeloos stellen.

c) Men moet aan de concurrentie tussen de verschillende transportmiddelen vrij spel laten, doch ze aan een passende reglementering onderwerpen.

Op grond van die beginselen, heeft de geachte Minister reeds de volgende punten geregeld :

1° exploitatievereenvoudiging op sommige spoorlijnen;

2° gedeeltelijke vergoeding der spoorwegen voor ontvangstenderving ingevolge tariefverminderingen voor werkabonnements, invaliden, grote gezinnen, enz.;

3° grotere vrijheid voor de vervoerders van goederen per vrachtwagen, bekrachtigd bij koninklijk besluit van Mei 1951;

4° volledige toepassing der wetten van 1931 en 1946 op het geregeld vervoer van personen per autobus;

5° verhoging van het aantal vergunningen voor de exploitatie van autocars. Practisch hebben allen, die om een vergunning verzocht hebben, voldoening gekregen.

Uit de gedachten, die de geachte Minister heeft vooropgezet, mag besloten worden dat het vraagstuk der vervoerscoördinatie niet in een handomdraai zal en kan opgelost worden. De oplossing moet gezocht worden in de geleidelijke voorbereiding van een gunstig terrein, waarop een vrije en gezonde concurrentie tussen de weg en het spoor kan tot stand komen. Maar daartoe is vereist dat beide onder dezelfde omstandigheden kunnen werken en dit kan natuurlijk slechts geleidelijk en omzichtig worden verwezenlijkt.

HOOFDSTUK IV.

SABENA

De Senaat kan de toestand van de Sabena niet stilzwijgend voorbijgaan, omdat het hier een Belgische Maatschappij betreft, waarvan de werkring niet alleen in België ligt, maar zich ook tot het buitenland uitstrekt, en vooral om de aanzienlijke belangen van de Staat in die Maatschappij. Men zal zich nog herinneren dat de wet van 6 April 1949 de Sabena machtigt haar maatschappelijk kapitaal van 20 op 300 miljoen frank te brengen en de Staat en Belgisch-Congo toelating verleent ieder voor een bedrag van 70 miljoen frank op die kapitaalsverhoging in te schrijven. Het is ons derhalve nuttig voorgekomen de financiële resultaten der twee jongste dienstjaren, 1950 en 1951, te vermelden.

Ils se présentent comme suit :

Exercice 1950 :

Recettes totales fr.	937.434.624
Dépenses	958.072.644
Perte . . fr.	20.638.020

Exercice 1951 :

Recettes fr.	1.221.000.000
Dépenses	1.157.500.000
Résultat bénéficiaire . . fr.	63.500.000

Ce tableau démontre que si l'exercice 1950 avait fait constater une nette amélioration sur celui de l'année 1949, il laissait cependant apparaître une perte de plus de 20 millions qui devait être couverte par une intervention de l'Etat récupérable conformément à l'article 33 des statuts. L'intervention de l'Etat récupérable avait été pour l'exercice 1949, de 89.152.794 francs.

Le Conseil d'administration a persévéré dans l'adoption d'une politique d'expansion mesurée qui tendait à l'abaissement des prix de revient par l'augmentation de la production. Nous avons la satisfaction de reconnaître que le succès a couronné ses efforts.

Le résultat bénéficiaire de l'exercice 1951 : 63.500.000 francs, est vraiment encourageant.

Il serait erroné de croire que ce résultat est dû uniquement à l'affrètement par le Gouvernement de plusieurs avions quadrimoteurs mis à la disposition du Commandement des Nations-Unies pour effectuer des opérations sur le pont aérien du Pacifique. Cette opération a donné un résultat bénéficiaire de quelque 17 millions. Le restant du bénéfice a été acquis dans l'exploitation normale de ses lignes habituelles.

Il est intéressant d'ailleurs de jeter un coup d'œil sur le tableau statistique, donné ci-dessous, et qui concerne les exercices 1946 à 1951 :

Ze zijn de volgende :

Dienstjaar 1950.

Totale ontvangsten fr.	937.434.624
Uitgaven	958.072.644
Verlies . fr.	20.638.020

Dienstjaar 1951.

Ontvangsten fr.	1.221.000.000
Uitgaven	1.157.500.000
Winst . fr.	63.500.000

Uit deze tabel blijkt dat, zo het dienstjaar 1950 vergeleken bij 1949, een gevoelige verbetering bracht het toch een verlies van meer dan 20 miljoen liet, dat moest gedekt worden door een staatstoelage, die overeenkomstig artikel 33 der statuten terugvorderbaar is. De terugvorderbare staatstoelage voor het dienstjaar 1949 bedroeg 89.152.794 frank.

De Raad van Beheer heeft de politiek van gematigde expansie, n. l. vermindering van de kostprijs door opvoering der productie, doorgezet. Wij erkennen gaarne dat die inspanning met welslagen bekroond is.

De winst over het dienstjaar 1951, 63.500.000 frank, is werkelijk bemoedigend.

Het ware verkeerd te geloven, dat dit resultaat alleen het gevolg is van de chartering door de Regering van verscheidene viermotorige vliegtuigen, die ter beschikking van het Commando der Verenigde Natien gesteld zijn voor de luchtbrug over de Stille Oceaan. Die verrichting heeft een winst van ongeveer 17 miljoen opgeleverd. Het overige komt voort uit de normale exploitatie van de gewone lijnen.

Het is trouwens interessant even een blik te werpen op de onderstaande statistische tabel betreffende de dienstjaren 1946 tot 1951.

Années	T. Km. offertes	T. Km. transportées	Coefficeint de chargem ^t	Km. parcourus	Passagers transportés	Km. passagers	T. Km. fret	T. Km. poste
Jaren	Aangeboden T. Km.	Vervoerde T. Km.	Bevrachtings-coëfficiënt	Aantal gevlogen km.	Aantal reizigers	Km. passagiers	T. Km. vracht	T. Km. post
1946	18.109.655	15.940.065	88,0 %	7.639.551	121.138	153.376.450	941.660	584.897
1947	38.850.453	24.509.286	63,1 %	12.467.588	186.127	214.790.253	3.357.941	861.875
1948	46.550.454	29.103.593	62,5 %	13.620.804	146.111	216.230.445	7.345.319	1.052.982
1949	48.958.324	30.407.366	62,1 %	13.727.365	168.604	234.827.449	6.359.954	1.274.903
1950	60.901.241	40.943.184	67,2 %	16.259.588	195.466	270.625.532	11.756.417	1.658.010
1951	72.275.957	52.481.334	72,6 %	19.181.048	260.674	308.582.645	19.336.285	2.304.640

Ce tableau nous démontre que les coefficients de chargement sur les lignes régulières se sont nettement améliorés au cours des deux derniers exercices et il est à remarquer que la diminution des prix de revient a permis une forte augmentation du volume des transports par avions frêtés.

Le nombre de passagers transportés passe de 168.000 en 1949 à 195.000 en 1950 et à 260.000 en 1951.

Le transport des marchandises avait presque doublé de 1949 à 1950 et avait atteint en cette dernière année le quart du volume total transporté contre un cinquième au cours de l'exercice précédent. Il passe en 1951 à 37 % du volume total transporté.

Enfin, le transport du courrier a, lui aussi, presque doublé de 1949 à 1951, en passant de 1.274.905 t/km à 2.304.640 t/km.

Au cours de l'exercice 1950, la Sabena a transporté entre la Belgique et le Congo 21.840 passagers et 29.270 passagers sur le réseau intérieur congolais. Les chiffres de 1951 sont respectivement de 23.545 et de 37.198.

Ces résultats indiquent bien que l'économie mondiale des transports aériens est en constante progression. Il était indiqué que la Belgique y tienne la place importante que devait lui assurer sa structure géographique de plateforme de l'Europe.

Mais ils ne pouvaient être obtenus qu'à la condition que notre Société Nationale de Transports Aériens offre à la clientèle nationale et internationale une organisation, un service et une sécurité qui répondent en tous points aux exigences de la clientèle. Le résultat montre, à n'en pas douter, que la Direction de la Sabena et son personnel ont su mériter la confiance des voyageurs aériens. Une amélioration notable pourra encore être apportée lorsque les six nouveaux avions quadrimoteurs Douglas D.C. 6-B commandés seront mis en ligne au début de 1953.

L'Etat et la Colonie bénéficieront aussi des résultats favorables de l'exercice 1951. Le montant total des dividendes qui leur seront payés s'élèveront à quelque 18 millions.

Deze tabel toont aan dat de bevrachtingscoëfficiënten op de geregelde lijnen in de twee jongste dienstjaren merkkelijk beter zijn geworden en er zij opgemerkt, dat de kostprijsvermindering een verhoging van het transportvolume per bevracht vliegtuig mogelijk heeft gemaakt.

Het aantal vervoerde reizigers is gestegen van 168.000 in 1949 tot 195.000 in 1950 en 260.000 in 1951.

Het goederenvervoer is van 1949 tot 1950 haast verdubbeld en bereikte in dit laatste jaar een vierde van het totaal vervoerde volume tegen een vijfde in de loop van het vorig dienstjaar. Het steeg in 1951 tot 37 t. h. van dat volume.

Tenslotte is ook het postvervoer haast verdubbeld van 1949 tot 1951; het steeg van 1.274.905 t/km tot 2.304.640 t/km.

Gedurende het dienstjaar 1950 heeft de Sabena 21.840 passagiers vervoerd tussen België en Congo en 29.270 op het binnenlands Congolees net. De cijfers voor 1951 zijn respectievelijk 23.545 en 37.198.

Die resultaten wijzen er op dat de wereldeconomie van het luchtvervoer gestadig vooruitgaat. België diende er de belangrijke plaats in te nemen die ons land ingevolge zijn aardrijkskundige ligging als draaischijf van Europa toekomt.

Die resultaten konden echter slechts verkregen worden bijaldien onze Nationale Maatschappij voor Luchtvervoer haar nationale en internationale cliënteel een organisatie, een « service » en een veiligheid kon bieden die in alle opzichten aan de eisen van die cliënteel voldoen. Het resultaat bewijst dat de directie en het personeel van de Sabena het vertrouwen van de luchtreizigers gewonnen hebben. Er zal nog een grote verbetering kunnen plaats hebben wanneer de thans bestelde zes nieuwe viermotorige Douglas D.C. 6-B begin 1953 in dienst zullen genomen worden.

De Staat en de Kolonie delen in de winst van het dienstjaar 1951. Ze zullen, in totaal, ongeveer 18 miljoen aan dividenden ontvangen.

Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

TITEL II.

R. T. T.

Telefonie.

De Regie van T.T. zet in 1952 hare werkzaamheden van modernisatie en van uitbreiding stelselmatig voort. Zoals wij verleden jaar hadden aangestipt, was het echter nodig bij de uitvoering van dit plan de gevaarlijke aangroei der financiële lasten niet uit het oog te verliezen en uit dien hoofde was het nodig het rythme der modernisering enigszins te temperen, zonder dat daarom in de minste mate het verwijt van stilstand zou mogen geopperd worden.

Inderdaad het steeds groeiende aantal der abonnementen, enerzijds, en anderzijds het slinken van het aantal wachtende aanvragen wijzen er op dat niets onverlet werd gelaten om zo vlug mogelijk aan de vraag van het telefoonlustig publiek gevolg te geven.

Niet alleen het aantal aangesloten abonneenten gaat in stijgende lijn, maar ook het aantal posten gaat immer vooruit, en als bewijs van het doorzetten van het modernisatieplan moet er op gewezen worden dat het aantal posten die in automatische dienst worden uitgerust reeds het half miljoen merklijk overtreft.

In onderstaande tabellen geven we, enerzijds, de beweging der abonnementen van 1947 tot einde 1951, en anderzijds, de beweging van het aantal aanvragen die op aansluiting wachten.

TITRE II.

R. T. T.

Téléphones.

La Régie T.T. poursuit systématiquement en 1952 ses travaux de modernisation et d'extension. Ainsi que nous l'avions signalé l'année passée, il est cependant nécessaire dans l'exécution de ce plan, de ne pas perdre de vue l'augmentation dangereuse des charges financières et de ralentir quelque peu de ce fait le rythme de la modernisation sans que la Régie puisse encourir pour autant le moindre reproche d'arrêter les travaux.

En effet, le nombre toujours croissant d'abonnés, d'une part, et la réduction du nombre de demandes en souffrance, d'autre part, démontrent que rien n'est négligé pour donner satisfaction sans délai aux personnes désireuses d'être raccordées.

Il y a une augmentation sensible tant du nombre d'abonnés que du nombre de postes et il faut signaler comme preuve de l'exécution continue du plan de modernisation, que le nombre de postes en service automatique dépasse déjà en fait le demi-million.

Aux tableaux ci-dessous nous renseignons, d'une part, le mouvement des abonnés de 1947 à 1951, et, d'autre part, le mouvement du nombre de demandes de raccordement en souffrance.

BEWEGING DER ABONNE'S. — MOUVEMENT DES ABONNÉS

	Op het eind van — A la fin de				
	1947	1948	1949	1950	1951
<i>Aantal aansluitingen</i> (1) — <i>Nombre de raccordements</i> (1) . . .	400.838	443.630	477.771	503.879	522.291
<i>Aantal posten</i> (1) — <i>Nombre de postes</i> (1)	534.780	601.614	649.555	687.012	715.228
<i>in automatische dienst</i> — <i>en service automatique</i> . . .	389.403	441.854	482.542	512.221	537.969
<i>semi-automatisch</i> — <i>semi-automatique</i>	2.968	3.036	3.183	3.454	3.381
<i>in centrale batterij</i> — <i>en batterie centrale</i>	45.018	51.717	51.121	53.590	56.631
<i>in locale batterij</i> — <i>en batterie locale</i>	97.391	105.007	112.709	117.747	117.247

(1) *De dienst aansluitingen meegeteld.* — Y compris les raccordements de service.

Beweging van de wachtende aanvragen.

Op einde 1947 : 55.282.
 1948 : 42.210.
 1949 : 24.375.
 1950 : 13.531.
 1951 : 9.411.

Mouvement des demandes en souffrance.

A la fin de 1947 : 55.282.
 1948 : 42.210.
 1949 : 24.375.
 1950 : 13.531.
 1951 : 9.411.

Deze gestadige aangroei van het abonnements-aantal in België heeft ons land op een zeer eerbare plaats gebracht in de rangschikking der Europese landen volgens de telefoondichtheid.

In onderstaande tabel worden de vergelijkende getallen voor de Europese landen aangegeven op datum van 1 Januari 1951.

*Telefoondichtheid in België
tegenover die in andere landen.*

	Aantal telefoonposten per 100 inwoners op 1 Januari 1951
Zweden	23,9
Zwitserland	19,1
Denemarken	16,9
Noorwegen	13,8
Groot-Brittannië	10,7
Finland	8,0
Luxemburg	8,0
België	7,9
Nederland	7,7
Oostenrijk	5,8
Frankrijk	5,7

Het dichtheidscijfer in België op 1 Januari 1952 is tot 8,3 gestegen, wat de plaats van ons land nog merkkelijk verbetert. Daardoor blijkt ten volle de omvang en de waarde van de inspanning die ons land zich na al de verwoestingen van de oorlog heeft weten te getroosten, om aan ons telefoonnet de ontwikkeling te geven die het heden ten dage kent.

Als vergelijking met de Europese dichtheidscijfers, geven we hieronder een paar getallen voor Overzeese landen :

Verenigde Staten van Noord-Amerika	28,1
Canada	20,8
Australië	13,9

Hieruit blijkt dat er nog veel te doen is in ons land om op het peil der Noord-Amerikanen te komen, al zijn natuurlijk heel wat factoren onder het oog te nemen alvorens een vergelijking op vasten bodem te kunnen maken.

Niet alleen het aantal telefoonposten is in de loop van 1951 toegenomen in ons land, maar eveneens het gebruik daarvan en dit op het drievoudige plan van de regionale dienst, van de intercommunale en de internationale trafiek.

In onderstaande tabel geven we voor deze drievoudige dienst de beweging zowel in gesprekken-heden als in opbrengst voor de jaren 1947 tot en met 1951.

We hebben er aan gehouden naast de opbrengst ook het aantal gesprekken aan te duiden, ten einde de zuivere verhoging van de trafiek buiten de tariefverhogingen aan te tonen.

Le nombre toujours croissant des abonnés en Belgique a valu à notre pays une place très honorable dans le classement des pays européens selon la densité des téléphones.

Le tableau ci-dessous donne les chiffres comparatifs des pays européens au 1^{er} janvier 1951.

*Densité des téléphones en Belgique
comparée à celle d'autres pays.*

	Nombre de postes téléphoniques par 100 habitants au 1 ^{er} janvier 1951
Suède	23,9
Suisse	19,1
Danemark	16,9
Norvège	13,8
Grande-Bretagne	10,7
Finlande	8,0
Luxembourg	8,0
Belgique	7,9
Pays-Bas	7,7
Autriche	5,8
France	5,7

Au 1^{er} janvier 1952, le chiffre de la densité s'établit pour la Belgique à 8,3, ce qui améliore de façon appréciable la place occupée par notre pays. Ce chiffre montre l'importance et la valeur de l'effort que le pays a su s'imposer après toutes les destructions du fait de la guerre, afin de donner à notre réseau téléphonique le développement qu'il a à l'heure actuelle.

A titre de comparaison, nous donnons ci-dessous quelques chiffres concernant la densité dans les pays d'Outre-Mer :

Etats-Unis d'Amérique du Nord	28,1
Canada	20,8
Australie	13,9

Notre pays est donc loin d'atteindre le niveau atteint par l'Amérique du Nord, mais si l'on veut établir une comparaison sur des bases solides, il convient de tenir compte de différents facteurs.

Si le nombre de postes téléphoniques a augmenté dans le courant de l'année 1951, l'on a pu constater également un plus grand nombre de communications tant pour les services régionaux que pour le trafic intercommunal et international.

Le tableau reproduit ci-dessous indique le mouvement des communications et des recettes des années 1947 à 1951 inclusivement.

Afin d'établir l'augmentation du trafic lui-même indépendamment des augmentations de tarif, nous avons fait figurer le nombre de communications en regard des recettes.

TELEFOONTRAFIEK — TRAFIC TÉLÉPHONIQUE.

Jaren Années	Regionale trafiek Trafic régional		Intercommunale trafiek Trafic intercommunal		Internationale trafiek Trafic international	
	Gesprekken Communications	Opbrengst Recettes	Gesprekken Communications	Opbrengst Recettes	Gesprekken Communications	Opbrengst Recettes
1947	357.129.907	349.209.105	48.138.957	284.719.886	2.668.399	87.111.726
1948	369.677.976	372.278.444	56.730.668	334.206.627	3.391.701	114.587.700
1949	392.384.578	498.194.087	50.948.739	364.662.886	3.849.063	127.393.378
1950	420.525.737	547.028.603	56.022.456	409.051.120	4.419.756	151.287.799
1951	433.226.510	653.477.757	59.995.884	491.510.046	4.730.000	179.000.000

De gegevens voor 1951 betreffende de internationale trafiek zijn nog niet de officiële cijfers, maar voorlopig slechts de resultaten van een gematigde raming.

Het programma van oprichting voor 1952 bevat voor 716.320.000 frank werken aan de privaatsnijverheid toe te vertrouwen, en zal dus een ernstige factor zijn in de strijd tegen de werkloosheid.

Deze werken omvatten :

1. Voor gebouwen fr. 113.394.000
2. Kabels 133.759.000
3. Centrales 215.931.000

De bouwpolitiek beoogt voor 1952 het optrekken, voltooien, vergroten of wederaanpassen van een dertigtal gebouwen, waaronder vernoemd worden Diest, Ninove, Brugge, Gent V, Deurne, Luik-Sint-Marguerite, Duffel, Brussel-Eeuwfeest en Ukkel.

Een der voornaamste vereisten ener moderne telefoonexploitatie blijft een uitgebreid en technisch goed uitgerust kabelnet. De Regie zet dan ook onverpoosd haar werkzaamheden in die richting voort. In onderstaande tabel geven we de verschillende kabeluitbreidingen die in 1952 zullen verwezenlijkt worden :

Locale kabels : min of meer 57.000 km.-quart (1 Quart = 4 draden of 2 geleidingen).

Junctiekabels : 419 km. kabel of 40.856 km. geleidingen.

Intercommunale kabels : 122 km. kabel of 21.478 km. geleidingen.

Internationale kabel : 46 km. (Luik-Aken).

Deze kabel is van het type draaggolfkabel van 12 quart en 60 kanalen.

En ce qui concerne le trafic international, les chiffres officiels pour 1951 ne sont pas encore disponibles, et nous avons eu recours aux résultats d'une estimation modérée.

Le programme de constructions prévoit en 1952 des travaux pour un montant total de 716.320.000 fr. à confier à l'industrie privée, ce qui représentera une contribution sérieuse à la lutte contre le chômage.

Ces travaux comprennent :

1. Bâtiments fr. 113.394.000
2. Câbles 133.759.000
3. Centrales 215.931.000

En 1952, il sera procédé à la construction, l'achèvement, l'agrandissement ou l'adaptation d'une trentaine de bâtiments, entre autres à Diest, Ninove, Bruges, Gand V, Deurne, Liège-Sainte-Marguerite, Duffel, Bruxelles-Centenaire et Uccle.

Une exploitation téléphonique moderne exige principalement un réseau de câbles étendu et techniquement bien équipé. Aussi la Régie poursuit-elle sans relâche son activité en ce sens. Le tableau ci-dessous renseigne les différentes extensions de câbles qui seront réalisées en 1952 :

Câbles locaux : plus ou moins 57.000 km.-quart (1 Quart = 4 fils ou 2 conduites).

Câbles de jonction : 419 km. de câbles ou 40.856 km. de conduites.

Câbles intercommunaux : 122 km. de câbles ou 21.478 km. de conduites.

Câble international : 46 km. (Liège-Aix-la-Chapelle).

Ce câble est du type porteur d'ondes de 12 quarts et 60 canaux.

Telegrafie.

Mag de telefonie zich in gunstige ontwikkeling verheugen, dan kan niet hetzelfde gezegd worden van de telegrafie. Van 1947 tot 1951 stellen we inderdaad een gestadige achteruitgang vast voor de binnenlandse telegrafie. De buitenlandse telegrafie daarentegen houdt goed stand en boekt zelfs een lichte vooruitgang zowel in opbrengst als in aantal telegrammen. Dit verschijnsel moet ons echter niet verwonderen. Inderdaad waar de telefoon zijn intrede doet, gaat de telegraaf buiten, en het zal slechts door een verdoorgevoerde modernisering door een specialisatie zijn dat de telegraaf zich zal kunnen staande houden.

In onderstaande tabel geven we de evaluatie van de telegraaftrafiek voor de jaren 1947 tot en met 1951.

Télégraphie.

Si la téléphonie connaît un développement favorable, il n'en est pas de même pour la télégraphie. De 1947 à 1951 nous constatons en effet une régression constante de la télégraphie intérieure. La télégraphie avec l'étranger, par contre, se maintient et est même en léger progrès tant en ce qui concerne les recettes que pour le nombre de télégrammes. Ce phénomène ne doit guère nous étonner. C'est la conséquence logique de l'usage de plus en plus généralisé du téléphone, et le télégraphe ne pourra se maintenir que grâce à une modernisation très poussée et par une spécialisation.

Le tableau ci-dessous montre l'évolution du trafic télégraphique pour les années 1947 à 1951 inclusivement.

TELEGRAAFTRAFIEK. — TRAFIC TÉLÉGRAPHIQUE

Jaren — Années	Binnenlandse telegrafie — Télégraphie intérieure		Buitenlandse telegrafie — Télégraphie avec l'étranger	
	Telegrammen — Télégrammes	Opbrengst — Recettes	Telegrammen — Télégrammes	Opbrengst — Recettes
1947	6.182.642	58.548.314,19	3.565.056	100.199.373,38
1948	5.582.500	56.068.596,70	3.527.807	98.177.976,27
1949	5.020.151	71.325.912,90	3.677.219	99.752.154,35
1950	4.889.951	68.971.911,20	3.998.206	121.336.457,50
1951	4.614.490	78.311.113,70	4.042.806	126.850.000,—

Voor het jaar 1951 zijn de cijfers die betrekking hebben op de buitenlandse telegrafie slechts het resultaat van een gematigde raming.

In het kader van bovenbedoelde modernisering, beoogt de Regie de verdere telefonisatie van de kleinere kantoren en de automatisatie van de andere met aanwending van teletype-toestellen. De telexdienst zal in 1952 tot stand komen te Gent, Luik en Charleroi alwaar nieuwe centrales zullen ingericht worden. De bestaande centrales van Brussel en Antwerpen worden uitgebreid.

Bovendien wordt de opening voorzien van directe radio-telexverbindingen met Congo en Amerika.

In hetzelfde programma, maar voor de volgende jaren, zijn telex-centrales voorzien te Verviers, Kortrijk, enz.

Les chiffres mentionnés pour la télégraphie avec l'étranger en 1951 résultent d'une estimation modérée.

Dans le cadre de cet effort de modernisation, la Régie se propose de poursuivre le développement téléphonique des petits bureaux et l'automatisation des autres par l'utilisation d'appareils télétype. Un service telex sera établi, dans le courant de 1952, à Gand, Liège et Charleroi, où de nouvelles centrales seront créées. Les centrales existantes à Bruxelles et à Anvers seront agrandies.

On prévoit en outre, l'établissement de communications directes par telex et radio avec le Congo et les Etats-Unis.

Le même programme envisage, mais pour les prochaines années, la construction de centrales telex à Verviers, Courtrai, etc.

Personeel.

De Regie heeft altijd moeilijkheden ondervonden, om zich het vereiste technische personeel aan te schaffen. Ten einde in haar behoeften aan electriciens voor de automatische telefonie te voorzien, richt de Regie leergangen in, waar haar gewone electriciens de nodige speciale vorming kunnen ondergaan om dan, na een bekwaamheidsproef, de titel van electricien voor de automatische telefonie te verwerven.

De moeilijkheid was hiermee echter niet uit de weg geruimd, en slechts verplaatst naar de sector der gewone electriciens. Voor deze aanwerving nu deed men beroep op de gediplomeerden onzer vakscholen. Dergelijke ingangsexamens werden dan ieder jaar ingericht en in onderstaande tabel hebben we voor de jaren 1945 tot en met 1951 een overzicht gegeven van het aantal ingeschreven kandidaten, het aantal opgekomen deelnemers en het aantal geslaagden, dit alles voor de beide taalrollen. Opmerkenswaardig is het betrekkelijk groot aantal ingeschreven kandidaten die zich op de dag van het examen niet aanbieden, en betreurenswaardig is het geringe aantal geslaagden bij iedere proef. De eerste afval moest klaarblijkelijk toegeschreven worden aan het feit dat tal van ingeschrevenen zich laten afschrikken nadat ze kennis genomen hebben van het programma van het examen. De uitslagen wijzen duidelijk op een gebrek aan degelijke vorming aan onze vakscholen, vooral op gebied van de zwakstroom. Ter gelegenheid van het jongste uitgeschreven examen schijnt hierin een merkelijke verbetering te zijn ingetreden.

Personnel.

La Régie s'est toujours heurtée à des difficultés pour le recrutement du personnel technique requis. Afin de pourvoir à ses besoins en électriciens pour la téléphonie automatique, la Régie organise des cours où ses électriciens ordinaires reçoivent la formation spéciale nécessaire, qui leur permettra, après avoir subi avec succès une épreuve de capacité, d'obtenir le titre d'électricien pour la téléphonie automatique.

La difficulté n'était pas résolue pour autant, elle n'était que déplacée. Pour le recrutement des électriciens ordinaires, on a dû faire appel aux diplômés de nos écoles techniques. Chaque année, des examens d'entrée furent organisés et le tableau ci-dessous donne un aperçu, pour les années 1945 à 1951 inclusivement, du nombre de candidats inscrits, de participants et de candidats admis pour les deux rôles linguistiques. On constatera qu'un nombre relativement élevé de candidats inscrits ne se présente pas à l'examen et que, pour chaque épreuve, le nombre de candidats classés en ordre utile est lamentablement bas. Le premier déchet doit probablement être imputé au fait que de nombreux candidats inscrits se laissent intimider quand ils prennent connaissance du programme de l'examen. Les résultats font apparaître nettement l'absence d'une formation solide chez les éléments sortant de nos écoles techniques, surtout dans le domaine du courant faible. Lors du dernier examen, cependant, une amélioration sensible a pu être notée.

AANWERVING VAN ELECTRICIENS SEDERT DE BEVRIJDING.
RECRUTEMENT D'ÉLECTRICIENS DEPUIS LA LIBÉRATION.

<i>Examen van</i> — Examen du	<i>Ingeschreven kandidaten</i> — Candidats inscrits		<i>Aantal deelnemers</i> — Nombre de participants		<i>Geslaagden</i> — Candidats admis	
	<i>Franse</i> — Français	<i>Vlaamse</i> — Flamands	<i>Franse</i> — Français	<i>Vlaamse</i> — Flamands	<i>Franse</i> — Français	<i>Vlaamse</i> — Flamands
10-6-1945	178	157	111	68	26	23
10-3-1946	149	122	96	72	25	17
14-7-1946 (1)	710	526	571	414	79	61
24-8-1947	114	156	95	137	13	33
19-9-1948	195	390	165	316	36	82
2-10-1949	278	484	227	395	42	45
17-9-1950	304	640	240	490	48	64
5-8-1951 (1)	217	151	163	142	46	31
12-8-1951	299	491	240	404	77	118

(1) *Bevorderingsexamen (interneaanwerving)* — Examen de promotion (recrutement interne).

T. T. School.

Naast de vorming harer electriciens voor automatische telefonie, beijvert de Regie zich in haar T.T. school met de verdere opleiding van haar administratief en technisch personeel.

1. *Opleiding van de ambtenaren van het administratief kader.*

a) De cursus van de *Hogere graad A* (voorbereiding tot onderbureelhoofd) is aangaang sedert 1950.

Voor het eerste jaar waren er 223 Vlaamse en 216 Franse inschrijvingen. Daarvan hebben 129 respectievelijk 116 leerlingen de lessen gevolgd tot op het einde; 86 respectievelijk 70 slaagden in het overgangsexamen.

Sedertdien werd een tweede cyclus aangevat, waarvan de eindexamens doorgaan in Maart 1952. Lieten zich inschrijven :

	Vlaamse Afdeling	Franse Afdeling
1 ^e jaar . . .	67 leerlingen	67 leerlingen
2 ^e jaar . . .	84 leerlingen	67 leerlingen

b) Een *volmakingscursus* voor jonge ambtenaren of candidaat-ambtenaren werd eveneens ingesteld.

Voor de eerste lessencyclus waren 35 Vlaamse en 22 Franse leerlingen ingeschreven. Allen, op 2 na, hebben de lessen gevolgd tot het einde.

c) Periodisch worden *voordrachten* gehouden over allerlei actuele onderwerpen, waarop alle jonge ambtenaren en kandidaten worden uitgenodigd.

d) Er wordt voorzien dat in 1952 een aanvang zal kunnen gemaakt worden met de lessen van de *Hogere graad B*, bestemd als voorbereiding tot het examen voor bureelhoofd.

2. *Lessen voor werklidenpersoneel.*

In 1951 werden lessen gegeven als voorbereiding tot het examen voor onderelectricien. De inschrijving gaf 171 Vlaamse en 246 Franse leerlingen. Daarvan zonden, bij het begin der lessen, 161 respectievelijk 231 hun huiswerken in; op het einde nog 62 respectievelijk 80.

3. Het vroeger *algemeen onderricht* (voor lager personeel) werd nog niet hernomen.

Aan deze laatste leemte zou zo spoedig mogelijk moeten verholpen worden, omdat uit het lager personeel het kader der onderelectriciens moet worden gevormd en dat een sterk algemeen onderricht hiervoor eerste vereiste is. Inderdaad het lager personeel

Ecole des T. T.

En plus de la formation de ses électriciens pour la téléphonie automatique, la Régie s'occupe, en son école des T.T., de la formation plus poussée de son personnel administratif et technique.

1. *Formation des fonctionnaires du cadre administratif.*

a) Le cours du *degré supérieur A* (préparatoire à l'emploi de sous-chef de bureau) a débuté en 1950.

En première année, il y avait 223 inscriptions flamandes et 216 françaises. Le nombre d'élèves, ayant suivi le cours jusqu'à la fin, a été respectivement de 129 et de 116; 86 flamands et 70 wallons ont réussi l'examen de passage.

Depuis lors, un deuxième cycle a commencé, dont les examens de fin d'études auront lieu en mars 1952. Se sont fait inscrire :

	Section flamande	Section française
1 ^{re} année . .	67 élèves	67 élèves
2 ^e année . .	84 élèves	67 élèves

b) Il a été institué aussi un *cours de perfectionnement* pour jeunes fonctionnaires et candidats-fonctionnaires.

35 élèves flamands et 22 élèves français se sont fait inscrire pour le premier cycle. Tous, à deux unités près, ont suivi les leçons jusqu'à la fin.

c) Il est tenu périodiquement des *conférences* sur des sujets actuels, auxquelles sont invités tous les jeunes fonctionnaires et tous les candidats.

d) Il est prévu qu'en 1952 on pourra commencer les cours du *degré supérieur B*, préparatoire à l'examen de chef de bureau.

2. *Leçons destinées au personnel ouvrier.*

En 1952, des leçons préparatoires à l'examen de sous-électricien ont été données. 171 élèves flamands et 246 élèves français se sont fait inscrire. Au début, le nombre d'élèves qui envoyaient leurs devoirs était respectivement de 161 et 231; à la fin, il ne restait plus que 62 élèves pour la section flamande et 80 élèves pour la section française.

3. Le cours de *formation générale*, existant jadis pour le personnel subalterne, n'a pas encore été réinstauré.

Il faudrait combler cette lacune le plus vite possible, parce qu'il importe de recruter le cadre des sous-électriciens parmi le personnel subalterne, ce qui exige en premier lieu une formation générale solide. En effet, le personnel subalterne vient

is veelal afkomstig van het platteland en vindt aldaar zeer moeilijk gelegenheid om door avondlessen in een degelijke uitbreiding van zijn algemeen onderwijs te voorzien. De Regie zou zich de praktische ervaring van dit lager personeel kunnen te nutte maken door de overgang naar het kader der onderelectriciens te vergemakkelijken dank zij de herinrichting van de lessen voor algemeen onderwijs.

R. T. T.-Blad.

Een paar commissieleden hebben hun belangstelling getoond voor het R.T.T.-blad door de Regie uitgegeven.

Uit de zuiver zakelijke gegevens die hieronder volgen blijkt zeer duidelijk dat een reorganisatie van deze uitgave zich opdringt. Wij menen dat de wijze van opstellen op een andere leest zou moeten geschoeid worden en dat het blad door interessante vulgarisatie in staat moet gesteld worden om een meer intiem contact te leggen tussen het Beheer en de vele duizenden mogelijke abonnees. Inderdaad het zeer geringe aantal abonnees zowel onder de personeelsleden als bij de telefoonabonnees wijst erop dat het blad niet in staat is gebleken de nodige interesse te verwekken bij de publieke opinie waar de telefoon zelf nochtans een steeds groeiende invloed op uitoefent.

Abonnements voor 1952.

	Vlaamse uitgave	Franse uitgave
Private personen of organis- men	17	100
Personeelsleden Regie T.T.	206	159
Ruilabonnements	6	29
Gratis uitreiking	135	221
Totaal	364	509

Oplage.

Vlaamse uitgave : 450.
Franse uitgave : 650.

Uitgaven voor beide edities.

Voor zes nummers (Vlaamse en Franse samen) van een jaargang (1950/1951) : 134.722 frank.

Inkomsten.

117 abonnees tegen 60 frank . . . fr.	7.020
365 abonnees tegen 25 frank	9.125
Totaal . . . fr.	16.145

le plus souvent de la campagne, où il ne trouve que très difficilement l'occasion de pourvoir par des cours du soir au développement approprié de sa formation générale. La Régie pourrait mettre à profit l'expérience pratique de ce personnel subalterne en facilitant son passage au cadre des sous-électriciens, grâce à la réinstauration des cours de formation générale.

Revue de la R. T. T.

Certains commissaires se sont intéressés à la «Revue de la R.T.T.», qui est éditée par la Régie.

Des données purement objectives ci-dessous il résulte qu'une réorganisation de cette publication s'impose. Nous estimons que sa rédaction devrait être conçue d'une autre façon et que, par une vulgarisation intéressante, la publication devrait constituer un lien plus intime entre l'Administration et les milliers d'abonnés possibles. En effet, le nombre très réduit d'abonnements, tant parmi le personnel que parmi les abonnés au téléphone, démontre que la publication n'a pas su susciter l'intérêt nécessaire dans l'opinion publique où le téléphone même exerce pourtant une influence toujours croissante.

Abonnements pour 1952.

	Edition néerlandaise	Edition française
Particuliers ou organismes.	17	100
Membres du personnel de la Régie T.T.	206	159
Abonnements d'échange. . . .	6	29
Distribution gratuite	135	221
Total	364	509

Tirage.

Edition néerlandaise : 450.
Edition française : 650.

Dépenses pour les deux éditions.

Pour six numéros (néerlandais et français ensemble) d'une année (1950/1951) : 134.722 francs.

Recettes.

117 abonnés à 60 francs fr.	7.020
365 abonnés à 25 francs	9.125
Total . . . fr.	16.145

Gesprekstaxen.

Het algemeen telefoonnet van België is ingedeeld in zones, die elk één of meer sectoren bevatten. Elke sector is onderverdeeld in één of meerdere locale netten. Het gesprek tussen twee telefoon-abonnenten gevoerd is gewestelijk of intercommunaal naar gelang de corresponderende posten al dan niet tot dezelfde zone behoren.

De gesprekstaxe der binnenlandse gesprekken wordt dan als volgt bepaald :

- a) Binnen de zone : fr. 1,70 (duur onbeperkt);
- b) Tussen verschillende zones :
 - aangrenzende sectoren : fr. 2,50 per 3 minuten;
 - niet aangrenzende sectoren :
 - tot 20 km. : fr. 2,50 per 3 minuten;
 - van 20 tot 40 km. : fr. 4,50 per 3 minuten;
 - van 40 tot 60 km. : 7 frank per 3 minuten;
 - verder dan 60 km. : 10 frank per 3 minuten.

Het is duidelijk dat deze indeling in zones die op technische gronden werd uitgebouwd voordelig is voor de telefoonabonnenten der grote zones, en zeer nadelig voor de gesprekken gevoerd door abonnenten der kleine zones.

Sommige commissieleden stelden de vraag of hieraan niet kan verholpen worden, en gaven als voorbeeld de provincie Limburg, waar een abonnent van Landen met iemand van Maaseik een gesprek van onbeperkte duur kan voeren voor fr. 1,70, terwijl iemand van Halen met iemand van Geetbets per 3 minuten fr. 2,50 moet betalen. Dit geeft dus de paradoksale uitslag dat men voor de circa 70 km. die Landen scheiden van Maaseik slechts fr. 1,70 betaalt en voor de 7 km. die tussen Geetbets en Halen liggen fr. 2,50.

H. DELPORT.

Taxe par communication.

Le réseau général belge est divisé en zones comprenant chacune un ou plusieurs secteurs. Chaque secteur est subdivisé en un ou plusieurs réseaux locaux. La communication entre deux abonnés est régionale ou interurbaine suivant qu'elle est établie entre postes appartenant ou n'appartenant pas à la même zone.

Le tarif des communications à l'intérieur du pays est établi comme suit :

- a) A l'intérieur de la zone : fr. 1,70 (durée illimitée);
- b) Entre zones différentes :
 - secteurs contigus : fr. 2,50 par 3 minutes;
 - secteurs non contigus :
 - jusqu'à 20 km. : fr. 2,50 par 3 minutes;
 - de 20 à 40 km. : fr. 4,50 par 3 minutes;
 - de 40 à 60 km. : 7 francs par 3 minutes;
 - au-delà de 60 km. : 10 francs par 3 minutes.

Il est évident que cette subdivision en zones, dictée par des considérations techniques, est avantageuse pour les abonnés des grandes zones et très désavantageuse pour les communications entre abonnés des zones peu étendues.

Certains membres de la Commission ont demandé s'il n'est pas possible de remédier à cette situation, citant comme exemple la province du Limbourg, où un abonné de Landen peut converser pendant une durée illimitée avec une personne de Maaseik pour le prix de fr. 1,70, tandis que l'abonné de Halen, qui désire communiquer avec un habitant de Geetbets, devra payer fr. 2,50 par 3 minutes. Il en résulte que l'on paye fr. 1,70 pour les 70 km. qui séparent Landen de Maaseik et fr. 2,50 pour les 7 km. de Geetbets à Halen, ce qui est tout de même paradoxal.

TITRE III.

REGIE DES VOIES AERIENNES.

Il faut se réjouir du fait que le présent budget de 1952 ait été intégré dans les autres activités du département des Communications; cela doit contribuer à rentrer dans la règle normale qui veut que le budget de la Régie des Voies Aériennes soit présenté avant le 30 septembre et soit approuvé avant le 31 décembre de chaque année.

Conjointement on peut envisager l'opportunité de modifier le statut initial de la Régie des Voies Aériennes. Celle-ci n'a pas de bases juridiques solides. Si, en 1946, elle répondait à un réel besoin, actuellement il n'en est plus de même; la plupart des installations sont réalisées, tous les terrains nécessaires ont été acquis ou du moins leur achat est décidé. Il semble dès lors que plus rien ne s'oppose à ramener cette exploitation dans les services directs de l'Etat avec un contrôle normal, et — la chose est souhaitable — une comptabilité spéciale.

La nature même des différentes activités de l'Aéronautique est telle que jamais on ne pourra en ce secteur réaliser un équilibre financier. Les subventions de l'Etat resteront fatalement importantes : cela implique un contrôle parlementaire efficace.

On pourrait objecter — et un membre de la Commission n'a pas manqué de le faire — qu'au contraire, ce but sera atteint en donnant à la Régie de plus en plus d'autonomie; on est naturellement parcimonieux quand il faut solliciter des subsides. Encore faudrait-il considérer s'il est sage de regarder à la dépense dans un domaine où le souci de sécurité doit être dominant. En matière d'aviation, il faut souscrire aux exigences de la technique moderne, toujours en évolution, et aux stipulations des réglementations internationales.

Le Parlement sera évidemment en mesure d'apprécier où est la sagesse et si les projets du Ministre sont de nature à lui inspirer confiance.

Il a été également admis que des dix aérodromes que nous possédons actuellement, quelques-uns sont nettement superflus. Sans doute faut-il des aérodromes de dérivation à côté d'un grand aéroport central et national; le rôle des terrains de secours n'est pas discuté. Mais on peut admettre que Luxembourg conviendra aussi bien, sinon mieux, que Saint-Hubert, où il n'y a aucun moyen de communication dont devraient pouvoir disposer les voyageurs en détresse. Et de même pourrait-on, en cas de difficultés, atterrir à Schiphol au lieu d'Ostende.

C'est ainsi que quelques terrains ont été jugés sans intérêt civil et vont être repris par la Défense Nationale. Ce sera notamment le cas, sous peu, pour Gosselies et Saint-Hubert. Etant donné les besoins urgents de la Défense Nationale on peut se réjouir de cette solution. Sans doute la transformation des terrains civils en aérodromes militaires

TITEL III.

REGIE DER LUCHTWEGEN.

Het is verheugend dat deze begroting voor 1952 bij de andere werkzaamheden van het Departement van Verkeerswezen is ingeschakeld; zulks moet de terugkeer bevorderen tot de normale regel, die eist dat de begroting van de Regie der Luchtwegen telkenjare vóór 30 September ingediend en vóór 31 December goedgestemd wordt.

Men kan tevens nagaan of het wenselijk is het oorspronkelijk statuut van de Regie der Luchtwegen te wijzigen. Deze berust niet op een stevige juridische grondslag. Indien ze in 1946 aan een werkelijke behoefte beantwoordde, thans is dit niet meer het geval; de meeste installaties zijn gereed, de nodige gronden zijn aangekocht of er is tenminste tot aankoop ervan beslist. Er blijkt derhalve geen bezwaar tegen te bestaan dat bedrijf in de eigenlijke Staatsdiensten weder in te schakelen onder een normale controle en met — zulks ware te wensen — een aparte boekhouding.

De verschillende werkzaamheden van de Luchtvaart zijn van die aard dat men het op dat gebied nooit tot een financieel evenwicht zal brengen. De Rijkstoelagen zullen noodzakelijkerwijze belangrijk blijven : zulks vergt een doeltreffende parlementaire controle.

Men zou kunnen aanvoeren — en een lid van de Commissie heeft het werkelijk gedaan — dat dit doel integendeel zal bereikt worden door de Regie steeds meer zelfstandigheid te verlenen; men is uitteraard spaarzaam, wanneer subsidiën moeten gevraagd worden. En het is dan nog de vraag of het goed is op uitgaven te zien daar waar de zorg voor veiligheid doorslaggevend moet zijn. Inzake luchtvaart moet stipt voldaan worden aan de eisen van de, steeds evoluerende, moderne techniek en aan de bepalingen der internationale reglementen.

Het Parlement zal natuurlijk kunnen oordelen wat moet gedaan worden en of de ontwerpen van de Minister vertrouwen kunnen inboezemen.

Algemeen wordt aangenomen dat enkele van de tien luchtvaart terreinen, die wij thans bezitten, klaarblijkelijk overbodig zijn. Naast een grote, centrale en nationale luchthaven moeten er ongetwijfeld uitwijkhavens bestaan; het nut van hulpvelden wordt niet betwist. Maar Luxemburg kan evengoed, zoniet beter worden gebruikt dan St-Hubert, waar bij noodlanding geen enkel verkeersmiddel voor de reizigers bestaat. Zo ook zou men bij moeilijkheden kunnen landen te Schiphol, in plaats van te Oostende.

Aldus zijn enige vliegvelden zonder burgerlijk belang gebleken en zullen ze binnenkort door Landsverdediging overgenomen worden. Zulks is het geval voor Gosselies en Saint-Hubert. Gelet op de dringende behoeften van de landsverdediging, is die oplossing gelukkig te noemen. De inrichting van burgerlijke vliegvelden als militaire vliegvelden

n'est pas toujours estimée par les habitants riverains qui ont sans cesse devant les yeux le spectre de la guerre. Il est évident que dans la mesure du possible on évitera l'aménagement de pistes militaires à proximité des grosses agglomérations. La sagesse commande cependant de ne négliger aucun atout; si le programme militaire prévoit la construction immédiate de bases nombreuses, il convient d'utiliser en premier lieu les terrains existants qui ne servent plus ou très peu. Au surplus, qui pourrait prédire qu'en cas de conflit, les aérodromes civils auront un sort différent des terrains militaires ?

Il est indispensable que nous ne dispersions pas nos moyens; nous devons au contraire concentrer tous nos efforts à faire de Melsbroek un grand aéroport qui ne le cède en rien aux ports étrangers. Il est tout à fait normal que sur les 104 millions prévus pour les travaux de premier établissement, 94 millions soient réservés à Melsbroek.

Il faut se féliciter également de la collaboration constante et efficiente que la Régie des Voies Aériennes trouve dans la Force Aérienne: les rapports entre les deux aviations sont excellents en tous points et la camaraderie des ailes, en bien des occasions, revêt un caractère touchant et réconfortant.

Aussi faut-il déplorer que la Sabena, parfois, ne rencontre pas plus de compréhension. Les critiques bien souvent, sont vraiment exagérées, car de sérieux efforts ont été faits et des progrès solides ont été réalisés. Alors que les subventions de l'Etat se chiffraient en 1949 à 89 millions et, en 1950 à 20 millions, on enregistre en 1951 un boni de 57,5 millions (dans lequel le pont aérien pour la Corée ressort pour 16.200.000 francs). Comme l'Etat émarge à raison de 51 p. c. dans la répartition bénéficiaire, nous pouvons nous féliciter d'une situation prospère, exceptionnelle peut-être, mais qui dénote des progrès certains et durables. Sans doute la Sabena a-t-elle bénéficié des accords internationaux qui imposaient une augmentation tarifaire de 10 p. c. pour la ligne Belgique-Congo. Mais l'intensification des services réguliers internationaux, les départs journaliers vers le Congo, l'acquisition de six nouveaux D.C.6 feront en sorte que notre société de navigation aérienne pourra soutenir avec honneur la comparaison avec ses concurrentes étrangères.

Ce n'est d'ailleurs pas la moindre de nos fiertés de savoir que la Sabena tient la tête au point de vue sécurité. Tout doit être fait pour que cette réputation perdure et s'affirme de plus en plus. Noblesse oblige ! Le souci de satisfaire notre clientèle internationale nous amène à réviser notre conception en matière de dédouanement et de police. A quoi servirait d'avoir les avions les plus rapides et les plus confortables si les voyageurs étaient retenus dans des bureaux de douane aux méthodes désuètes ?

Il faut en outre disposer de moyens rapides et modernes pour rallier le centre de la capitale. A ce sujet la liaison ferroviaire Halte Centrale-Melsbroek doit remplir le rôle qui lui a été assigné.

verheugt wel niet steeds de omwonenden, die immer het oorlogsspook voor ogen hebben. Het spreekt vanzelf dat het aanleggen van militaire vliegvelden in de nabijheid van grote agglomeraties zoveel mogelijk zal vermeden worden. Nochtans moeten alle troeven uitgespeeld worden; waar het militair programma voorziet in de onmiddellijke aanleg van talrijke bases, komt het er op aan in de eerste plaats de bestaande vliegvelden, die niet meer of zeer weinig gebruikt worden, ten nutte te maken. Wie kan er bovendien zeggen of de burgerlijke vliegvelden in geval van conflict niet hetzelfde lot zullen ondergaan als de militaire ?

Wij mogen onze middelen niet versnipperen; wij moeten ons integendeel inspannen om van Melsbroek een grote luchthaven te maken, die niet moet onderdoen voor de buitenlandse havens. Het is derhalve volkomen normaal dat van de 104 miljoen voor werken van eerste uitrusting 94 miljoen voor Melsbroek worden besteed.

Wij mogen ons ook verheugen over de onafgebroken en doeltreffende samenwerking tussen de Regie der Luchtwegen en de Luchtmacht: de betrekkingen tussen beide zijn uitstekend en de kameraadschap op alle gebied is in vele gevallen ontroerend en bemoedigend geweest.

Het is dan ook te betreuren dat er soms niet meer begrip voor de Sabena wordt aan de dag gelegd. De kritiek is veelal overdreven, want er zijn ernstige inspanningen gedaan en er kon een flinke vooruitgang geboekt worden. Waar de Rijksbijdragen in 1949 89 miljoen en in 1950 20 miljoen beliepen, was er in 1951 een boni van 57,5 miljoen (o. m. voor de luchtbrug naar Korea: 16.200.000 fr.). Aangezien de Staat voor 51 t. h. deelt in de winst, kunnen wij ons verheugen in een voorspoedige hoewel misschien uitzonderlijke toestand, die evenwel op een ware en bestendige vooruitgang wijst. De Sabena heeft weliswaar haar voordeel gedaan met de internationale overeenkomsten, die een tariefverhoging met 10 t. h. hebben opgelegd op de lijn België-Congo. Maar door het drukker worden van de geregelde internationale diensten, de dagelijkse afreizen naar Congo, de aankoop van zes nieuwe D.C.6, kan onze luchtvaartmaatschappij eervol de vergelijking met de buitenlandse concurrenten doorstaan.

Wij zijn er overigens niet weinig trots op dat de Sabena op gebied van veiligheid aan de spits staat. Alles dient in het werk gesteld om die faam te bewaren en steeds te verstevigen. Adeldom verplicht ! De bezorgheid om onze internationale clientèle voldoening te verschaffen, dwingt ons er toe onze opvatting inzake in- en uitklaring en inzake politie te herzien. Waartoe zou het dienen de snelste en meest comfortabele vliegtuigen te bezitten, indien de reizigers in de tolkantoren door verouderde methodes opgehouden worden ?

Wij moeten daarenboven beschikken over vlugge en moderne middelen om het centrum van de hoofdstad te bereiken. In dat verband moet de spoorwegverbinding Centrale Halte-Melsbroek de

Les travaux sont poussés activement et le rapport sur l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi nous donne à ce sujet d'intéressantes précisions. Conjointement une large voie d'accès moderne permettra un trafic automobile rapide. La désaffectation du champ d'aviation d'Evere s'accomplit graduellement, la sécurité y étant par trop précieuse. C'est pourquoi, la Défense Nationale dispose, dès à présent, d'une partie du terrain de Melsbroek où elle a d'ailleurs ses propres installations; il ne se concevait pas, en effet, qu'il n'y ait pas un wing command aux environs immédiats de Bruxelles. Aucune des frictions qui parfois peuvent exister entre civils et militaires n'est à craindre ici, bien au contraire. Les terrains d'Evere, devenant libres, on pourra sans doute en 1952, prolonger l'actuelle avenue Léopold III vers Diegem et Melsbroek.

Un membre de la Commission s'est préoccupé de savoir si les pistes construites par les Allemands avaient été remplacées ou si du moins elles présentaient toutes garanties eu égard au poids actuel des paquebots aériens. A la vérité, il subsiste quelques-unes des anciennes pistes, mais elles ne sont en réalité que des taxiways ou chemins de dérivation. Toutes les pistes d'envol ont été renforcées; aucune des pistes allemandes ne subsiste telles qu'elles avaient été réalisées pendant la guerre. Un premier aménagement a été fait par les Anglais en 1944-1945, un deuxième par la Régie elle-même. La technique en ce domaine est en constante évolution et continuellement l'on procède à de nouveaux essais de façon à trouver le matériel le plus approprié. Les pistes sont d'ailleurs sujettes à une surveillance journalière par les agents techniques du Génie Civil attaché à l'aérodrome. La moindre défectuosité est décelée immédiatement et il y est remédié aussitôt. On peut donc avoir tous apaisements en ce domaine.

Il ressort de tout ce qui précède que, sous peu, l'aéroport de Melsbroek sera devenu vraiment un grand port national dont la Belgique pourra légitimement être fière. Il y a bien le nuage linguistique qui assombrit quelque peu cette atmosphère d'optimisme. Mais si l'on voulait considérer les choses objectivement, indépendamment de toute passion ou polémique de presse, on serait naturellement amené à admettre que le régime linguistique de Melsbroek est parfaitement logique. La loi de 1932 y est appliquée avec une modération extrêmement compréhensive des situations acquises, parfaitement respectueuse des deux cultures nationales.

Puisque Melsbroek est à 26 kilomètres au Nord de la frontière linguistique, la loi de 1932 est à appliquer. Le personnel du lieu — il y a plus de 250 ouvriers flamands — doit pouvoir être compris et être commandé dans sa langue. Il serait anormal de ne pas donner aux jeunes gens des Flandres la possibilité d'accéder à des carrières lucratives et hautement spécialisées. Pour les uns comme pour les autres, la connaissance élémentaire de la deuxième langue est exigée.

La langue de service pour le personnel est le flamand; actuellement, l'on donne une traduction;

taak vervullen die haar toegewezen is. De werken worden actief voortgezet en het verslag over het Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding verschaft ons ten deze belangrijke gegevens. Tevens zal een brede moderne toegangsweg een snel autoverkeer toelaten. De buitendienststelling van het vliegveld van Evere, waar de veiligheid al te gering is, vordert geleidelijk. Daarom beschikt Landsverdediging nu reeds over een gedeelte van het vliegveld van Melsbroek, waar ze trouwens haar eigen installaties heeft; het ware inderdaad niet aan te nemen dat er geen wing command in de onmiddellijke omgeving van Brussel zou zijn. Er is geen enkele wrijving, die soms tussen burgers en militairen kan bestaan, te vrezen, wel integendeel. Aangezien de gronden te Evere vrijkomen, zal men ongetwijfeld in 1952, de huidige Leopold III-laan naar Diegem en Melsbroek kunnen doortrekken.

Een Commissielid heeft gevraagd of de startbanen, die de Duitsers gebouwd hadden, vervangen zijn of tenminste alle waarborgen bieden voor het huidige gewicht der zeer grote passagiers-vliegtuigen. Er bestaan inderdaad nog enkele zulke startbanen, maar ze zijn in werkelijkheid taxiways of uitwijkbanen geworden. Alle startbanen zijn verstevigd. Geen enkele Duitse aanloopbaan bestaat nog, zoals ze gedurende de oorlog aangelegd werd. Een eerste verbetering is aangebracht door de Engelsen in 1944-1945, een tweede door de Regie zelf. De techniek op dat gebied evolueert aanhoudend, en nieuwe proeven worden voortdurend gedaan ten einde het best geschikte materiaal te vinden. De banen worden trouwens dagelijks gecontroleerd door de technische ambtenaren van de dienst der Burgerlijke Bouwkunde bij het vliegveld. De minste gebrekkigheid wordt onmiddellijk vastgesteld en verholpen. Op dat gebied kan men dus volledig gerust zijn.

Uit dat alles blijkt dat de luchthaven van Melsbroek binnenkort werkelijk een grote nationale haven wordt, waarop België terecht zal mogen trots zijn. Er is nochtans de taalkwestie die de optimistische atmosfeer enigszins vertroebelt. Maar indien men de zaken objectief los van elke passie of persplemie, wou beschouwen, zou men natuurlijkerwijze tot het besluit komen dat het taalstelsel te Melsbroek volstrekt logisch is. De wet van 1932 wordt er zeer gematigd toegepast, met inachtneming van de bestaande toestanden en onder volstrekte eerbiediging van de twee nationale culturen.

Aangezien Melsbroek 26 kilometer ten Noorden van de taalgrens ligt, moet de wet van 1932 er toegepast worden. Het plaatselijk personeel — er zijn meer dan 250 Vlaamse arbeiders — moet kunnen verstaan en bevolen worden in zijn taal. Het zou abnormaal zijn aan de jongelingen uit Vlaanderen geen toegang te verlenen tot winstgevende en zeer gespecialiseerde beroepen. Voor de enen zoals voor de anderen is de elementaire kennis van de tweede taal vereist.

De diensttaal voor het personeel is Nederlands; thans geeft men een vertaling; tegelijk wordt aan

en même temps, on demande aux Wallons, qui ne sont pas trop âgés, de faire un effort pour apprendre le flamand; ils ont pour cela un large délai et des cours appropriés, sans frais, pendant les heures de service. On ne peut vraiment pas faire aux Wallons l'affront de croire qu'on leur demande une chose impossible. Bon nombre d'entre eux ont pleinement satisfait. Il faut ajouter que les examens de promotion technique se font dans la langue choisie par le candidat.

Il faut savoir, d'autre part, que le public a la langue de son choix, et ici la langue anglaise trouve évidemment une large part, ce qu'aucun Wallon ni aucun Flamand n'imagine de critiquer. D'ailleurs, l'anglais est la langue universellement adoptée pour le contrôle de la navigation aérienne.

Pour le surplus, il ne faut pas oublier que là où le bilinguisme s'impose, il est réalisé. Dès lors, le régime linguistique à Melsbroeck n'est pas ce que d'aucuns voudraient lui trouver : un brouillard insidieux qui paralyserait le véritable essor de notre port national. On peut admettre que l'initiative parlementaire cherche à amender la loi linguistique, mais il n'apparaît pas que, même en modifiant la loi de 1932, le législateur pourrait rassénérer l'atmosphère. Seules la compréhension et la bonne volonté réciproques peuvent dissiper les zones d'obscurité qui subsistent par ci par là et amener une clarté éclatante et persistante, génératrice de travail fécond et de prospérité grandissante.

Que cela soit possible ressort clairement du texte de la circulaire-note de service n° 3-CD 202.2 qui régit le régime linguistique à Melsbroeck; il faut reconnaître que cette note est empreinte du plus large esprit de modération. Son application consciencieuse doit contribuer à nous donner cette paix linguistique dont les Belges ont besoin autant que de pain.

Notre pays peut légitimement être fier de l'effort accompli dans le domaine de la navigation aérienne. La Belgique est décidée à ne rien négliger pour rester, dans ce domaine comme dans tous les autres, à la hauteur de ses obligations.

A. USELDING.

de Walen, die niet te oud zijn, gevraagd een inspanning te doen om Nederlands te leren; ze beschikken daartoe over een lange termijn en kunnen gedurende de diensturen kosteloos cursussen volgen. Men mag de Walen werkelijk niet de schande aandoen te geloven dat men hun iets onmogelijks vraagt. Velen hebben voldoening geschonken. Er dient opgemerkt dat de technische bevorderingsexamens gehouden worden in de door de kandidaat verkozen taal.

Verder dient men te weten dat het publiek de taal zijner keuze gebruikt en dat het Engels daarbij natuurlijk een grote rol speelt; geen enkel Waal en geen enkel Vlaming denkt er aan zulks te becritiseren. Het Engels is trouwens de universeel aangenomen taal voor de contrôle van de luchtvaart.

Overigens mag niet worden vergeten dat, waar de tweetaligheid zich opdringt, ze wordt tot stand gebracht. Derhalve is het taalstelsel te Melsbroek niet wat sommigen er wel zouden willen in zien : een verraderlijke mist, die de werkelijke opgang van onze nationale luchthaven remt. Men kan aannemen dat het Parlement de taalwet van 1932 zou willen amenderen, maar het is niet zeker dat de wetgever, zelfs indien hij de wet van 1932 wijzigt, de atmosfeer zou kunnen zuiveren. Alleen door wederzijds begrip en goede wil kunnen de wolken, die hier en daar hangen, worden verdreven en een blijvende en lichtende klaarheid gebracht, waaruit vruchtbaar werk en steeds meer vooruitgang kunnen ontstaan.

Dat zulks mogelijk is, blijkt duidelijk uit de dienstnota n° 3-CD 202.2, die het taalstelsel te Melsbroek regelt. Er dient erkend dat die nota blijk geeft van de grootst mogelijke gematigheid. Een nauwgezette toepassing er van zal bijdragen tot de taalvrede, die de Belgen broodnodig hebben.

Ons land mag terecht trots zijn op zijn inspanning inzake luchtvaart. België is vast besloten niets te verwaarlozen om op dat gebied, zoals op alle andere, onze nationale waardigheid hoog te houden.

TITEL IV.

**NATIONAAL BUREAU
VOOR DE VOLTOOIING
VAN DE NOORD-ZUIDVERBINDING.**

De uitgaven van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding (N.B.V.) worden voor 1952 geraamd op 558.970.000 frank. De aangevraagde kredieten bedragen voor 1952 echter slechts 326.000.000 frank (artikel 468 : Begroting van Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven 1952). Het verschil (232.970.000 frank) wordt gedekt deels door eigen ontvangsten maar hoofdzakelijk door de in 1952 onbenuttigd gebleven kredieten. Uw Commissie heeft de lijst gevraagd van de in vorige jaren onbenuttigde kredieten. Volgende tabel geeft een beeld van deze toestand van einde 1946 tot einde 1951.

TITRE IV.

**OFFICE NATIONAL
POUR L'ACHEVEMENT
DE LA JONCTION NORD-MIDI.**

Les dépenses de l'Office National pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi (O.N.J.) sont évaluées à 558.970.000 de francs pour 1952. Les crédits demandés au budget de l'exercice 1952 ne s'élèvent qu'à 326.000.000 de francs (article 468 : Budget des Recettes et des Dépenses extraordinaires 1952). La différence (232.970.000 francs) est couverte, en partie, par les recettes propres de l'Office, mais, en substance, par les crédits inutilisés de 1951. Votre Commission a demandé le relevé de ces crédits afférents aux années antérieures. Le tableau suivant donne un aperçu de cette situation s'étendant de fin 1946 à fin 1951.

(in duizendtallen frank — en milliers de francs)

Jaren — <i>Années</i>	Toegekende kredieten — <i>Crédits alloués</i>	Eigen ontvangsten van het Bureau — <i>Recettes propres de l'Office</i>	Werkelijke uitgaven — <i>Dépenses réelles</i>	Beschikbaar saldo op de begroting voor Order — <i>Solde disponible au budget pour Ordre</i>
1947	300.000	16.773	336.432	18.800
1948	500.000	48.384	520.086	47.100
1949	500.000	3.850	392.148	158.800
1950	716.000	3.240	469.122	408.900
1951	364.000	21.200	487.612	306.500

Wij zien dus dat vooral sinds 1949 telken jare belangrijke kredieten ongebruikt zijn gebleven.

Voor 1951 is dit bedrag 306.500.000 frank. Dit bedrag is echter hoger dan de 232.970.000 frank herboven vermeld. Het verschil tussen de twee laatste bedragen (met een zekere correctie voor eigen ontvangsten) is niet inbaar in 1952 daar eerst nog bepaalde akkoorden moeten getroffen worden tussen het N.B.S. en de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

In ieder geval zijn de overdrachten van onbenuttigde kredieten zo groot dat een verantwoording noodzakelijk is. Hieronder volgen een twaalfstal der grootste werken van de Noord-Zuidverbinding waarvoor in 1951 slechts gemiddeld de helft der voorhanden zijnde kredieten werden gebruikt (285 miljoen op 580 miljoen). Uw Commissie neemt de gegeven rechtvaardiging aan, doch dringt aan opdat, ten aanzien van de opslorping der werkloosheid en de dringende noodzakelijkheid de Noord-Zuidverbinding te laten renderen, in 1952 de

Nous constatons que chaque année, et surtout depuis 1949, d'importants crédits sont restés inutilisés.

Pour 1951, ceux-ci s'élèvent à une somme de 306.500.000 francs et dépassent donc la différence de 232.970.000 francs dont question ci-dessus. Toutefois, cet excédent (compte tenu d'un certain correctif en ce qui concerne les recettes propres) n'est pas exigible en 1952, plusieurs accords devant intervenir entre l'O.N.J. et la Société Nationale des Chemins de fer belges.

En tout état de cause, les transferts de crédits inutilisés sont si importants qu'il y a lieu de les justifier. Nous citons ci-après une douzaine de grands travaux de l'O.N.S. pour lesquels les crédits prévus en 1951 n'ont été utilisés que pour la moitié, en moyenne (285 millions sur 580). Votre Commission admet la justification fournie, tout en insistant pour que, en vue de la résorption du chômage et eu égard à la nécessité urgente d'assurer le rendement de la jonction Nord-Midi, le parachèvement de cet ouvrage important soit activé en 1952

afwerking van dit belangrijk werk verder ononderbroken en in verhouding van de voorziene kredieten zou bespoedigd worden.

I. — Rechtvaardiging van de vertraging der planning van uitvoering.

A. — WERKEN ONDER HET BEHEER VAN HET NATIONAAL BUREAU.

1. Centrale Halte en bijkomende uitgang.

In 1951 voorziene uitgaaf : 98,6 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : 45,8 miljoen.

De werken voor de voltooiing van de Centrale Halte zijn niet in het voorzien tempo kunnen uitgevoerd worden om de volgende redenen :

a) groot getal bij het gebouw van de Halte betrokken onderaannemingen, invloed van de procedure voor de openbare aanbestedingen, lastige coördinatie van de in een bepaalde volgorde uit te voeren werken;

b) lange termijnen nodig voor het vervaardigen in fabrieken of groeven, bij voorbeeld voor schrijnwerkerij, marmerwerk, verlichtingstoestellen, liften roltrappen, metalen bekledingen der zuilen, geluidwerende platen;

c) gevraagde veranderingen door de N.M.B.S. aan sommige binneninrichtingen;

d) vertraging te wijten aan de beslissing betreffende de aanleg van een spoorwegverbinding Centrale Halte-luchthaven Melsbroek, die de verbreding van de tunnel ten gevolge had; vandaar noodzakelijkheid van nieuwe studiën in de loop van het dienstjaar en van wijziging van de planning der andere werken.

Het Nationaal Bureau heeft, met de instemming van de h. Minister van Verkeerswezen, de aanleg aangevat van een 7^e spoor in de Centrale Halte en van een speciaal perron voor de rechtstreekse spoorwegverbinding tussen het stadseindpunt Sabena en de luchthaven Melsbroek. De Senaatscommissie van Verkeerswezen heeft een gunstig advies over dit voorstel uitgebracht.

De uitvoering van dit niet in de raming voor 1951 voorzien werk heeft tot gevolg gehad :

- de afbraak en verplaatsing van een luchtstuwcentrale;
- het slopen van een gedeelte van de tunnel en dezer verbreding, met de inrichting van een speciaal voor het luchtvervoer bestemd perron;
- de inrichting van de verticale verbindingen tussen het perron voor de verbinding naar Melsbroek en het toekomstig gebouw dat zal worden opgetrokken op het driehoekig terrein dat begrensd is door de Putterij-, de Keizerin- en de Kardinaal Mercierstraat.

sans discontinuer et jusqu'à épuisement des crédits alloués.

I. — Justification du ralentissement du planning d'exécution.

A. — ENTREPRISES GÉRÉES PAR L'OFFICE NATIONAL.

1. Halte centrale et sortie complémentaire.

Dépense prévue en 1951 : 98,6 millions.

Dépense réelle : 45,8 millions.

L'exécution des travaux de parachèvement de la Halte Centrale n'a pu être réalisée dans la cadence prévue pour les raisons suivantes :

a) grand nombre de sous-entreprises intéressant le bâtiment de la Halte, incidence de la procédure afférente aux adjudications publiques, complexité de la coordination de travaux à exécuter dans un ordre déterminé;

b) longs délais nécessaires pour la fabrication en usine, ou dans les carrières, par exemple pour les menuiseries, marbreries, appareils d'éclairage, ascenseurs, escalators, revêtements métalliques des colonnes, plaques d'insonorisation;

c) modifications à certaines dispositions intérieures réclamées par la S.N.C.B.;

d) retard dû à la décision concernant l'établissement d'une liaison ferroviaire Halte Centrale-aéroport de Melsbroek, entraînant l'élargissement du tunnel, d'où nécessité de procéder en cours d'exercice à des études nouvelles et de modifier le planning d'autres travaux.

L'Office National a entrepris, avec l'accord de M. le Ministre des Communications, la construction d'une 7^e voie à la Halte Centrale et d'un quai spécial pour la liaison ferroviaire directe entre le terminus urbain Sabena et l'aéroport de Melsbroek. La Commission Sénatoriale des Communications avait marqué un avis favorable au sujet de cette proposition.

La réalisation de ce travail, non prévu au compte de prévisions de 1951, a eu comme répercussions :

- la démolition et le déplacement d'une centrale de soufflage;
- la démolition d'une partie du tunnel et son élargissement, avec l'aménagement d'un quai spécialement destiné aux transports aériens;
- l'aménagement des liaisons verticales entre le quai de la liaison vers Melsbroek et le futur bâtiment à ériger dans le terrain triangulaire délimité par la Putterie, les rues de l'Impératrice et du Cardinal Mercier.

2. *Viaduct Noordstation en vijfde baanvak : voltooiing.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 13,2 miljoen;
Werkelijke uitgaaf : 1,5 miljoen.

Alhoewel de ruwbouw van het geheel dezer werken sedert verscheiden jaren voltooid is, hebben het gans voorlopig karakter van de omgeving dier viaducten en de steeds heersende onzekerheid in verband met de datum waarop het buiten gebruik gesteld Noordstation zal gesloopt worden, het Bureau er toe genoopt de voltooiing van het lager gedeelte van die werken, d.w.z. de inrichting van winkels en uitstalramen onder die viaducten, tot 1952 uit te stellen.

3. *Inrichting van de Plantentuin — Nieuwe weg Ginestestraat.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 10 miljoen + 4 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : nihil.

De inrichting van de Plantentuin en van dezes omgeving is in de Interdepartementale Commissie voor stedenbouw besproken geworden en met het Gemeentebestuur van Sint-Joost-ten-Node is bovendien moeten onderhandeld worden in verband met de dwars door de Plantentuin aan te leggen nieuwe verkeersweg. Daar de inrichting van de Plantentuin behalve de aanleg van de nieuwe verkeersweg ook nog verbreding van de Ginestestraat en het wederaanleggen van grasperken en plantsoenen omvat, zal zij dan ook maar in 1952 kunnen aangevat worden.

4. *Voltooiing van de Halte Kapellekerk — Nieuwe weg Brigittienenstraat.*

Halte : in 1951 voorziene uitgaaf : 24,5 miljoen.
werkelijke uitgaaf : 14,9 miljoen.

Weg : in 1951 voorziene uitgaaf : 3 miljoen.
werkelijke uitgaaf : 0 miljoen.

De in October 1951 in overeenstemming met de N.M.B.S. genomen beslissing twee nieuwe voorziene roltrappen te bouwen — heeft het voltooiingswerk vertraagd, doordat het noodzakelijk was de ruwbouw gedeeltelijk te veranderen.

De voor die roltrappen te voorziene bijkomende uitgaaf bedraagt nagenoeg 3,5 miljoen.

De voltooiing van de weg is gehinderd geworden door de moeilijkheden bij de onteigening van onroerende goederen waartoe moest worden overgegaan wegens het doortrekken tot aan de Kapellekerk van de nieuwe straat aan de oostelijke kant van de Verbinding.

2. *Viaduc Nord et cinquième tronçon : parachèvement.*

Dépense prévue en 1951 : 13,2 millions;
Dépense réelle : 1,5 million.

Bien que le gros-œuvre de l'ensemble de ces ouvrages soit terminé depuis plusieurs années, le caractère tout provisoire des abords de ces viaducs et l'imprécision qui subsiste en ce qui concerne la date de la démolition de la gare du Nord désaffectée, ont obligé l'Office à remettre à 1952 le parachèvement de la partie inférieure de ces ouvrages, c'est-à-dire l'aménagement de magasins et vitrines-montres sous ces viaducs.

3. *Aménagement du Jardin Botanique — Voirie nouvelle rue Gineste.*

Dépense prévue en 1951 : 10 millions + 4 millions

Dépense réelle : néant.

L'aménagement du Jardin Botanique et de ses abords ont fait l'objet de discussions au sein de la Commission Interdépartementale d'Urbanisme et il a fallu en outre négocier avec l'Administration Communale de Saint-Josse-Ten-Noode au sujet de l'artère nouvelle à créer à travers le Jardin Botanique. L'aménagement du Jardin comprenant outre la création de l'artère nouvelle, l'élargissement de la rue Gineste et le rétablissement des pelouses et plantations, ne pourra donc commencer qu'en 1952.

4. *Parachèvement de la Halte Chapelle — Voirie nouvelle rue des Brigittines.*

Halte : dépense prévue en 1951 : 24,5 millions.
dépense réelle : 14,9 millions.

Voirie : dépense prévue en 1951 : 3 millions.
dépense réelle : 0 million.

La décision prise en octobre 1951, en accord avec la S.N.C.B. de réaliser 2 escalators non prévus, a comme résultat une pause dans le parachèvement du fait de la nécessité de remanier partiellement le gros-œuvre.

La dépense supplémentaire à prévoir pour ces escalators est de l'ordre de 3,5 millions.

L'achèvement de la voirie a été contrarié par les difficultés rencontrées dans l'expropriation d'immeubles nécessitée par le prolongement jusqu'à l'Eglise de la Chapelle de la rue nouvelle longeant le côté Est de la Jonction.

5. *Congres Halle — Ventilatiecentrale Pachecostraat.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 17,4 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : 12,1 miljoen.

Zoals voor de Halte Kapellekerk, heeft de in October 1951 genomen beslissing, 2 roltrappen in plaats van 2 vaste trappen te bouwen, de voltooiingswerken vertraagd.

De voor de bouw van de twee roltrappen te voorziene nieuwe uitgaaf bedraagt nagenoeg 3,5 miljoen.

6. *Tramwegtunnel te Brussel-Zuid.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 40 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : 9,5 miljoen.

Door moeilijke definitieve opstelling van de aanbestedingsovereenkomst kon dit werk eerst in Augustus 1951 worden aangevangen. De kosten van het geheel van het in uitvoering zijnde baanvak bedragen 51 miljoen en de termijn verstrijkt begin 1953. Dientengevolge is er in 1951 slechts ongeveer 1/5 van het werk kunnen uitgevoerd worden.

7. *Tunnel voor voetgangers Théodore Verhaeghenstraat.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 13 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : nihil.

Betwistingen van technische aard zijn opgerezen in verband met het type van fundering dat dient toegepast voor dit werk dat in bijzonder slechte grond, onder een dikke laag aangevoerde aarde en onder in exploitatie zijnde sporen uit te voeren is.

De laatste hand wordt aan het ontwerp gelegd en de aanbesteding zal in 1952 plaats hebben.

8. *Tunnel voor voertuigen Fonsnylaan.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 10 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : nihil.

Na in voeling te zijn getreden met de verschillende betrokken openbare diensten (politie, wegen, tramwegen, regieën voor water-, gas-, electriciteitsvoorziening, regie T.T.) werd het onontbeerlijk bevonden, gelet op de geringe uitgestrektheid van de voor de werken beschikbare gronden en op de eisen van het verkeer tijdens de werken, met de aanvang van de bouw van die tunnel te wachten totdat de ruwbouw van het autobusstation zal voltooid zijn, n. l. rond begin 1953.

5. *Halte Congrès — Centrale de Ventilation rue Pacheco.*

Dépense prévue en 1951 : 17,4 millions.

Dépense réelle : 12,1 millions.

Comme pour la Halte Chapelle, la décision prise en octobre 1951 d'installer 2 escalators en remplacement de 2 escaliers fixes a des répercussions sur la réalisation des parachèvements.

La dépense nouvelle à prévoir pour la construction des deux escalators est de l'ordre de 3,5 millions.

6. *Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi.*

Dépense prévue en 1951 : 40 millions.

Dépense réelle : 9,5 millions.

La mise au point laborieuse du contrat d'adjudication n'a permis d'entamer cette entreprise qu'en août 1951. Le coût de l'ensemble du tronçon en cours est de 51 millions et le délai expire au début de 1953. De ce fait, on n'a pu exécuter qu'environ 1/5 du travail en 1951.

7. *Tunnel pour piétons rue Théodore Verhaeghen.*

Dépense prévue en 1951 : 13 millions.

Dépense réelle : néant.

Des discussions d'ordre technique ont surgi au sujet du type de fondation à utiliser pour cet ouvrage qui est à réaliser dans un terrain particulièrement mauvais et sous une couche épaisse de remblais et de voies de chemin de fer en exploitation.

La mise au point finale du projet est en cours et l'adjudication aura lieu en 1952.

8. *Tunnel pour véhicules avenue Fonsny.*

Dépense prévue en 1951 : 10 millions.

Dépense réelle : néant.

Suite aux contacts établis avec les divers services publics intéressés (police, voirie, tramways, régies des eaux, de gaz, d'électricité et téléphone), il a été reconnu indispensable, vu l'exiguité des terrains disponibles pour les chantiers et les nécessités de circulation au cours des travaux, de postposer le début de la construction de ce tunnel jusqu'après l'achèvement du gros-œuvre de la gare pour autobus, soit vers le début de 1953.

9. *Grote vierhoek van Brussel-Zuid.*

Voorziene uitgaaf : 80 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : 30,8 miljoen.

Wegens een wijziging in de opvatting van de werken, welke hierin bestond dat sommige in gewapend beton of in metalen geraamten voorziene constructies vervangen werden door voorgespannen beton (waardoor een op 4 miljoen geraamde besparing en technische voordelen mogelijk waren), moesten sommige studiën herbegonnen worden. Dit heeft een tijdelijke vertraging in de uitvoering teweeggebracht.

B. — WERKEN ONDER HET BEHEER VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

1. *Station Brussel-Noord.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 103 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : 78 miljoen.

De vertraging in het opgebruiken van het krediet (25 miljoen) komt overeen met de bouwkosten van de rechtervleugel en van het middelgedeelte van het nieuw ontvanggebouw. De goedkeuring van de aanbesteding is uitgesteld geworden totdat de besprekingen tussen het Departement van Verkeerswezen, het Nationaal Bureau, de N.M.B.S., het Bestuur voor Stedebouw en de betrokken gemeentebesturen betreffende de inrichting van de omgeving van het station tot een uitslag zullen geleid hebben. Daar de beslissing op 24 Januari 1952 genomen werd, zal in 1952 met de werken begonnen worden.

2. *Station Brussel-Zuid.*

In 1951 voorziene uitgaaf : 163 miljoen.

Werkelijke uitgaaf : 93 miljoen.

Het verschil tussen de raming en de uitgevoerde werken laat zich rechtvaardigen als volgt :

1° 10 miljoen voor kunstwerken, waarvan :

a) 2 miljoen waren voorzien geworden voor het aanvangen van de studiën en de werken voor een brug over de Zenne te Vorst-Zuid, met het oog op het aanleggen van een vierdubbelspoor van Brussel-Zuid tot Linkebeek. Van dit werk zal waarschijnlijk worden afgezien omdat de verbindingssporen van Ukkel-Kalevoet en Watermaal-Bosvoorde niet aangelegd worden;

b) 8 miljoen voor het bouwen van steunmuren langs de Fonsnylaan, welke werken ten gevolge van de lange duur der formaliteiten van aanbesteding en goedkeuring op 1952 overgedragen werden.

9. *Grand quadrilatère de Bruxelles-Midi.*

Dépense prévue : 80 millions.

Dépense réelle : 30,8 millions.

Une modification dans la conception des ouvrages, consistant dans le remplacement de certaines constructions prévues en béton armé ou en charpentes métalliques par du béton précontraint et réalisant une économie appréciable — estimée à 8 millions — et des avantages techniques, a entraîné le recommencement de certaines études. Il en est résulté un ralentissement momentané de l'exécution.

B. — ENTREPRISES GÉRÉES PAR LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

1. *Gare de Bruxelles-Nord.*

Dépense prévue en 1951 : 103 millions.

Dépense réelle : 78 millions.

Le retard dans la consommation du crédit (25 millions) correspond au coût de la construction de l'aile droite et de la partie centrale du nouveau bâtiment des recettes. L'approbation de l'adjudication a été différée en attendant l'aboutissement des pourparlers poursuivis entre le Département des Communications, l'Office National, la S.N.C.B., l'Administration de l'Urbanisme et les administrations communales intéressées au sujet de l'aménagement des abords de la gare. La décision ayant été prise le 24 janvier 1952, les travaux pourront débuter en 1952.

2. *Gare de Bruxelles-Midi.*

Dépense prévue en 1951 : 163 millions.

Dépense réelle : 93 millions.

La différence entre la prévision et les réalisations est justifiée comme suit :

1° 10 millions pour ouvrages d'art dont :

a) 2 millions avaient été prévus pour entamer les études et les travaux d'un pont sur la Senne à Forest-Midi, pour la mise à quadruple voie de Bruxelles-Midi à Linkebeek. Ce travail sera vraisemblablement abandonné en raison de la non réalisation des raccordements d'Uccle Calevoet et Watermael-Boitsfort;

b) 8 millions pour la construction de murs de soutènement le long de l'avenue Fonsny, que la durée des formalités d'adjudication et d'approbation a reportée en 1952.

2° 30 miljoen voor de aan de Fonsnylaan op te trekken gebouwen, namelijk :

Administratief gebouw :	20 miljoen.
Gebouw voor het sorteren van poststukken :	5 miljoen.
Gebouw voor allerhande doeleinden :	5 miljoen.

De uit het oogpunt van stedenbouw gedane studie betreffende inzonderheid de hoogte van die gebouwen heeft zekere tijd gevorderd. De zaak wordt bestudeerd; de aanbesteding van de werken voor het optrekken van het administratief gebouw zal binnenkort plaats hebben.

3° 30 miljoen voor de voltooiing van de lokalen onder de sporen. Wegens de stand der werken voor de ruwbouw, waarvan de goedkeuring was uitgesteld geworden, was het onmogelijk die werken in 1951 aan te vangen.

3. Station Schaarbeek.

In 1951 voorziene uitgaaf : 17,2 miljoen.
Werkelijke uitgaaf : nihil.

Deze werken gaan samen met die voor het elektrificeren van lijn 36 Brussel-Luik, die werden vertraagd ten gevolge van de betwisting die opgezien is naar aanleiding van de te kiezen bedrijfsstroom : 20.000 volt of 3.000 volt; zij zullen slechts in 1952 kunnen uitgevoerd worden.

II. — Globale uitgaven tot einde 1951.

a) Werken specifiek Verbinding :

Beleggingsuitgaven betreffende het spoorweggedeelte van de Verbinding en de Stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord fr. 2.504.000.000

b) Andere te dier gelegenheid uitgevoerde werken :

Uitgaven in verband met de werken van de Verbinding en de verhoging der Stations Brussel-Zuid en Brussel-Noord (Beheerskosten N.B.V. — studiekosten N.M.B.S. — onteigeningen — verkeerstoestellen — verleggen van de tramsporen en van allerhande leidingen — straatwerken) fr. 595.000.000

Totaal fr. 3.099.000.000

III. — Raming van de globale uitgaven welke nog moeten gedaan worden voor het beëindigen van :

- a) werken voor de eigenlijke Verbinding;
- b) andere werken bij deze gelegenheid.

2° 30 millions pour les bâtiments à construire à l'avenue Fonsny, à savoir :

Bâtiment administratif :	20 millions.
Bâtiment du tri postal :	5 millions.
Bâtiment à usages divers :	5 millions.

L'étude urbanistique concernant notamment la hauteur de ces bâtiments a nécessité certains délais. Les études sont en cours; l'adjudication de la construction du bâtiment administratif aura lieu incessamment.

3° 30 millions pour le parachèvement des locaux sous voies. L'état d'avancement de l'entreprise du gros-œuvre, dont l'approbation avait été retardée, n'a pas permis d'entamer ces travaux en 1951.

3. Gare de Schaerbeek.

Dépense prévue en 1951 : 17,2 millions.
Dépense réelle : néant.

Ces travaux sont liés à ceux de l'électrification de la ligne 36 Bruxelles-Liège, qui ont été retardés en raison de la discussion qui a surgi à propos du choix à adopter pour le courant de traction : 20.000 Volts ou 3.000 Volts; ils ne pourront s'exécuter qu'en 1952.

II. — Dépenses globales jusque fin 1951.

a) Travaux spécifiquement Jonction :

Dépenses d'investissement relatives à la partie ferroviaire de la Jonction et des Gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord fr. 2.504.000.000

b) Autres travaux faits à l'occasion :

Dépenses en relation avec les travaux de la Jonction et du relèvement des gares de Bruxelles-Midi et de Bruxelles-Nord (frais de gestion O.N.J. — Frais d'études S.N.C.B. — expropriations — dispositifs de circulation — déplacement des voies de tram et de canalisations diverses — voiries) fr. 595.000.000

Total fr. 3.099.000.000

III. — Prévisions des dépenses globales encore à effectuer pour finir :

- a) travaux spécifiquement Jonction;
- b) autres travaux à l'occasion.

In het Verslag van de Senaatscommissie voor Verkeerswezen belast met het onderzoek van de wetsontwerpen betreffende de ramingen van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing der Noord-Zuid-Verbinding over de dienstjaren 1950 en 1951 (Gedr. st. n° 139 van de Senaat), staat op bladzijde 2, onder de rubriek « B. — *Raming van de globale uitgaven* » dat de toelage van de Staat voor de Noord-Zuid-Verbinding op 4.000 miljoen frank is gebracht.

Overwegende, eensdeels, dat het totaal der uitgaven op 31 December 1951 de som van fr. 3.099.238.549,20 bereikte; anderdeels, dat de lonen en grondstoffen sedert begin 1951 merklijk gestegen zijn, en dat bovendien tot sommige nieuwe werken werd besloten na de vaststelling van het plafond van 4.000 miljoen frank waarvan hier-voren sprake, mag aangenomen worden dat de totale uitgave ongeveer 4.700 miljoen frank zal bedragen.

Het met ingang van 1 Januari 1952 nog uit te geven bedrag, zegge 1.601 miljoen frank, dient verdeeld als volgt :

- a) beleggingsuitgaven (specifiek Verbinding) fr. 1.114.000.000
b) andere uitgaven ter gelegenheid van de werken der Verbinding 487.000.000

IV. — Verhouding algemene onkosten tot de werken.

In onderstaande tabel worden voor de jaren 1947 tot 1951 de uitgevoerde werken vermeld met de overeenstemmende algemene onkosten waaruit men het rendement van de betrokken diensten kan afleiden.

Uitgaven door het Bureau gedaan gedurende de jaren 1947 tot 1951 :

Dans le Rapport de la Commission Sénatoriale des Communications chargée d'examiner les projets de loi relatifs aux comptes de prévision de l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi, pour les exercices 1950 et 1951 (Document n° 139 du Sénat), il est dit page 2, sous la rubrique « B. — *Estimation des dépenses globales* » que la subvention de l'Etat pour la Jonction Nord-Midi a été portée à 4.000 millions de francs.

Considérant, d'une part, que le total des dépenses au 31 décembre 1951 atteignait la somme de fr. 3.099.238.549,20; d'autre part, que le coût de la main-d'œuvre et des matières a subi une majoration sensible depuis le début de 1951 et, pour le surplus que certains travaux nouveaux ont été décidés après la fixation du plafond de 4.000 millions de francs, dont il est question ci-avant, on peut estimer que la dépense totale s'élèvera à environ 4.700 millions de francs.

Le montant restant à dépenser à partir du 1^{er} janvier 1952, soit 1.601 millions de francs est à ventiler comme suit :

- a) dépenses d'investissement (spécifiquement Jonction) fr. 1.114.000.000
b) autres dépenses faites à l'occasion des travaux de la Jonction 487.000.000

III. — Le rapport entre les frais généraux et les travaux.

Le tableau ci-dessous indique, pour chacune des années 1947 à 1951, les travaux exécutés et les frais généraux y afférents, ce qui permet d'en inférer le rendement des services en cause.

Dépenses effectuées par l'Office pendant les années 1947 à 1951 :

(in duizendtallen frank — en milliers de francs)

	1947	1948	1949	1950	1951
I. — WERKEN — TRAVAUX :					
a) door N.B.V. uitgevoerd — <i>exécutés par l'O.N.J.</i>	222.719	331.724	244.472	166.502	163.306
b) door de N.M. uitgevoerd voor rekening van N.B.V. — <i>exécutés par la S.N. pour compte de l'O.N.J.</i>	87.334	153.946	111.121	233.807	213.394
Totaal Werken — <i>Total Travaux</i>	310.053	485.670	355.593	400.309	376.700
	=====	=====	=====	=====	=====
II. — ONTEIGENINGEN — <i>EXPROPRIATIONS</i>	7.749	9.284	13.162	35.879	81.790
	=====	=====	=====	=====	=====

(in duizendtallen frank — en milliers de francs)

	1947	1948	1949	1950	1951
III. — ALGEMENE KOSTEN — <i>FRAIS GENERAUX</i> :					
a) PERSONEELSGAVEN — <i>DÉPENSES DE PERSONNEL</i> :					
1. Wedden — <i>Traitements</i>	5.871	6.561	7.131	7.108	7.468
2. Lonen — <i>Salaires</i>	688	766	911	832	850
3. Vergoedingen — <i>Indemnités</i>	287	323	575	573	678
4. Sociale Dienst — <i>Service social</i>	42	34	31	35	30
b) BEHEERSKOSTEN — <i>FRAIS DE GESTION</i> :					
1. Water, gas, electriciteit — <i>Eau, gaz, électricité</i>	61	90	166	157	123
2. Onderhoud, lokalen — <i>Entretien, locaux</i>	26	25	24	54	60
3. Benodigdheden, inzonderheid bestaande uit brochures en kosten van plannen — <i>Fournitures, comprenant notamment brochures et frais de plans</i>	436	434	447	789	616
c) ALLERHANDE UITGAVEN — <i>DÉPENSES DIVERSES</i> :					
Reiskosten, brochures — <i>Frais de voyage, brochures</i>	121	206	119	174	104
d) UITGAVEN voor technische adviezen en plannen, enz. betaald aan derden voor werken beheerd door het N.B.V. — <i>DÉPENSES pour avis et plans techniques, etc. payées à des tiers pour travaux gérés par l'O.N.J.</i>	920	2.100	2.185	3.538	2.511
e) UITGAVEN voor technisch werk en plannen voor werken beheerd door de N.M.B.S. — <i>DÉPENSES pour travaux et plans techniques pour travaux gérés par la S.N.C.B.</i> :					
1º betaald aan de N.M.B.S. — <i>payées à la S.N.C.B.</i>	3.525	3.556	3.446	3.282	4.166
2º betaald aan derden — <i>payées à des tiers</i>	1.995	2.890	2.393	4.055	1.333
f) ALGEMENE KOSTEN N.M.B.S. (5 % op werken) — <i>FRAIS GÉNÉRAUX S.N.C.F.B. (5 % sur travaux)</i>	4.656	8.145	5.963	12.335	11.181
Totaal Algemene Kosten — <i>Total Frais généraux.</i>	18.628	25.130	23.391	32.932	29.120
III. — RENDEMENT — <i>RENDEMENT</i> :					
Algemene kosten × 100	6,00%	5,17%	6,58%	8,23%	7,73%
Werken N.B.V. + Werken N.M.					
<i>Frais généraux</i> × 100					
<i>Travaux O.N.J. + Travaux S.N.C.B.</i>					

Beschouwen wij nu de voornaamste problemen die opgelost werden door en naar aanleiding van de verwezenlijking van de Noord-Zuidverbinding.

V. — Verkeer en vervoer.

A. — INTERNATIONAAL.

a) *Per spoor* :

Wanneer de Noord-Zuidverbinding zal af zijn, zullen er volgende internationale treinen rijden :

Oostende-Bazel; Oostende-Keulen; Brussel-Bazel; Brussel-Keulen; Brussel-Parijs; Amsterdam-Parijs.

De internationale reizigers dezer lijnen zullen kunnen uitstappen in :

- het station Brussel-Noord, omringd door talrijke hotels;
- de Centrale Halte (zonder reisgoeddienst) in het zaken-, administratief en cultureel centrum;
- het Zuidstation, het werkelijke Belgische spoorwegknooppunt, dat het best aansluit bij het stadsnet en het meeste gemak biedt om van trein te veranderen.

b) *In de lucht* :

Het ligt in de bedoeling van de verschillende vervoersorganismen om het spoor- en luchtverkeer onderling te doen aansluiten. In de voornaamste stations van het land zullen gemengde kaartjes voor spoor- en luchtreizen verkrijgbaar gesteld worden, zodat de betrokkenen reizigers de Centrale Halte te Brussel kunnen bereiken, waar de verbinding per spoor : Centrum Brussel-Nationale Vlieghaven van Melsbroeck tot stand zal komen.

Te dien einde voert het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding belangrijke werken uit. Een terminus wordt aangelegd voor de speciale spoorlijn welke de Centrale Halte met de Vlieghaven van Melsbroeck verbindt.

Dit eindpunt bestaat hoofdzakelijk in een speciaal perron van de Centrale Halte, waar een doodlopend spoor het stationneren, de aankomst en het vertrek van de convoien van Melsbroeck zal mogelijk maken.

Dit perron zal door liften en roltrappen rechtstreeks verbonden worden met een gebouw dat boven de tunnel zal opgetrokken worden tussen de Keizerin-, Putterij- en Kardinaal Mercierstraat.

Op de gelijkvloerse verdieping van dit gebouw zal zich de hall bevinden voor de luchtreizigers bij vertrek en aankomst van de verschillende luchtlijnen met Melsbroeck als eind- of vertrekpunt. De andere verdiepingen zullen ingenomen worden door de verschillende diensten van de Sabena en andere handelsorganismen. Dit gebouw wordt niet voor rekening van het Nationaal Bureau voor de Voltooiing van de Noord-Zuidverbinding opgetrokken.

Examinons maintenant les problèmes résolus par et à l'occasion de la réalisation de la Jonction Nord-Midi.

V. — Circulation et transport.

A. — INTERNATIONAL.

a) *Par rail* :

Quand la Jonction sera mise en exploitation, les trains internationaux suivants y circuleront :

Ostende-Bâle; Ostende-Cologne; Bruxelles-Bâle; Bruxelles-Cologne; Bruxelles-Paris, Amsterdam-Paris.

Les voyageurs internationaux empruntant ces lignes auront à leur disposition :

- la gare de Bruxelles-Nord avec ses ressources hôtelières;
- la Halte Centrale (sans service bagages) desservant le centre des affaires, administratif et culturel;
- la gare du Midi, vrai centre du réseau ferroviaire belge, la mieux raccordée à tout le complexe des transports urbains et présentant le maximum de facilité pour tout changement de trains.

b) *par air* :

Il entre dans les intentions des divers organismes de transport de créer une interpénétration des titres de transport par rail et par air. Des billets mixtes rail-air pourront être délivrés dans les principales gares du pays, permettant aux voyageurs de cette classe d'atteindre la Halte Centrale à Bruxelles, qui sera le point de la liaison par voie ferrée, Centre de Bruxelles et Aéroport national de Melsbroeck.

A cet effet, l'O.N.J. exécute des travaux importants consistant dans la création d'un point terminus affecté à une ligne ferroviaire spéciale reliant la Halte Centrale à l'Aéroport de Melsbroeck.

Au point de vue réalisation, ce terminus consiste essentiellement dans un quai spécial de la Halte Centrale, où une voie en cul de sac permettra le stationnement, les arrivées et départs des convois de Melsbroeck.

Ce quai sera mis en relation directe, par ascenseurs et escalators, avec un immeuble construit directement au-dessus du tunnel, délimité par les rues de l'Impératrice, Putterie et Cardinal Mercier.

Le rez-de-chaussée de cet immeuble comportera le hall pour voyageurs aériens départ et arrivée des diverses lignes aériennes aboutissant ou partant de Melsbroeck. Les étages grouperont les différents services de la Sabena et autres organismes commerciaux. L'O.N.J. n'intervient pas dans la construction de cet immeuble.

B. — INTERPROVINCIAAL.

Met ingang van 5 October 1952 zullen de treinen uit Antwerpen (Centraalstation) hun eindpunt hebben in Brussel-Zuid (twee verbindingen per uur in elke richting).

Op het zelfde tijdstip zullen de treinen uit Luik rechtstreeks Oostende kunnen bereiken via de Noord-Zuidverbinding.

Wanneer de Noord-Zuidverbinding geheel in bedrijf zal genomen zijn, zullen alle lijnen, die thans Brussel als eindpunt hebben, kunnen doorlopen.

C. — PLAATSELIJK.

a) *Treinen* :

De treinen, die op dit ogenblik in groten getale te Brussel aankomen, zullen via de verbinding kunnen doorrijden. De reizigers, die van het ene naar het andere uiteinde van de stad willen gaan, zullen er gebruik van kunnen maken, evenals degenen die verder dan het Noord- of het Zuidstation of in een van de drie halten van de Verbinding willen uitstappen.

b) *Trams en autobussen* :

In de grote trekken zal het stadstramnet geen grondige wijzigingen ondergaan, behalve wat betreft de verbinding tussen tram en trein aan het Noord- en Zuidstation.

Brussel-Noord. — De trams uit noordelijke richting zullen via de Brabantstraat, de Quatrechtstraat en haar onderdoorgang uitkomen op het verhoogd wegvak vóór het Noordstation. Van daar uit gaat de reis verder via de Vooruitgangstraat en de thans gevolgde straten of lanen.

De lijnen Oost-West, nl. die welke thans de Kruidtuinlaan volgen, zullen gedeeltelijk omgeleid worden langs de weg die nu door sommige trams gevolgd wordt in de richting van Sint-Joost, om uit te komen aan de onderdoorgang van de Weidestraat, vanwaar de reizigers het Noordstation kunnen bereiken. Deze lijnen zullen daarna hun gewone weg via de Vooruitgangstraat voortzetten.

In het eindstadium zullen al deze lijnen waarschijnlijk over het verhoogd wegvak van Brussel-Noord rijden.

Brussel-Zuid. — Dank zij gunstige omstandigheden is het in deze sector mogelijk geweest een ondergrondse verbinding aan te leggen, waardoor de trams het tramstation van het Zuidstation kunnen bereiken.

Een tunnel met afrit Lemonnierlaan en hulpafritten Zuidlaan en Jamarplein zal alle lijnen van deze wijk tot aan het tramstation brengen, dat aangelegd is onder de treinsporen, aan de ingang van het spoorwegstation Brussel-Zuid.

B. — INTERPROVINCIAL.

Notons qu'à partir du 5 octobre 1952, il est prévu que les trains d'Anvers Central auront leur terminus à Bruxelles-Midi (deux liaisons par heure et par sens de circulation).

A la même époque, les trains de Liège pourront atteindre directement Ostende via la Jonction.

Lorsque la Jonction sera exploitée intégralement toutes les lignes ayant actuellement Bruxelles comme terminus pourront être fusionnées grâce à l'existence de la Jonction.

C. — LOCAL.

a) *Trains* :

Le nombre important de trains arrivant actuellement à Bruxelles pourra passer par la Jonction et être emprunté par les voyageurs qui désirent aller d'un bout de la ville à l'autre, ou s'arrêter à un endroit desservi par les gares du Nord et du Midi ou, pour certains, par les trois points d'arrêt de la Jonction.

b) *Tramways et autobus* :

Dans ses grandes lignes le réseau des tramways urbains ne subira pas de modifications profondes sauf en ce qui concerne la liaison tram-rail aux abords de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi.

A Bruxelles-Nord. — Les tramways de direction Nord-Sud arriveront par la rue de Brabant, par la rue de Quatrecht et son passage inférieur et aboutiront sur la plate-forme surélevée devant la gare du Nord. De cet endroit le parcours sera continué par la rue du Progrès et les artères empruntées actuellement par ces lignes.

Les lignes Est-Ouest, c'est-à-dire, celles empruntant actuellement le Boulevard du Jardin Botanique, seront en partie détournées par le trajet emprunté actuellement par certains trams sur Saint-Josse pour aboutir au passage inférieur de la rue de la Prairie d'où les voyageurs gagneront la gare du Nord. Ces lignes reprendront ensuite leur parcours habituel par la rue du Progrès.

Il est probable que, en phase finale, toutes ces lignes passeront par la plate-forme surélevée de Bruxelles-Nord.

Bruxelles-Midi. — Dans ce secteur, grâce à plusieurs circonstances favorables, il a été possible de réaliser une liaison souterraine permettant aux tramways de gagner la station tramways de la gare du Midi.

En effet, un tunnel avec rampe d'accès boulevard Lemonnier et rampes auxiliaires boulevard du Midi et place Jamar permettra d'amener toutes les lignes desservant ce quartier à la gare tramways établie sous les voies des chemins de fer à l'entrée même de la gare ferroviaire de Bruxelles-Midi.

Zodoende zal de gehele oppervlakte van de rijweg alleen voor het autoverkeer kunnen dienen.

De grote vierhoek van Brussel-Zuid, gelegen naast het tramstation, zal uitsluitend dienen voor de autobussen. Het zal een werkelijk station zijn met standplaatsen voor voertuigen, reizigershall, ontvangstenzaal, enz.

De ondergrondse gangen zullen rechtstreeks het autobusstation met de tram- en spoorwegstations verbinden.

De huidige eindpunten van de buurttrams (Roupeplaats en Stalingradlaan) zullen naar de Jamarplaats verlegd worden, rondom de bovenvermelde hulpafrit voor stadstrams.

c) Auto's :

Na de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding zal het verkeer van motorrijtuigen grotendeels vergemakkelijkt worden door volgende verwezenlijkingen.

— Brussel-Noord :

In de onmiddellijke omgeving van Brussel-Noord zullen acht onderdoorgangen de twee wijken van de hoofdstad verbinden, welke sedert het ontstaan van de spoorwegen gescheiden zijn.

Wij vermelden : Paviljoenstraat, Paleizenstraat, Koninginnelaan, Groendreef, Quatrechtstraat, Weidestraat, Brabantstraat en Plantenstraat.

Deze doorgangen zullen het groot verkeer op de Rogierplaats zeer ontlasten.

Om zoveel mogelijk het kruisen van trams en auto's te vermijden, zullen deze laatste onder het verhoogd wegvak voor tram- en voetgangersverkeer doorrijden.

— Ter hoogte van de tunnel :

Boven de tunnel is een nieuwe laan van 22 tot 30 meter breedte in aanleg tussen het kruispunt Brabantstraat, Kapellekerk en Walenplaats. Zij loopt onder de Kruidtuinlaan door en is met deze door twee afritten verbonden.

Het is duidelijk dat deze nieuwe verkeersader, die parallel loopt met de Centrumlanen, het autoverkeer tussen Noord en Zuid zal helpen vergemakkelijken.

Indien deze laan later kon doorgetrokken worden, bijvoorbeeld langs de westelijke rooilijn van de Verbinding, in de richting van de Fonsnylaan, zou deze nieuwe weg nog van veel groter nut zijn.

— Brussel-Zuid :

Zoals hiervoren gezegd, zullen de straten, doordat de trams onder de grond gelegd worden, uitsluitend voor het autoverkeer kunnen dienen.

De la sorte, toute la surface de la voirie sera réservée à la circulation des automobiles.

Le grand quadrilatère de Bruxelles-Midi situé à côté de la gare tramways sera réservé à usage des autobus. Ce sera une véritable gare avec stationnement des véhicules, hall pour les voyageurs, salle des recettes, etc.

Des couloirs souterrains relieront directement la gare autobus aux gares tramways et ferroviaire.

Les terminus des vicinaux étant actuellement place Rouppe et avenue de Stalingrad seront reportés à la place Jamar, autour d'une rampe auxiliaire pour tramways urbains citée plus haut.

c) Autos :

Après réalisation de la Jonction Nord-Midi, la circulation des véhicules automobiles sera grandement facilitée par les réalisations suivantes :

— Bruxelles-Nord :

Aux abords de Bruxelles-Nord, huit passages inférieurs relieront les deux quartiers de la capitale séparés depuis l'origine des chemins de fer.

Citons les rues du Pavillon, des Palais, l'avenue de la Reine, l'Allée Verte, les rues de Quatrecht, de la Prairie, du Brabant et des Plantés.

L'usage de ces passages décongestionnera notablement l'importante circulation de la place Rogier.

Notons que pour éviter dans toute la mesure du possible les recoupements entre les tramways et les automobiles, celles-ci circuleront sous la plateforme qui sera réservée au trafic trams-piétons.

-- Au droit du tunnel :

Au-dessus et aux abords du tunnel, un nouveau boulevard de 22 à 30 mètres de largeur, passant sous le boulevard du Jardin Botanique et relié à celui-ci par deux rampes, est en exécution entre le carrefour rue de Brabant et l'église de Notre-Dame de la Chapelle et la place des Wallons.

Il est évident que cette nouvelle artère dédoublant les boulevards centraux, contribuera à faciliter la circulation automobile dans l'axe Nord-Sud.

Si ce boulevard pouvait être continué dans l'avenir par exemple le long de l'alignement Ouest de la Jonction en direction de l'avenue Fonsny, cette prolongation améliorerait encore notablement l'usage de cette nouvelle artère.

- Bruxelles-Midi :

Comme on l'a vu précédemment, les tramways étant mis en souterrain, l'assiette de la voirie sera réservée à la circulation automobile.

Op die plaats ook zullen een verbrede doorgang en twee nieuwe onderdoorgangen de wijken ter weerszijden van de spoorweg verbinden. Bedoeld zijn de doorgangen onder de Argonnestraat (verbreed), de Engeland- en de Theodor Verhaegenstraat (nieuw).

Om de auto's niet te verplichten op de Fonsnylaan opnieuw het knooppunt der trams, komende van de overdekte straat vóór het station en van de autobussen, komende van het autobusstation, te kruisen, zal in de as van de Fonsnylaan, tussen de Engelandstraat en de Zuidlaan, een voertuigen-tunnel worden gebouwd.

Door de gemeente is, tussen de Frankrijkstraat (toren van het station) en het Baraplein, een nieuwe verkeersader boven het gewelf van de omgelegde Zenne ontworpen.

Wat het parkeren van auto's betreft zal de ontworpen plaats aan het Noord-Station (Vooruitgangstraat), ruimte bieden voor 250 wagens. Tussen de Brabant- en Plantenstraat is er reeds onder de sporen een tweevloers bergplaats voor 150 auto's. De straten rond het Noord-Station bieden ruimte voor honderden auto's.

Aan het Zuid-Station zal er plaats zijn voor 300 auto's.

De verdere straten zullen maar ruimte bieden voor een beperkt aantal auto's.

d) Voetgangers :

Dank zij het verhoogd wegvak vóór het Noordstation, zullen de voetgangers het tram- en auto-verkeer niet moeten kruisen.

Via een voetpad langs de Verbindingslaan zullen de voetgangers onder de Kruidtuinlaan kunnen doorgaan, zonder de straat te moeten oversteken.

Ook bij de Congreshalte zijn bijzondere voorzieningen (trap, overdekte gang, enz.) ten behoeve van de voetgangers getroffen.

Bij de Centrale Halte is een tweede ondergrondse toegang in uitvoering, zodat de voetgangers het druk verkeer aldaar niet behoeven te kruisen. Zowel de vertrekkende als de aankomende reizigers zullen aldus, door een overdekte gang, die in de strook tussen de Bergstraat, de Putterijstraat en de Kardinaal Mercierstraat zal aangelegd worden van de tussenverdieping van de Centrale Halte de Grasmarkt kunnen bereiken en omgekeerd.

Aan die tweede toegang zijn, in verband met de niveauverschillen, opwegen en roltrappen voorzien.

Door een ondergrondse gang ter aansluiting op die tweede ondergrondse doorgang, zullen de voetgangers het kruispunt beneden de Sinter-Goedelestraat kunnen bereiken.

A cet endroit également, un passage élargi et deux nouveaux passages inférieurs relieront les quartiers situés de part et d'autre du chemin de fer. Ce sont les passages inférieurs des rues d'Argonne (élargi), d'Angleterre et Théodore Verhaegen (nouveaux).

De plus, pour éviter aux automobiles de devoir recouper, avenue Fonsny, le nœud des tramways sortant de la rue Couverte devant la gare et des autobus sortant de la gare d'autobus, un tunnel routier sera créé dans l'axe de l'avenue Fonsny entre la rue d'Angleterre et le boulevard du Midi.

Une nouvelle artère, dans laquelle sera logé le vòttement de la Senne détournée est projetée par la commune entre la rue de France (tour de la gare) et la place Bara. Cela constituera une facilité complémentaire pour la circulation des autos.

Pour ce qui concerne le parking des voitures automobiles on projette rue du Progrès en face de la gare du Nord, une grande place qui permettra le parking de 250 voitures. Le garage double sous voies situé entre les rues de Brabant et des Plantes permet de garer 150 voitures. Les artères situées aux abords de la gare permettent de garer plusieurs centaines de voitures.

Au Midi les divers parkings spéciaux prévus dans les plans d'aménagement des abords de la gare permettent de garer 300 voitures.

Le nombre de voitures pouvant être garées dans le restant des voiries sera minime.

d) Piétons :

La réalisation de la plate-forme surélevée devant la gare du Nord évitera aux piétons de devoir recouper des courants de circulation tramways ou automobiles.

Un passage pour piétons accolé au Boulevard de la Jonction, permettra à ceux-ci de traverser le Boulevard Botanique en sous-sol, sans devoir recouper la voirie.

Aux abords du point d'arrêt Congrès, des dispositions spéciales (escalier, galerie couverte, etc.) sont également prévues à l'usage des piétons.

A la Halte Centrale, en vue d'éviter aux piétons de devoir recouper des courants de circulation intenses, un accès complémentaire souterrain est en exécution. Il permettra aux voyageurs tant « départ » que « arrivée » de se rendre de l'entresol de la Halte Centrale au Marché-aux Herbes et vice-versa, par une galerie couverte à réaliser dans le bloc de terrains compris entre la rue de la Montagne, la rue de la Putterie et la rue Cardinal Mercier.

Cet accès complémentaire sera équipé de rampes et d'escalators pour franchir aisément les différences de niveau.

Un couloir souterrain complétant cet accès complémentaire souterrain permettra aux piétons de gagner le carrefour au bas de la rue Ste-Gudule.

Aldus zullen de reizigers, vanaf de Centrale Halte, zeer gemakkelijk bij twee belangrijke tramhaltes geraken.

Bij het Zuidstation zijn op de gevaarlijkste plaatsen voor het gemak der voetgangers verscheidene ondergrondse gangen ontworpen.

Wij vermelden de ondergrondse gangen tussen het spoor- en het tram- en autobusstation alsmede tussen de ingang van het station en de bebouwde strook binnen de Argonnestraat, de Frankrijkstraat en de Nieuwe straat naar het Baraplein. Deze gang zal door middel van een overdekte galerij tot op het Jamarplein doorgetrokken worden.

* * *

VI. — Stedebouwkundige ordening van de strook langs de Verbinding.

A. — Omgeving van het Noordstation :

Behalve de onderdoorgangen en de nieuwe straten, beschreven in Hoofdstuk VI, zij ook gewezen op het plan tot aanleg van een groot plein van 280 bij 70 meter vóór het nieuw station. Dit plein zal verbonden zijn met al de omliggende straten en onder meer met de nieuwe Groendreefwijk, die ter plaatse van het huidig station, nadat dit is buiten gebruik gesteld, zal gebouwd worden. Vermelden wij ook de verbreding van de Vooruitgang- en de Brabantstraat.

In verband met het vorengenoemd ontwerp, wordt de verbreding der Vooruitgangstraat in het vooruitzicht gesteld tussen het nieuw ontvanggebouw en de Paleizenstraat, ten einde buiten de strook voor de tramsporen, een rijweg van 12 meter breedte te bekomen.

Er zij opgemerkt dat het oud Noordstationgebouw dient gesloopt ten einde de verbreding van de Vooruitgang- en de Brabantstraat mogelijk te maken tussen het Rogierplein en het nieuwe station enerzijds en dat plein en de onderdoorgang van de Brabantstraat anderzijds.

Ten einde evenwel tot die sloping te kunnen overgaan, dient de contrôledienst der ontvangsten, die 600 ambtenaren omvat en in het oude gebouw ondergebracht is, naar een ander gebouw overgebracht te worden.

Voor die dienst zijn lokalen voorzien in het administratief gebouw van de Fonsnylaan te Brussel-Zuid, dat pas in 1954-1955 zal voltooid zijn.

De sloping van dat oud gebouw kan bespoedigd worden indien men voorlopige lokalen vond om die dienst onder te brengen. Er is een oplossing in die zin onder ogen genomen, maar men heeft er moeten van afzien.

Op verkeersgebied stelt zich geen probleem meer; de principiële beslissingen ten deze zijn genomen door de Interdepartementale Commissie voor Stedebouw en zullen aan de bevoegde overheden voorgelegd worden.

De la sorte, deux arrêts de tramway importants pourront être gagnés par les voyageurs piétons de la Halte Centrale, avec le maximum de facilité.

Aux abords de Bruxelles-Midi, en vue de faciliter la circulation des piétons, plusieurs couloirs souterrains ont été prévus aux endroits les plus dangereux.

Citons les couloirs souterrains reliant la gare ferroviaire aux gares de tramways et d'autobus ainsi que celui reliant l'entrée de la gare au bloc immobilier encadré par les rues d'Argonne, de France et l'artère nouvelle vers la place Bara. Ce dernier couloir sera prolongé par une galerie couverte débouchant à la place Jamar.

* * *

VI. — Urbanisation de la zone traversée par la Jonction.

A. — Abords de la gare du Nord :

En plus des passages inférieurs et des nouvelles voiries décrites, au chapitre VI ci-avant, il y a lieu de mentionner qu'on projette la création devant la nouvelle gare d'une grande place de 280 x 70 mètres. Cette place sera raccordée à toutes les voiries environnantes et notamment au quartier futur de l'Allée Verte, à créer sur les terrains de la gare actuelle de l'Allée Verte, après désaffectation de celle-ci. Mentionnons aussi l'élargissement des rues du Progrès et de Brabant.

En ce qui concerne la rue du Progrès et en liaison avec le projet ci-dessus, il est envisagé qu'elle sera élargie entre le nouveau bâtiment des recettes et la rue des Palais, afin de créer une voie charretière de 12 mètres de largeur en dehors de l'emplacement réservé aux voies de tramways.

Notons que l'ancien bâtiment de la Gare du Nord doit être démoli pour permettre l'élargissement des rues du Progrès et de Brabant — entre la Place Rogier et la nouvelle gare, d'une part, et entre cette même place et le passage inférieur de la rue de Brabant.

Toutefois, pour pouvoir procéder à cette démolition, il faut pouvoir transférer dans un autre bâtiment le service du contrôle des recettes comportant 600 agents et qui occupe l'ancien bâtiment.

Les locaux destinés à ce service sont prévus dans le bâtiment administratif de l'avenue Fonsny à Bruxelles-Midi qui ne sera terminé qu'en 1954/1955.

La démolition de cet ancien bâtiment pourrait être hâtée si l'on trouvait des locaux provisoires pour loger ce service. Une solution de ce genre avait été envisagée mais elle a dû être abandonnée.

Au point de vue circulation, aucun problème n'est plus à résoudre; les décisions de principe ont été prises à ce sujet par la Commission Interdépartementale d'Urbanisme et seront soumises aux autorités compétentes.

Ter weerszijden van de onderdoorgang der Brabantstraat komen winkels, waarvan de ruwbouw reeds af is, terwijl in de onderdoorgang van de Plantenstraat, uitstalramen zullen beschikbaar zijn.

Wij vermelden ten slotte de aanleg van de Kruidtuin met een straat in de verlenging van de Verbindingslaan tot aan het kruispunt van de uitgang der onderdoorgangen van de Brabant- en de Plantenstraat, en de gelijktijdige verbreding van de Ginestestraat.

B. — *Congreshalte en ventilatiestation A 3 :*

In dat bouwkundig geheel, opgetrokken naast de Verbindingslaan boven de doorgetrokken Sint-Laureisstraat liggen de hoofdingang en de bij-ingang van de Congreshalte.

Men heeft het afzonderlijk en zichtbaar gebouwd, en het uitwendige, dat monumentaal opgevat is, opgetrokken in hardsteen, witte steen met claustra in aardewerk.

Een luifel beschermt de hoofdtrap, die naar de stopplaats beneden leidt en de bedrijfskantoren zijn op de tussenverdieping tussen de straat en de perrons gelegen.

Als belangrijkste wijzigingen in het bestaande stratennet mogen vermeld worden :

- de nieuwe laan boven de tunnel;
- de verbreding der Schaarbeekstraat met een bijkomende aftakking naar de nieuwe laan via een overdekte galerij voor voetgangers;
- doortrekking en verbreding van de Sint-Laureisstraat en de Blekerijstraat, waar dus een kruispunt zal komen beneden de nieuwe laan, ter hoogte van de ventilatiecentrale A 3. Aan die kant zal ook een ingang naar de Congreshalte komen;
- rondom deze centrale zullen plantsoenen aangelegd worden, met trappen om de lager gelegen straten (Sint-Laureisstraat en Blekerijstraat) met de laan te verbinden.

C. — *Tussen de Congreshalte en de Centrale Halte.*

Aan de nieuwe 30 meter brede laan, die doorloopt in de richting van de Centrale Halte, staat aan de Westkant het indrukwekkend nieuw gebouw van de Nationale Bank en aan de Oostkant de drukkerij van de Bank. Ter weerszijden van de drukkerij zijn monumentale trappen gebouwd die de Zandstraat en de Komediëntenstraat aan de nieuwe laan verbinden.

Verder, beneden Sinter-Goedele blijft nog de vraag wat er moet gedaan worden met de twee driehoekige terreinen (3.000 vierkante meter). Er is een voorlopige oplossing overwogen; in afwachting van een beslissing zouden er tuinen aangelegd worden.

Mentionnons encore l'établissement de magasins, dont le gros-œuvre est réalisé, aménagés des deux côtés du passage inférieur de la rue de Brabant, ainsi que de vitrines montres au passage inférieur de la rue des Plantes.

Signalons enfin, combiné avec l'aménagement du Jardin Botanique comportant une voirie en prolongement du boulevard de la Jonction et aboutissant au carrefour de sortie des passages inférieurs de la rue de Brabant et de la rue des Plantes, l'élargissement de la rue Gineste.

B. — *Halte Congrès et Centrale de ventilation A 3 :*

Cet ensemble architectural, construit en bordure du boulevard de la Jonction et surplombant la rue Saint-Laurent prolongée, comprend en même temps l'entrée principale et une entrée secondaire du point d'arrêt Congrès.

Ce complexe est conçu comme une construction isolée et visible et dont la décoration extérieure, de caractère monumental, consiste en un revêtement en pierres de taille et en pierres blanches et des claustra en terre cuite.

Un grand auvent protège l'escalier principal de descente du point d'arrêt et les locaux d'exploitation sont situés dans un entresol entre la voirie et l'étage des quais.

Comme modifications principales à la voirie primitive, signalons :

- le nouveau boulevard au-dessus du tunnel;
- l'élargissement de la rue de Schaerbeek, avec liaison complémentaire au nouveau boulevard par une galerie couverte (piétons);
- le prolongement et l'élargissement des rues Saint-Laurent et de la Blanchisserie, créant ainsi un carrefour situé en contre-bas du nouveau boulevard au droit de la Centrale de Ventilation A3. Un accès à la Halte-Congrès est aménagé de ce côté également;
- la création autour de cette Centrale de jardins publics avec volées d'escaliers reliant les rues basses (Saint-Laurent et Blanchisserie) au boulevard.

C. — *Entre l'Arrêt Congrès et la Halte Centrale :*

Le nouveau boulevard de 30 mètres de largeur continuant en direction de la Halte Centrale est bordé du côté Ouest par l'imposant nouveau bâtiment de la Banque Nationale et du côté Est par l'imprimerie de celle-ci. Cette dernière est flanquée de deux escaliers monumentaux reliant respectivement la rue des Sables et la rue des Comédiens au nouveau boulevard.

Plus loin, en contre-bas de Sainte-Gudule, se pose toujours le problème de l'utilisation des deux terrains triangulaires (3.000 mètres carrés). Une solution provisoire est envisagée; elle consisterait à y aménager des jardins en attendant qu'une décision soit prise.

In deze sector zijn alle straten zoveel mogelijk verbreed en de kruispunten zo ruim mogelijk aangelegd.

D. — *Omgeving van de Centrale Halte :*

De Putterijwijk, die vroeger reeds stedenbouwkundig geordend werd door de stad Brussel, is thans nog verbeterd door verbreding van de straten en vergroting van het elliptisch kruispunt.

Bovendien komt op het aangrenzend terrein bij de Centrale Halte het gebouw van de stadsterminus van de lijn, die aansluiting geeft met het vliegveld te Melsbroek.

Het gebinte is zodanig ontworpen, dat er later een terras kan op gemaakt worden voor landing van hefschroefvliegtuigen. Wij wijzen ook nog op de aanvullende ingang naar de Centrale Halte, waarvan sprake was in hoofdstuk I.

De parkeermogelijkheden rondom de Centrale Halte hadden de volle aandacht van de verschillende diensten. Er zijn verscheidene oplossingen mogelijk en alles zal in het werk gesteld worden om de beste te kiezen.

E. — *Van de Centrale Halte naar de Halte Kapellekerk.*

Aan de voet van de Kunstberg vormt de laan een halfronde plaats, die aangelegd is volgens de inzichten van het Fonds der Bibliotheek Albert I. Vandaar loopt de laan via het Gerechtsplein, de Goudstraat en komt uit aan de Kapellekerk, waar ze zich vertakt en aan weerszijden van de stopplaats voorbijloopt.

Er zij ook gewezen op de ondergrondse garage van een halve hectaar, die aangelegd is in de tussenverdieping van de tunnel tussen Gasthuisstraat en Dinantplaats. Deze garage is verhuurd aan de Posterijen, die er hun bestelwagens in onderbrengen.

F. — *Halte aan de Kapellekerk :*

Deze stopplaats in de open lucht heeft een ontvangstgebouw ter hoogte van de omliggende straten, onder de perrons. De reizigers kunnen in- en uitgaan, ofwel aan de Walenplaats, ofwel aan de verlengde Brigittienenstraat. Voor de twee dichtbevolkte wijken aan de Oost- en Westkant van de spoorlijn is dus goed gezorgd.

Wij vermelden ook de berg- en opslagplaatsen onder de perrons in de onmiddellijke nabijheid van deze stopplaats. Deze installaties beslaan een oppervlakte van 1.000 resp. 2.000 vierkante meter.

Dans ce secteur toutes les rues ont été élargies dans la mesure du possible et les carrefours dégagés au maximum.

D. — *Abords de la Halte Centrale :*

Le quartier de la Putterie, urbanisé précédemment par la ville de Bruxelles, a encore été amélioré par l'élargissement des rues et l'agrandissement du carrefour elliptique.

Rappelons qu'en outre de la Halte Centrale, s'élèvera, sur le terrain contigu, l'immeuble terminus urbain de la ligne desservant l'aérodrome de Melsbroek dont l'ossature est conçue pour permettre l'exécution ultérieure d'une terrasse d'atterrissage pour hélicoptères.

Mentionnons encore la réalisation de l'accès complémentaire de la Halte Centrale dont il a été question au chapitre I ci-avant.

La question du parking des voitures aux abords de la Halte Centrale a retenu toute l'attention des divers services intéressés. Plusieurs solutions sont possibles et tout sera mis en œuvre pour retenir la meilleure.

E. — *De la Halte Centrale à la Halte Chapelle :*

Le boulevard, passant au pied du Mont des Arts, y forme une place semi-circulaire conçue suivant les vues du Fonds Bibliothèque Albert I^{er}. Il continue par la place de la Justice, la rue d'Or, pour arriver à l'église de Notre-Dame de la Chapelle où il se divise en deux branches situées de part et d'autre du point d'arrêt Chapelle.

Citons également le garage souterrain d'un demi-hectare de surface, aménagé dans l'entresol du tunnel entre la rue de l'Hôpital et la place de Dinant. Ce garage est loué actuellement à l'Administration des Postes qui y gare ses camionnettes.

F. — *Halte Chapelle :*

Ce point d'arrêt, situé à ciel ouvert, comporte le bâtiment des recettes au niveau de la voirie, sous les quais. L'entrée et la sortie se font soit par la place des Wallons, soit par la rue des Brigittines prolongée. Les deux quartiers populeux situés à l'Est et à l'Ouest du tracé seront ainsi parfaitement desservis.

Mentionnons également les magasins et dépôts sous voies exécutés aux abords immédiats de ce point d'arrêt. Les surfaces respectives de ces installations sont de 1.000 et 2.000 mètres carrés.

G. — *Zuidstation :*

Behalve de in hoofdstuk I beschreven onderdoorgangen, gangen, straten, tram- en rijtuig tunnels, is er ook mogelijkheid om een groot huizenblok te bouwen tussen de Argonnestraat, de nieuwe verkeersader, die de Frankrijkstraat met de Baraplaats verbindt en de nieuwe verkeersader langs de verbinding. Op deze twee verkeersaders zal parkeermogelijkheid zijn voor ongeveer 300 rijtuigen. De parkings zullen in zaagvorm aangelegd worden.

Tenslotte moge gewezen worden op het ontworpen complex van grote gebouwen aan de Fonsnylaan. Dit punt zal in hoofdstuk IV nader behandeld worden.

VII. — **Uitvoering van werken naar aanleiding van de Verbinding.**

Behalve de stedenbouwkundige werken, straten-aanleg, bouw van onderkruisingen, onderaardse gangen en galerijen voor voergangers, nieuwe gebouwen (Nationale Bank, Drukkerij, Sabena), tram-tunnel, wegtunnel, parking, enz. verdient nog in het bijzonder gewezen te worden op de ontworpen grote gebouwen in de nabijheid van de Zuidstation.

- Administratie- en andere gebouwen van de N.M.B.S.

Deze gebouwen zullen aan de Fonsnylaan opgetrokken worden ten behoeve van de contrôledienst der ontvangsten, de groep Brussel en verschillende andere diensten.

- Gebouw voor de sorteerdienst van de Post : naast de vorige. In dit gebouw komen alle sorteediensten die thans over geheel Brussel verspreid liggen. Het geraamte is zodanig ontworpen dat later hefschroefvliegtuigen op het gebouw kunnen landen.

— Gebouw Posterijen-P.T.T. : zal aangebouwd worden tegen de Oostelijke gevel van het busstation, Fonsnylaan. Dit gebouw vormt de grote vierhoek onder de sporen van de Grondwetplaats en zal plaats bieden aan de diensten van Posterijen, die in het vroegere station Brussel-Zuid ondergebracht waren.

Er zij ook op gewezen, dat de kleine vierhoek onder de sporen op de Grondwetplaats, die bestaat uit een gelijkvloerse en ondergrondse verdiepingen zal kunnen gebruikt worden als overdekte markt, grootwarenhuis of voor afzonderlijke winkels.

— Blok tussen de Bassestraat en de Zuidlaan. Hierin zullen winkels gemaakt worden aan de kant van de Stalingradlaan en de Zuidlaan, doch er is mogelijkheid om op een aangrenzend stuk grond van de N.B.V. nog een parking-garage aan te leggen.

* * *

G. — *Abords de la gare du Midi :*

En plus des passages inférieurs, couloirs, voiries, tunnel tramways et tunnel pour véhicules décrits au chapitre I^{er}, il y a lieu de mentionner la possibilité de réaliser un bloc immobilier important délimité par la rue d'Argonne, la nouvelle artère reliant la rue de France à la place Bara et la nouvelle artère le long de la Jonction. Ces deux dernières artères seront équipées de parkings en dents de scie pour environ 300 véhicules.

Mentionnons enfin la construction future d'un complexe de bâtiments importants à front de l'avenue Fonsny et dont il sera question au chapitre IV ci-après.

VII. — **Travaux exécutés à l'occasion de la Jonction.**

Outre les réalisations urbanistiques, travaux de voirie, passages inférieurs, couloirs souterrains et galeries pour piétons, nouveaux bâtiments (Banque Nationale, Imprimerie, Sabena, Tunnel Tramway, Tunnel routier, Parkings, etc.) déjà décrits ci-avant, mentionnons encore plus particulièrement les divers bâtiments importants aux abords de la gare du Midi.

— Bâtiments administratifs et à usage divers de la S.N.C.B.

Ces bâtiments, qui seront érigés avenue Fonsny, abriteront les services de contrôle des recettes, le groupe de Bruxelles et services divers.

— Bâtiment du tri-pistal : situé à côté des précédents; il groupera tous les services du tri-postal disséminés actuellement dans Bruxelles. L'ossature du bâtiment est conçue de façon à permettre ultérieurement l'atterrissage des hélicoptères.

— Bâtiment Poste-P.T.T. : ce bâtiment sera accolé à la façade Est de la gare autobus coté avenue Fonsny. Constituant le grand quadrilatère sous voies de la place de la Constitution, ce bâtiment remplacera les anciennes installations postales existant précédemment dans l'ancienne gare de Bruxelles-Midi.

— Rappelons également que le petit quadrilatère sous-voies, place de la Constitution, comportant un rez-de-chaussée et des sous-sols, pourrait être exploité comme marché couvert, grand magasin, ou divisé en magasins multiples.

— Bloc entre la rue Basse et le boulevard du Midi. Ce bloc, comportant des magasins à front de l'avenue Stalingrad et du boulevard du Midi offre en outre la possibilité d'y aménager, sur un terrain adjacent appartenant à l'O.J., un garage-parking supplémentaire.

* * *

Er is nog een grote verwezenlijking van de N.B.V. te vernoemen, nl. de bouw van de moerriool van grote doorsnede langs de tunnel, die de afvalwateren van de hoge Stad afvoert via Nieuwland tot aan de Zuidlaan, waar ze op de nieuwe overwelving van de omgeleide Zenne zal aangesloten worden.

Deze moerriool van de verbinding is een grote verlichting voor de Oostelijke moerriool van de middellanen, die bij stormweer ontoereikend was.

In 't voorbijgaan zij er aan herinnerd dat de nieuwe overwelving van de omgeleide Zenne via de Zelfregeringsstraat te Anderlecht onmisbaar was voor ondergronds tramverkeer van de Lemonnierlaan tot het tramstation Brussel-Zuid.

Verder mag verwacht worden, dat na voltooiing van de Zenne-omleiding tussen de Veeartsenstraat te Anderlecht en het Vliegwezenplein, twee schachten van de vroegere overwelving van de Zenne zullen kunnen gebruikt worden voor het tramverkeer op de middellanen, zodat de bovengrond uitsluitend voor het autoverkeer zal ter beschikking zijn.

* * *

VIII. — Inbedrijfneming van de Verbinding.

A. — Eerste phase.

De eerste phase van inbedrijfneming van de verbinding zal op 5 October 1952 kunnen ingaan. Hierbij zal gebruik gemaakt worden van de twee sporen van de centrale tunnelschacht, die in het Noordstation zullen aansluiten op de sporen 6 tot 12; in Brussel-Zuid op de sporen 4 tot 9.

a) Het eindpunt van de elektrische lijn Antwerpen-Brussel wordt voor een gedeelte van deze lijn verlegd naar Brussel-Zuid. Er zullen ten minste twee doorgaande treinen per uur rijden in beide richtingen.

b) De stroomtreinen zullen door de Verbinding rijden met hun stroomlocomotief, doch getrokken worden door elektrische locomotieven.

Tot die categorie van treinen behoren :

1° de internationale treinen van de lijnen :

Oostende-Bazel; Oostende-Keulen; Brussel-Bazel; Brussel-Keulen; Brussel-Parijs.

Voorlopig zullen de treinen Brussel-Amsterdam het Westelijk gedeelte van de ringlaan rond Brussel blijven gebruiken, in afwachting dat de aanpassingswerken tussen Schaarbeek en Brussel-Noord voltooid zijn;

2° de expresstreinen uit Oostende en Luik;

3° zoveel mogelijk, de directe en semi-directe treinen van de verschillende lijnen die Brussel als eindpunt hebben;

Une grosse réalisation de l'O.N.J. est encore à mentionner; c'est la construction, tout le long du tracé du tunnel, d'un égout collecteur de grande section, amenant les eaux usées de toute la zone haute de la ville de Bruxelles, passant par la rue de Terre Neuve et aboutissant au boulevard du Midi où il sera raccordé, square de l'Aviation, au nouveau voûtement de la Senne détournée.

Ce collecteur de la Jonction décharge notablement le collecteur Est des boulevards centraux, qui en temps d'orage, était insuffisant.

Rappelons en passant que la réalisation du nouveau voûtement de la Senne détournée par la rue de l'Autonomie à Anderlecht était indispensable pour permettre la mise en souterrain des tramways depuis le boulevard Lemonnier jusqu'à la gare tramways de Bruxelles-Midi.

On peut envisager dans l'avenir, après réalisation complète du détournement de la Senne, entre la rue des Vétérinaires à Anderlecht et le Square de l'Aviation désaffecté, pour deux pertuis du voûtement actuel de la Senne désaffecté, pour pouvoir y faire circuler les tramways des boulevards Centraux et réserver ainsi la surface de cette voirie au trafic automobile.

* * *

VIII. — Mise en service de la Jonction.

A. — Première phase.

Il est prévu que la première phase de la mise en exploitation de la Jonction débutera le 5 octobre 1952. Elle utilisera les deux voies du pertuis central du tunnel, lesquelles seront reliées à Bruxelles-Nord aux voies à quai 6 à 12; à Bruxelles-Midi, aux voies à quai 4 à 9.

a) Le terminus de la ligne électrique Anvers-Bruxelles sera reporté à Bruxelles-Midi pour une partie du trafic de cette ligne comportant au minimum deux trains directs par heure et par sens de marche.

b) Les trains de vapeur traverseront la Jonction avec leur locomotive à vapeur, la remorque étant assurée par des locomotives électriques.

Cette catégorie de trains comportera :

1° les internationaux des relations :

Ostende-Bâle; Ostende-Cologne; Bruxelles-Bâle; Bruxelles-Cologne; Bruxelles-Paris.

Provisoirement, les trains Paris-Amsterdam continueront à emprunter la ceinture Ouest de Bruxelles en attendant l'achèvement entre Schaerbeek et Bruxelles-Nord;

2° les trains express d'Ostende et de Liège;

3° dans la mesure du possible, des trains directs et semi-directs des diverses lignes aboutissant à Bruxelles;

4° zoveel mogelijk zullen trajecten per railauto, die de rechtstreekse verbinding met Brussel verzekeren, door de Verbinding heen verlengd worden.

* * *

Aangezien de meeste van die treinen stoppen te Brussel-Noord, Centrale Halte en Brussel-Zuid en eventueel aan de Kapelle- en Congreshalten, zal automatisch een omnibusdienst ingericht worden, wat een voordeel zal zijn voor de reizigers, die niet meer zullen verplicht zijn de eindstations te verlaten en de stedelijke vervoerdiensten van Brussel te benutten om hun reis naar het noorden of het zuiden voort te zetten.

B. — *Tweede phase.*

Er wordt ook voorzien dat met het tweede stadium van de inbedrijfstelling in October 1953 zal aangevangen worden. De oostelijke koker van de tunnel zal in gebruik kunnen genomen worden, de westelijke koker zal eveneens in bedrijf worden gesteld wanneer de werken aan het Melsbroekperron genoeg gevorderd zijn.

Te Brussel-Noord zullen de sporen 4 en 5 geëlectriceerd worden. Te Brussel-Zuid zullen de reeds geëlectriceerde lijnen 14 tot 18 met de oostelijke koker verbonden worden. Het onderstation Brussel-Noord zal in dienst zijn.

De diensten van de elektrische treinen Antwerpen-Brussel en Brussel-Charleroi zullen verbonden worden langs de oostelijke koker.

De andere sporen van de Verbinding zullen uitsluitend benuttd worden door de treinen van de andere lijnen die Brussel als eindpunt hebben, waardoor het zal mogelijk zijn het benedenstation Brussel-Noord zomede het Groendreefstation buiten gebruik te stellen.

C. — *Laatste phase.*

Volgens de huidige vooruitzichten inzake vordering der werken rekent men tegen einde 1954, op de volgende verwezenlijkingen :

a) te Brussel-Noord : de voltooiing van de onderdoorgangen naar Schaarbeek toe en de ingebruikstelling van de sporen 1, 2 en 3 en de voltooiing van het ontvangstgebouw in de Vooruitgangstraat;

b) te Brussel-Zuid : de voltooiing van de gebouwen voor de administratie en voor de postsorteedienst zomede de twee laatste sporen die afhankelijk zijn van die gebouwen.

* * *

4° dans la mesure du possible, des parcours en autorail assurant des relations directes avec Bruxelles seront prolongés à travers la Jonction.

* * *

La plupart de ces convois s'arrêtant à Bruxelles-Nord, Halte Centrale et Bruxelles-Midi et éventuellement aux points d'arrêt Chapelle et Congrès, un service omnibus sera automatiquement réalisé, ce dont profiteront les voyageurs qui ne seront plus obligés de quitter les gares de tête et d'emprunter les transports urbains de Bruxelles pour continuer leur voyage vers le Nord ou le Sud.

B. — *Deuxième phase.*

Il est aussi prévu que le début de la deuxième phase de la mise en exploitation se situera en octobre 1953. Le pertuis Est du tunnel deviendra utilisable, le pertuis Ouest sera également mis en exploitation si l'avancement des travaux du quai Melsbroeck le permet.

A Bruxelles-Nord, les voies 4 et 5 seront électrifiées. A Bruxelles-Midi, les voies 14 à 18 déjà électrifiées seront reliées au pertuis Est. La sous-station de Bruxelles-Nord sera en service.

Les services des trains électriques des lignes Anvers-Bruxelles et Bruxelles-Charleroi seront soudées à travers le pertuis Est.

Les autres voies de la Jonction seront utilisées exclusivement par les trains des autres lignes aboutissantes, ce qui permettra l'abandon de la gare basse de Bruxelles-Nord ainsi que de la gare de l'Allée Verte.

C. — *Dernière phase.*

Dans les prévisions actuelles d'achèvement, on note que pour fin 1954, on aurait réalisé :

a) à Bruxelles-Nord : l'achèvement des passages sous voies vers Schaarbeek et la mise en service des voies 1, 2 et 3 et l'achèvement du bâtiment des recettes de la rue du Progrès.

b) à Bruxelles-Midi : l'achèvement des bâtiments administratifs et du tri-postal ainsi que des deux dernières voies qui sont tributaires de ces bâtiments.

* * *

**IX. — Vraagstuk van de Overeenkomst
Belgische Staat-N.M.B.S.-N.B.V.**

Bovengenoemde overeenkomst, welke binnenkort zal tot stand komen, zal de rechten en plichten van de N.M.B.S., nadat de Verbinding in haar geheel te harer beschikking zal gesteld zijn, duidelijk en nauwkeurig regelen.

Tevens zal zij de afwikkeling van het financieel vraagstuk tussen de N.M.B.S. en het N.B.V. moeten regelen en het artistiek uitzicht van de stations, halten en andere door de N.B.V. opgerichte gebouwen beschermen.

Het schijnt wenselijk dat bij die overeenkomst tevens het vraagstuk van de gebeurlijke overneming door de N.M.B.S. van het personeel van het N.B.V., in zover zulks met haar eigen belangen strookt, zou opgelost worden.

Een door de N.M.B.S. opgesteld ontwerp van overeenkomst werd kortelings voor onderzoek aan het N.B.V. voorgelegd. Het zal met al de vereiste aandacht door het N.B.V., in overleg met het Departement van Verkeerswezen, worden bestudeerd.

Na afloop van die studie zal het N.B.V., rekening houdend met zijn statutaire bevoegdheden, in verbinding treden met de N.M.B.S. om de laatste hand te leggen aan het ontwerp van overeenkomst.

O. H. VAN DEN STORME.

**IX. — Problème de la Convention
Etat Belge- S.N.C.B.-O.N.J.**

Cette convention, à intervenir prochainement, devra régler d'une façon nette et précise les droits et devoirs de la S.N.C.B., après la mise à sa disposition de l'ensemble de la Jonction.

Elle devra régler la liquidation du problème financier entre la S.N.C.B. et l'O.N.J. et sauvegarder l'aspect artistique des gares, haltes et autres constructions exécutées par l'O.N.J.

Il semble qu'il serait souhaitable que cette convention résolve également la question de la reprise, éventuelle, par la S.N.C.B., du personnel de l'O.N.J. dans une mesure compatible avec ses intérêts propres.

Un projet de convention, rédigé par la S.N.C.B. vient d'être soumis tout récemment à l'examen de l'O.N.J. Il sera étudié avec toute l'attention requise, par l'O.N.J. en contact avec le Département des Communications.

Cette étude terminée, compte tenu de ses pouvoirs statutaires, l'O.N.J. prendra contact avec la S.N.C.B. pour mettre au point le projet de convention.

X. — Enkele bijkomende vragen die hierboven niet werden behandeld, en antwoorden van de heer Minister.

VRAAG N° 1.

In het nieuwe Zuidstation werd de grote uitgang geplaveid met kleine kasseisteen. Gedurende weken werd er gewerkt om deze stenen meer gelijk te maken.

Na enkele tijd werden deze stenen uitgebroken en een grondbelegging gelegd in een soort klinkers.

Dergelijke practijken wekken bij het publiek de indruk dat er lichtzinnig wordt gehandeld. Waarom werd er niet onmiddellijk een grondbekleding gekozen die voldoening gaf?

A. — Grondbekleding van de grote dwarsgang in het Zuidstation.

Het bijzonder lastenkohier voor deze onderneming opgesteld door de N.M.B.S., voorzag het gebruik van porfierstenen, dit in tegenstrijd met het advies der architecten (deze hadden zandstenen voorzien).

Bij het gebruik bleek deze grondbekleding in porfier gebrekkig te zijn : onregelmatige oppervlakte, hardheid, enz. Het uitzicht gaf ten andere aanleiding tot menigvuldige kritieken.

Men heeft getracht deze bevloering te verbeteren door het afslijpen der stenen, maar het resultaat gaf geen voldoening.

Wanneer men moest beslissen over de bekleding van het volgende gedeelte van de gang gaande tot de Fonsnylaan, besloot men de toestand te verbeteren en niet meer hetzelfde systeem aan te nemen. De kasseien werden vervangen door rotsklinkers die volgende voordelen bieden : hoge weerstand, ondoordringbaar voor olie, aangenaam bij het gaan, zacht rijden der voertuigen.

Om reden van gelijkvormigheid in de bevloering, was het aangewezen het reeds uitgevoerde gedeelte weg te nemen.

VRAAG N° 2.

Artikel 13 van de Statuten van het Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuid verbinding (Koninklijk besluit 23 Augustus 1935) zegt dat « de Raad van beheer tijdelijk beroep

X. — Questions supplémentaires qui n'ont pas été examinées ci-dessus et réponses données par M. le Ministre.

QUESTION N° 1.

Pour le pavage de la grande sortie de la nouvelle gare du Midi, il a été fait usage de petits pavés de rue. Pendant plusieurs semaines, on a travaillé à niveler ces pavés.

Après quelque temps, les pavés furent enlevés et on plaça un revêtement du sol en « Klinkers ».

De telles pratiques éveillent parmi le public le sentiment que cette affaire aurait été traitée avec une certaine légèreté.

On aimerait savoir pourquoi il n'a pas été choisi immédiatement un revêtement qui pouvait donner satisfaction.

RÉPONSE.

Revêtement du grand couloir transversal à Bruxelles-Midi.

Le cahier spécial des charges rédigé pour cette entreprise par la S.N.C.B. prévoyait l'usage de pavés de porphyre, et ce, en contradiction avec l'avis exprimé par les architectes, qui avaient envisagé l'usage de grès.

A l'usage, ce revêtement en porphyre parut défectueux : surface irrégulière, résistance à la marche, etc. De plus, l'aspect de ce pavage ne présentait pas un caractère heureux.

La S.N.C.B. a essayé d'améliorer ce pavage en meulant les pavés; mais le résultat ne donna pas satisfaction.

Lors de la décision à prendre pour le revêtement de la seconde partie du couloir allant jusqu'à l'avenue Fonsny, un autre système susceptible d'améliorer la situation fut approuvé. Les pavés furent remplacés par des dalles de roches qui présentent les avantages suivants : haute résistance, imperméabilité à l'huile, facilité à la marche des piétons et des véhicules.

Par souci d'uniformité du revêtement, il fut indiqué de procéder à l'enlèvement de la partie déjà pavée.

QUESTION N° 2.

L'article 13 des Statuts de l'Office National pour l'achèvement de la jonction Nord-Midi (Arrêté royal du 23 août 1935) stipule que « le Conseil d'administration pourra faire appel temporaire-

kan doen op technische adviseurs, wier medewerking, bij wijze van adviesverstrekking, hij in sommige bepaalde omstandigheden onontbeerlijk mocht achten ». Welke uitgaven zijn hiervoor voorzien in 1952 ? Welke waren deze uitgaven per jaar sinds 1945 ?

ANTWOORD.

Wij hebben de eer U hieronder de bij uw laatste schrijven gevraagde inlichtingen te laten geworden, betreffende de voor honoraria van technische adviseurs uitgekeerde sommen gedurende de jaren :

1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
<i>in duizenden frank</i>						
62	+ 79	+ 130	+ 172	+ 167	+ 44	+ 95

De desbetreffende uitgaven voor 1952 zijn voorzien in artikel 533.01 « Onroerende goederen : b) Werken » van de begroting voor een bedrag geraamd op 250.000 frank.

VRAAG N° 3.

De wens werd uitgedrukt de frequentie van de dienst op de tramlijnen 18, 59 en de lijn 74 met streep te zien verhogen en de mogelijkheid te zien onderzoeken om die trams vóór de ingang van het nieuw ontvanggebouw te Brussel-Noord te laten rijden.

ANTWOORD.

Die drie diensten rijden met de volgende gemiddelde frequentie :

Vroege morgen	Voormiddag	Middag
3'45"	5'	2'44"
Namiddag	Vooravond	Late avond
4'37"	3'45"	6'20"

Deze frequenties zijn hoog, zodat de reizigers slechts een minimum-tijd moeten wachten.

Bovendien werd er vastgesteld dat het vervoer der reizigers op alle ogenblikken gemakkelijk is.

Van de andere kant zal de op de hoogte van de Weidestraat gelegen onderdoorgang vermoedelijk in het begin van de Zomer in dienst gesteld worden, zodat de trams door de Vooruitgangstraat zullen kunnen rijden; op dat ogenblik zal het nieuw ontvanggebouw te Brussel-Noord in de Vooruitgangstraat nog veel beter bediend worden.

ment à des conseils techniques, dont le concours, à titre consultatif, lui paraîtrait indispensable dans certaines conditions déterminées ». Quel est le montant des dépenses prévues à cet effet en 1952 ? Quelles ont été ces dépenses, par année, depuis 1945 ?

RÉPONSE.

Nous avons l'honneur de vous communiquer ci-après les renseignements demandés par votre dernière lettre au sujet des sommes liquidées au titre d'honoraires dus aux conseils techniques pendant les années :

1945	1946	1947	1948	1949	1950	1951
<i>en milliers de francs</i>						
62	+ 79	+ 130	+ 172	+ 167	+ 44	+ 95

Les dépenses y afférentes pour 1952 ont été inscrites à l'article 533.01 « Immeubles : b) travaux » du budget, pour un montant évalué à 250.000 francs.

QUESTION N° 3.

Le vœu a été émis de voir augmenter à la gare du Midi (rue de France) la cadence du service sur les lignes de tramways 18, 59 et 74 barré et d'envisager la possibilité de faire passer ces tramways devant l'entrée du nouveau bâtiment des recettes de Bruxelles-Nord.

RÉPONSE.

L'ensemble de ces trois services circule aux fréquences moyennes ci-après :

Matin	Matinée	Midi
3'45"	5'	2'44"
Après-Midi	Soir	Soirée
4'37"	3'45"	6'20"

Ces fréquences sont importantes et telles que l'attente des voyageurs est réduite au minimum.

De plus, il a été vérifié qu'à tout instant le transport des voyageurs est aisé.

D'autre part, selon les prévisions, au début de l'été, le passage inférieur situé à hauteur de la rue de la Prairie sera mis en service, ce qui permettra de faire passer tous les services par la rue du Progrès; le nouveau bâtiment des recettes de Bruxelles-Nord à la rue du Progrès sera à ce moment encore beaucoup mieux desservi.

VRAAG N° 4.

Zijn de door het N.B.V. aangelegde nieuwe straten en grote verkeerswegen (voor hoeveel miljoenen) nog steeds het eigendom van het N.B.V. ?

Werden zij aan de Stad Brussel overgedragen ? Wie draagt de onderhoudskosten er van ?

ANTWOORD.

De door het N.B.V. aangelegde nieuwe wegen konden tot nu toe nog niet aan de betrokken gemeenten overgedragen worden, daar aan de te sluiten overeenkomsten de laatste hand niet kon worden gelegd doordat zij definitieve en volledige beslissingen veronderstellen over de stedenbouwkwesties waarmee zij verband houden. Het onderhoud van die wegen blijft dus voorlopig ten laste van het N.B.V.

Aangezien de uitgaven voor de straatwerken op verscheiden begrotingsjaren betrekking hebben, zijn voor het bepalen van het bedrag er van zekere opzoekingen vereist; bij benadering kan het bedrag nu reeds op 150 miljoen geraamd worden.

VRAAG N° 5.

De Verbinding gaat gedeeltelijk in dienst worden gesteld.

Welke inkomsten zullen daardoor aan de Verbinding worden bezorgd voor de aan de N.M.B.S. bewezen diensten ?

ANTWOORD.

Deze kwestie hangt samen met de tussen de Belgische Staat, het N.B.V., eensdeels, en de N.M.B.S., anderdeels te sluiten overeenkomst voor de concessie van de exploitatie der Verbinding.

Een ontwerp van overeenkomst werd onlangs door de N.M.B.S. aan de heer Minister van Verkeerswezen en het N.B.V. voorgelegd. Dit ontwerp wordt onderzocht.

De kwesties der vergoedingen zullen binnen het kader van die overeenkomst onderzocht worden.

VRAAG N° 6.

Sommige verhogings-, ophogings-, inrichtingskosten zijn voor een derde ten laste van de N.M.B.S. en voor twee derde ten laste van het N.B.V.

Bestaat dit akkoord nog ? Zo niet, is er compensatie ?

QUESTION N° 4.

Les nouvelles rues et artères construites par l'O.N.J. (pour combien de millions) sont-elles toujours la propriété de l'O.N.J. ?

Sont-elles remises à la Ville de Bruxelles ? Qui a l'entretien à ses frais ?

RÉPONSE.

A l'heure actuelle, les nouvelles voiries construites par l'O.N.J. n'ont pu encore être remises aux communes intéressées, les Conventions à intervenir n'ayant pu être mises au point en raison du fait qu'elles supposent des décisions définitives et complètes au sujet des questions d'urbanisme auxquelles elles sont liées. L'entretien de ces voiries reste donc provisoirement à charge de l'O.N.J.

Les dépenses relatives aux travaux de voirie se rapportant à différents exercices budgétaires, la détermination de leur montant nécessite certaines recherches; dès à présent, le montant approximatif peut être estimé à 150 millions.

QUESTION N° 5.

La Jonction va être mise en partie en service.

Quels revenus cela va-t-il procurer à la Jonction pour les services rendus à la S.N.C.F.B. ?

RÉPONSE.

Cette question est liée à la convention à intervenir entre l'Etat Belge, l'O.N.J., d'une part, et la S.N.C.B., d'autre part, pour la concession de l'exploitation de la Jonction.

Un projet de convention a été soumis récemment à M. le Ministre des Communications et à l'O.N.J. par la S.N.C.B.. Ce projet est à l'examen.

Les questions de redevances seront envisagées dans le cadre de cette convention.

QUESTION N° 6.

Certains frais de relèvement, remblayages, aménagements sont pour un tiers aux frais de la S.N.C.F.B. et deux tiers O.N.J.

Cet accord persiste-t-il ? Y a-t-il sinon compensation ?

ANTWOORD.

Bij brief van 14 Mei 1937 schreef de Nationale Maatschappij aan het Bureau dat haar Raad van Beheer besloten had in de werken der Noord-Zuidverbinding bij te dragen door enkel de kosten op zich te nemen van de werken welke de Nationale Maatschappij voor de inrichting van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid zou moeten uitvoeren hebben ware de Verbinding er niet gekomen.

Volgens de bestekken beliepen die kosten 114 miljoen.

Het bedrag der bijdrage van de Maatschappij moest volgens de schommeling der prijzen veranderen als volgt :

1^o op 1 Januari van ieder der jaren 1937 tot 1942 moest het bedrag van elk der posten van het bestek worden aangepast aan de prijzen van de dag ;

2^o het gemiddelde van de aldus bekomen sommen moest als definitief bedrag worden aangenomen.

Op 23 Juni 1937 heeft de Raad van Beheer van het Bureau die modaliteiten van verdeling der uitgaven goedgekeurd.

Volgens een eerste herziening is de bijdrage van de Nationale Maatschappij op het einde van het dienstjaar 1937, op 150 miljoen gebracht geworden, d.i. een derde van de geraamde totale kosten van de werken voor het inrichten van de stations.

De verslagen van het Bureau waarin dezes ramingen voor de dienstjaren 1939 en 1940 voorkomen geven aan de Wetgevende Kamers een uiteenzetting van de kwestie en vermelden de resultaten van de revalorisering der bestekken op 1 Januari van de betrokken dienstjaren. Hiervoor zouden Gedr. St. n° 19 van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, zitting 1938-1939 (bladzijden 7 en 21), alsmede Gedr. St. n° 32 der Kamer, zitting 1939-1940 (bladzijden 7 en 32) kunnen nageslagen worden.

De formule van verdeling der betrokken uitgaven werd vastgesteld op 2/3 voor het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding en op 1/3 voor de Nationale Maatschappij (zie hierna) :

Prijs der werken : 450 miljoen

Aandeel van het N.B.V. : 2/3 : 300 miljoen

Aandeel van de N.M.B.S. : 1/3 : 150 miljoen (1)

In 1946 stelde de Nationale Maatschappij de herziening van de verdelingsgrondslagen voor. Bij brief van 28 Augustus wees zij er op dat de verhouding :

$2/3$ = aandeel van het N.B.V.

$1/3$ = aandeel van de N.M.B.S.

niet meer aan de toestand beantwoordde,

RÉPONSE.

Par lettre du 14 mai 1937, la Société Nationale écrivait à l'Office que son Conseil d'Administration avait décidé d'intervenir dans les travaux de la Jonction Nord-Midi en ne prenant à sa charge que le coût des travaux que la Société Nationale aurait dû exécuter pour l'aménagement des gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi dans le cas où la Jonction n'aurait pas été réalisée.

Les devis estimatifs fixaient ce coût à 114 millions.

Le montant de l'intervention de la Société devait varier avec la fluctuation des prix de la manière suivante :

1^o le 1^{er} janvier de chacune des années 1937 à 1942, le montant de chacun des postes du devis devait être rectifié en appliquant les prix du jour ;

2^o la moyenne des résultats ainsi obtenus devait être admise comme montant définitif.

Le 23 juin 1937, le Conseil d'Administration de l'Office a approuvé ces modalités de répartition des dépenses.

D'après une première révision, l'intervention de la Société Nationale a été portée, en fin d'exercice 1937, à 150 millions, soit un tiers du coût total estimé pour les travaux d'aménagement des gares.

Les rapports de l'Office contenant ses comptes de prévision pour les exercices 1939 et 1940 exposent la question aux Chambres Législatives et indiquent les résultats de la revalorisation des métrés au 1^{er} janvier des exercices dont il s'agit. A ce sujet, le Document n° 19 de la Chambre des Représentants, Session 1938-1939 (pages 7 et 21), ainsi que le document de la Chambre n° 32, Session 1939-1940 (pages 7 et 32) pourraient être consultés.

La formule de répartition des dépenses dont il s'agit fut fixée à raison de 2/3 pour l'Office National pour l'Achèvement de la Jonction Nord-Midi et de 1/3 pour la Société Nationale (voir ci-après) :

Coût des travaux . . . 450 millions

Part de l'O.N.J. : 2/3 : 360 millions

Part de la S.N.C.B. : 1/3 : 150 millions (1)

En 1946, la Société Nationale proposa la revision des bases de répartition. Par sa lettre du 28 août elle signalait que la proportion :

$2/3$ = part de l'O.N.J.

$1/3$ = part de la S.N.C.B.

n'était plus en situation.

(1) Bedrag vastgesteld einde dienstjaar 1937.

(1) Chiffre arrêté en fin d'exercice 1937.

De Maatschappij was van mening dat de aanpassing van haar aandeel sedert 1937 moest geschieden op grond van het gemiddelde der prijzen die werden herzien op 1 Januari van elk der jaren 1937 tot 1941 en van een zesde jaar, waarvoor de coëfficiënt drie met betrekking tot de prijzen van het jaar 1940 voor de valorisatie van het bestek zou worden aangenomen.

Tot besluit stelde de Maatschappij als nieuwe verdelingsformule voor :

80 t. h. ten laste van het N.B.V.

20 t. h. ten laste van de N.M.B.S.

Deze formule steunde op de volgende elementen :

1^o Raming van de prijs der in beide stations uit te voeren werken : 975.000.000 frank.

2^o Aanpassing van het bestek van 1937 (aandeel van de Nationale Maatschappij) volgens de prijs-schommelingen :

Jaar 1937	150,0	millioen
Jaar 1938	158,2	»
Jaar 1939	158,4	»
Jaar 1940	159,3	»
Jaar 1941	195,5	»

Totaal. 821,4 miljoen

6^e jaar (1940 met coëfficiënt 3). 477,9 »

Algemeen totaal. 1.299,3 miljoen

Gemiddelde : $1.299,3 : 6 = 216,5$ miljoen.

Na aftrek van de prijs der werken aan het Groendreefstation (4,7 miljoen), bekomt men een bestek van 211,8 miljoen, d.i. 21,7 t. h. van de totale prijs (975 miljoen), hetgeen overeenkomt met de voorgestelde formule.

Dit voorstel van de Nationale Maatschappij werd noch door het Departement van Verkeerswezen noch door het Nationaal Bureau aangenomen.

Inzonderheid wegens het feit dat de *Nationale Maatschappij* tijdens de uitvoering der werken niet in het bestek van 1937 begrepen voorstellen tot modernisering van de stations had ingediend, werd een commissie die samengesteld was uit afgevaardigden van de Departementen van Verkeerswezen en Financiën, alsmede uit vertegenwoordigers van het Nationaal Bureau en van de Nationale Maatschappij, belast met het verdelen van de door de Nationale Maatschappij aangevraagde moderniseringswerken die hoegenaamd niets met de Noord-Zuid-Verbinding te maken hebben en dan ook ten laste van de Nationale Maatschappij moeten komen.

Na dit inventariswerk moest de Commissie gezamenlijke voorstellen aan de heer Minister van Verkeerswezen voorleggen.

La Société considérait que le réajustement de son intervention depuis 1937 devrait être faite en prenant comme base la moyenne des prix révisés au 1^{er} janvier de chacune des années 1937 à 1941 et d'une sixième année pour laquelle on admettrait pour valoriser le mètre, le coefficient trois par rapport aux prix de l'année 1940.

La Société concluait en proposant comme formule de répartition nouvelle :

80 p. c. à charge de l'O.N.J.

20 p. c. à charge de la S.N.C.B.

Cette formule était fondée sur les éléments ci-après :

1^o Evaluation du coût des travaux à effectuer dans les deux gares : 975.000.000 francs.

2^o Ajustement du devis de 1937 (part de la Société Nationale) d'après les fluctuations de prix :

Année 1937	150,0	millions
Année 1938	158,2	»
Année 1939	158,4	»
Année 1940	159,3	»
Année 1941	195,5	»

Total. 821,4 millions

6^{me} année (1940 au coefficient 3). 477,9 »

Total général. 1.299,3 millions

Moyenne : $1.299,3 : 6 = 216,5$ millions.

Après défalcation du coût des travaux à la gare de l'Allée Verte (4,7 millions), on obtient un devis de 211,8 millions, soit 21,7 p. c. du coût total (975 millions), ce qui donne la formule proposée.

Cette proposition de la Société Nationale n'a pas été admise par le Département des Communications ni par l'Office National.

Compte tenu notamment de ce que la *Société Nationale* avait introduit au cours de l'exécution des travaux des propositions de modernisation des gares non comprises dans le mètre de 1937, une Commission, composée de délégués des Départements des Communications et des Finances ainsi que de représentants de l'Office National et de la Société Nationale, a été chargée de ventiler les travaux de modernisation demandés par la Société Nationale, n'ayant aucun rapport avec la Jonction Nord-Midi et qui ainsi doivent venir à charge de la Société Nationale.

Après ce travail d'inventaire, la Commission devait soumettre des propositions d'ensemble à Monsieur le Ministre des Communications.

De Commissie heeft verscheiden vergaderingen gewijd aan het onderzoek van deze kwestie. Dit onderzoek wordt voortgezet.

VRAAG N° 7.

Aansluiting van de treinen, die in het Luxemburgstation aankomen, op het verkeer over de Verbinding. Zullen het de enige reizigerstreinen zijn die niet door de Verbinding rijden?

ANTWOORD.

Men dacht indertijd twee verbindingslijnen aan te leggen, de eerste te Watermaal-Bosvoorde, tussen de lijn van Luxemburg en die van Schaarbeek-Halle, en de tweede te Ukkel-Calevoet, tussen deze lijn en die van Brussel-Charleroi.

Over die twee verbindingslijnen zouden de treinen uit Luxemburg in het Zuidstation aankomen en vandaar over de Verbinding rijden.

De N.M. heeft dat plan opgegeven wegens de hoge kosten van de daartoe uit te voeren werken, die niet in verhouding zouden geweest zijn met de rentabiliteit van die lijnen.

De treinen uit Luxemburg zullen, vanuit de Leopoldwijk, over de bestaande lijn naar Brussel-Noord rijden. Vandaar zullen ze, via de Verbinding, Brussel-Zuid kunnen bereiken, van waaruit ze zullen terugkeren of in andere richtingen doorgaan.

Er dient opgemerkt dat de spoorwegafstand van Watermaal-Bosvoorde tot de Centrale Halte over de verbindingslijnen, waarvan hiervoren sprake, of over de bestaande lijn Leopoldwijk-Brussel Noord, dezelfde is.

VRAAG N° 8.

Zal de Verbinding des nachts gebruikt worden voor de goederentreinen en in welke verhouding tot de andere lijnen (rond Brussel)?

ANTWOORD.

De indeling van de Noord-Zuidverbinding in zeer korte secties (250 meter) en de daarvoor gebruikte signalisatie zijn bedoeld voor reizigerstreinen met een maximumlengte van 300 meter; ze kunnen dus niet dienen voor goederentreinen, die tot 600 meter lang zijn.

De Nationale Maatschappij is van mening dat ze de Verbinding voor de goederentreinen niet nodig heeft omdat de belangrijkste goederenstations, met uitzondering van Schaarbeek en Vorst-Zuid op de ringbanen ten Oosten en ten Westen van Brussel

La Commission a consacré plusieurs réunions à l'examen de cette affaire qui continue.

QUESTION N° 7.

Trafic ferroviaire futur des trains venant par la gare du Luxembourg en connection avec le trafic à travers la Jonction. — Seront-ce les seuls trains voyageurs qui ne passeront pas par la Jonction?

RÉPONSE.

Primitivement on envisageait de créer deux courbes de raccordement, la première à Watermael-Boitsfort entre la ligne du Luxembourg et la ligne Schaarbeek-Hal et la seconde à Uccle-Calevoet entre cette dernière ligne et celle de Bruxelles-Charleroi.

Par ces deux liaisons, les trains du Luxembourg arrivaient à la gare du Midi et de là passaient dans la Jonction.

Ce projet a été abandonné par la S.N. à cause de l'importance des travaux à réaliser dont le coût n'aurait pas été en rapport avec la rentabilité de ce complexe ferroviaire.

Les trains de la ligne du Luxembourg, à partir de la gare du Quartier Léopold, emprunteront la ligne existante qui les conduira à Bruxelles-Nord. De là ils pourront passer par la Jonction et atteindre Bruxelles-Midi où les convois feront rebroussement ou continueront dans d'autres directions.

Il est important de noter que la distance par fer de Watermael-Boitsfort à la Halte Centrale est la même, soit par les courbes de raccordement envisagées dont il a été question au début de cette note, soit par la ligne existante Quartier Léopold-Bruxelles-Nord comme décrit.

QUESTION N° 8.

La Jonction servira-t-elle la nuit pour des trains de marchandises et dans quelles proportions avec les autres lignes (circulation autour de Bruxelles)?

RÉPONSE.

Le sectionnement ferroviaire de la Jonction Nord-Midi (250 mètres) très serré et la signalisation qui en résulte sont prévus pour des trains de voyageurs de 300 mètres de longueur maxima et ne conviennent donc pas pour des trains de marchandises ayant jusqu'à 600 mètres de longueur.

La Société Nationale considère qu'elle n'a pas besoin de la Jonction pour ses trains de marchandises car les principales gares à marchandises, à l'exception de Schaarbeek et Forest-Midi, se trouvent sur les ceintures Est et Ouest de Bruxelles (Schaer-

gelegen zijn (Schaarbeek-Josaphat, Etterbeek, Brussel-Klein Eiland; Pannenhuis; Turn- en Taxis; Brussel-West).

En zelfs al kon deze technische moeilijkheid, om de goederentreinen over de verbinding te laten rijden, weggewerkt worden, dan nog zou een van de schacht-tunnels onbruikbaar kunnen gemaakt worden als gevolg van de storingen waaraan de goederentreinen vaak 's nachts onderhevig zijn. Men kan zich gemakkelijk indenken welke weerslag de onbruikbaarheid van een tunnel des morgens op de spitsuren van het reizigersvervoer zou hebben.

beek-Josaphat; Etterbeek, Bruxelles petit Ile; Pannenhuis; Tour et Taxis; Bruxelles-Ouest).

Enfin si l'empêchement technique de faire circuler des trains de marchandises dans la Jonction, signalé ci-dessus, pouvait être résolu, des incidents qui arrivent fréquemment aux trains de marchandises pendant la nuit, risqueraient de rendre inutilisable un pertuis du tunnel. On se rend compte facilement de la répercussion du blocage d'un pertuis sur la pointe du trafic voyageur du matin.

TITEL V.

RADIO.

Ter gelegenheid van het onderzoek door uw Commissie van de begroting voor 1952 van het Departement van Verkeerswezen, heeft de heer Minister een uiteenzetting gegeven over het financieel beheer van de Belgisch Nationale Radio-omroep. Deze uiteenzetting weerlegde eens te meer de talrijke en taaie wanbegrippen die bij het grote publiek betreffende het radiobeheer nog steeds worden in leven gehouden.

Inderdaad, wat men er ook van zegge, de Belgisch Nationale Radio-omroep is niet ten laste van de belastingbetaler, want de uitgaven door het Instituut gedaan blijven beneden de inkomsten die uit de radiotaks en de taks op de elektronische lampen voortvloeien, en ieder jaar rest er voor de Schatkist een niet te versmaden boni. Dit was het geval in 1930 bij de stichting van het Instituut en het bleef een vaste regel tot op het huidige moment, met uitzondering voor het jaar 1947.

Wanneer wij spreken van de uitgaven van het Instituut, dan moeten wij daaronder verstaan al de beheerskosten van onze gewestelijke en nationale uitzendingen, daarenboven de financiële lasten van de leningen aangegaan voor het bouwen der zendposten, en ten slotte al de uitgaven vereist door de uitbating der werelduitzendingen. Niemand zal redelijkerwijze kunnen betwisten dat deze laatste uitgaven veeleer door de gezagorganismen zouden moeten gedragen worden in plaats van door de gewone Belgische luisteraar die er doorgans geen gebruik van heeft. Inderdaad, de werelduitzendingen hebben het buitenland op het oog, worden meestal 's nachts gegeven en hebben de propaganda op de vreemde als voornaamste doel.

De ontvangsten van de radiotaks zijn steeds in stijgende lijn gegaan, en dit niet alleen ten gevolge van de verhoging der radiotaks zelf die, in 1930, 60 frank bedroeg en in 1947 op 144 frank gebracht werd, maar in hoofdzaak dank zij de zeer gevoelige aangroei van het getal luisteraars in dit land. In 1947 bedroeg dit 1.080.000 posten en steeg tot 1.632.000 eenheden in 1951, wat er op wijst dat de radio steeds meer en meer het dagelijkse leven der burgers van dit land veroverd en zich tot in de breedste volkslagen heeft vastgezet.

De uitgaven door de luistenaars bekostigd kunnen onder drie categoriën ondergebracht worden :

- a) de financiële lasten. Deze post bedraagt 22.303.000 frank voor het jaar 1952;
- b) de uitbatingskosten van de werelduitzendingen : 24.600.000 frank voor 1952;
- c) de onkosten van gewestelijke en nationale uitzendingen : voor 1952, 195.800.000 frank.

TITRE V.

RADIO.

Au cours des séances consacrées par votre Commission, à l'examen du budget de 1952, du Département des Communications, M. le Ministre a fait un exposé de l'administration financière de l'Institut National belge de Radio-diffusion. Cet exposé a permis au Ministre de combattre une fois de plus les idées fausses que l'on se fait dans le grand public, en ce qui concerne l'administration de l'Institut National, et qui ont la vie extrêmement dure.

En effet, et quoi qu'on en dise, l'Institut National de Radio-diffusion n'est pas à charge du contribuable, puisque les dépenses effectuées par l'Institut sont inférieures aux recettes résultant de la taxe radiophonique et de la taxe sur les lampes électroniques, qui laissent, chaque année, au profit du Trésor, un excédent appréciable. Il en était déjà ainsi en 1930, au moment de la création de l'Institut, et cette situation a été la règle jusqu'à ce jour, sauf pour l'année 1947.

Lorsque nous parlons des dépenses de l'Institut, nous y comprenons tous les frais d'administration de nos émissions nationales et régionales, ainsi que les charges financières des emprunts souscrits pour la construction des postes émetteurs, et enfin toutes les dépenses nécessitées par l'exploitation des émissions mondiales. Il ne se trouvera personne pour contester raisonnablement que ces dernières dépenses devraient être prises en charge par les autorités publiques plutôt que de les faire supporter par l'auditeur moyen belge, qui n'en profite presque jamais. En effet, les émissions mondiales sont destinées à l'étranger; la plupart du temps, elles ont lieu pendant la nuit et elles ont essentiellement un but de propagande.

Si les recettes provenant de la taxe radiophonique ont constamment suivi une courbe ascendante, c'est non seulement par suite de l'augmentation de la taxe radiophonique fixée à 60 francs en 1930, et portée à 144 francs, en 1947, mais, en ordre principal, grâce à l'accroissement considérable du nombre d'auditeurs dans notre pays. Le nombre des postes récepteurs qui était de 1.080.000, en 1947, passait à 1.632.000 unités en 1951, ce qui indique que la radio pénètre de plus en plus la vie journalière des citoyens belges et qu'elle a conquis les plus larges couches de la population.

Les dépenses supportées par les auditeurs peuvent être rangées dans trois catégories :

- a) les charges financières. Ce poste s'élève à 22.303.000 francs pour l'année 1952;
- b) les frais d'exploitation des émissions mondiales: 24.600.000 francs pour l'année 1952;
- c) les frais résultant des émissions régionales et nationales : 195.800.000 francs pour l'année 1952.

Hernemen we even deze drie grote categoriën :

A. — *De financiële lasten.*

Deze lasten omvatten de afschrijvingen en de interesten van de leningen die het Radio-instituut heeft aangegaan voor de oprichting van het centrale gebouw der Eugène Flageyplaats en voor het bouwen van de nieuwe zenders van Waver-Tombeek.

Deze nieuwe zenders werden genoodzaakt door het feit dat ons land onvoldoende bestreken wordt door de golven der huidige zenders van Veltem, en ten tweede omdat te vrezen viel dat ten gevolge van het plan van Kopenhagen de naburige landen door de bouw van sterke uitzendposten onze eigen uitzendingen van 20 KW zouden gaan verpletteren.

Het nieuwe centrum van Waver zal 210 à 215 miljoen kosten. Een lening van 150 miljoen werd geplaatst. Een complement van 50 miljoen zal nodig zijn in 1952 en ten slotte 10 miljoen in 1953.

B. — *Werelduitzendingen.*

Deze uitzendingen richten zich tot de Belgen in Congo, op zee en op de vreemde, maar hun doel is in hoofdzaak de Belgische propaganda in het buitenland. Het is duidelijk dat deze uitgave, zoals hierboven gezegd, zou moeten gedragen worden door de ganse gemeenschap en niet uitsluitend door de gewone radioluisteraar.

De vraag werd gesteld, waarom de financiële lasten en de kosten der werelduitzendingen aanleiding hebben gegeven tot een inschrijving op de begroting van Verkeerswezen voor 1952. Dit werd gedaan omdat er over het algemeen een batig saldo overschiet, en dat de B.N.R.O., moest hij een globale subventie ontvangen, bedoelde overschotten tot het spijzen van zijn eigen uitbating zou aanwenden. Dit gebeurde in 1949, toen het Instituut een saldo van 12.200.000 frank voor eigen doeleinden aanwendde, wanneer deze som voortkwam van de subventie voor 1947 voor de werelduitzendingen. In 1951 waren de financiële lasten ongeveer 4 miljoen minder hoog dan voorzien, en deze som kon in de Staatskas blijven.

C. — *Gewone begroting van het Instituut.*

De toelage gaat van 186.500.000 frank in 1951 naar ongeveer 195.800.000 frank in 1952, wat een verhoging van 5 t. h. daarstelt. Deze verhoging van 9.300.000 frank spruit voort uit de nieuwe

Reprenons rapidement chacune de ces trois grandes catégories :

A. — *Les charges financières.*

Ces charges comportent les amortissements et les intérêts des emprunts contractés par l'Institut de Radiodiffusion, en vue de la construction du bâtiment central de la Place Eugène Flagey et de la création des nouveaux postes émetteurs de Wavre-Tombeek.

La création de ces nouveaux postes émetteurs est indispensable par suite du fait que la puissance des émetteurs actuels de Veltem est insuffisante pour couvrir le sol national, et, ensuite, parce qu'il faut craindre que, en vertu du plan de Copenhague, les pays voisins n'en arrivent à construire des émetteurs puissants capables d'imposer le silence à nos émissions de 20 KW.

Le nouveau centre de Wavre coûtera de 210 à 215 millions. Un emprunt de 150 millions a été placé dans le public. Il sera nécessaire d'obtenir 50 millions supplémentaires en 1952 et 10 millions en 1953.

B. — *Emissions mondiales.*

Les émissions mondiales s'adressent aux Belges se trouvant au Congo, en mer ou à l'étranger, mais leur objectif principal est la propagande belge à l'étranger. Il est évident, ainsi qu'il a été dit plus haut, que les dépenses relatives à cet objet devraient être supportées, par l'ensemble de la communauté belge et non pas exclusivement par les détenteurs d'un poste de T.S.F.

Un membre ayant posé la question de savoir pourquoi les charges financières et les frais d'exploitation des émissions mondiales avaient donné lieu à une inscription au budget des Communications pour l'exercice 1952, il lui a été répondu que l'on avait procédé ainsi en raison du fait que cet article laisse en général un solde favorable et que l'I.N.B.R., s'il recevait une subvention globale, aurait recours à ces excédents pour couvrir les frais de sa propre exploitation. Ce fut le cas en 1949, lorsque l'Institut a employé, pour ses propres fins, un solde excédentaire de 12.200.000 francs, alors que cette somme provenait d'une subvention accordée en faveur des émissions mondiales pour l'exercice 1947. En 1951, les charges financières étaient inférieures de près de 4 millions aux prévisions, et ce montant est resté dans les caisses de l'Etat.

C. — *Budget ordinaire de l'Institut :*

La subvention, qui était de 186.500.000 francs en 1951, passe à 195.800.000 francs en 1952, soit une augmentation de l'ordre de 5 p. c. Cette majoration de 9.300.000 francs résulte des nouvelles

uitgaven waaraan uit oorzaak van wettelijke bepalingen het hoofd moet geboden worden :

a) 5 t. h. verhoging der wedden . fr.	5.030.000
b) supplement voor de betaalde verlofdagen	260.000
c) verhoging van het plafond der M. Z.	3.360.000
d) stijging van het aantal gepensionneerden	660.000

Bovendien moet het Instituut in de loop van 1952 instaan voor een ganse reeks nieuwe uitgaven voor een gezamenlijk bedrag van 13.500.000 frank; uitgaven die voortspruiten uit de verhoging der uitbatingsonkosten veroorzaakt door de indienstneming van het centrum van Waver-Tombeek. Deze begrotingspost bedraagt op zichzelf reeds een som van 10.500.000 frank.

Het bedrag van 13.500.000 frank zal het Instituut echter moeten vinden door besparingen op een ander terrein.

Tal van wensen werden door de leden uwer Commissie naar voor gebracht voor wat de programmatie van onze zenders betreft, maar het mag toch wel aangestipt dat niemand zich de tolk maakte van de heftige aanvallen, die regelmatig door sommige middens worden geuit en die dan ook veel meer op systematische afbreking lijken dan wel op opbouwende kritiek. Iedereen ging akkoord om het geheel der werkzaamheden van ons Instituut als waardevol te bestempelen, al was er ook niemand die niet hier en daar een speciale kant enigszins anders wenste.

Algemeen ook was men van oordeel dat er bij de uitzendingen te veel gepraat wordt, en dat zoveel mogelijk spreekbeurten moeten worden geweerd; volgens het eenparig oordeel der Commissieleden worden zij zelfs weinig of haast niet beluisterd.

Voor wat de muziek, de luisterspelen en de andere uitzendingen betreft, waren de meningen zeer verdeeld en zeer uiteenlopend. Men moet toegeven dat het beheer op dit punt voor een zeer moeilijk taak staat.

Iedereen voldoening geven, en dan nog op het ogenblik dat hij zelf wenst en kiest, zal wel onmogelijk zijn. Reeds werden peilingen van de publieke opinie uitgevoerd en hieruit blijkt dat de Vlaamse nationale en gewestelijke zenders heel wat meer worden beluisterd dan de Franstalige dito's, die zeer sterk de concurrentie voelen van Radio Luxemburg. Aan de h. Minister werd gevraagd dat dergelijke peilingen zouden worden vermenigvuldigd en op uitgebreider schaal gevoerd ten einde over heel wat meer en veel betrouwbaarder aanduidingen te beschikken bij het opmaken der programma's.

Een lid der Commissie bracht kritiek naar voor betreffende de publicatie van *Radioweek-Micromagazine*. Hij was de mening toegedaan dat met een beter en doelmattiger beheer deze weekbladen ten

dépenses rendues nécessaires par des dispositions légales :

a) majoration de 5 p. c. des traitements fr.	5.030.000
b) supplément pour les congés payés	260.000
c) relèvement du plafond de la S. S.	3.360.000
d) accroissement du nombre de pensionnés	660.000

En outre, dans le courant de l'exercice 1952, l'Institut devra faire face à une série de dépenses nouvelles s'élevant à un total de 13.500.000 francs, dépenses résultant de l'augmentation du coût de l'exploitation par suite de la mise en service du centre de Wavre-Tombeek. Ce poste budgétaire atteint déjà à lui seul la somme de 10.500.000 francs.

Quant au montant de 13.500.000 francs, il devra provenir des économies qu'il incombe à l'Institut de réaliser dans d'autres domaines.

Des vœux ont été exprimés par les membres de votre Commission en ce qui concerne la programmation de nos émetteurs, mais il convient de signaler que personne ne s'est fait l'interprète des attaques véhémentes auxquelles certains milieux se livrent régulièrement, et qui, loin de constituer une critique constructive, semblent procéder plutôt d'un esprit de dénigrement systématique. Tous étaient d'accord pour louer la valeur de l'ensemble des émissions réalisées par notre Institut, bien qu'il n'y avait personne qui ne souhaitât voir apporter quelques modifications à tel ou tel point particulier.

D'autre part, les commissaires ont généralement estimé que les émissions parlées occupent trop de place dans les programmes et qu'il faut écarter autant que possible les causeries et les discours, qui, de l'avis unanime des membres de la Commission, n'entretiennent qu'un nombre infime d'auditeurs.

Quant aux émissions musicales, de jeux radiophoniques et autres, les avis étaient très partagés et très divergents. Mais sur ce point l'Institut se trouve certes devant une tâche fort difficile.

Donner satisfaction à tout le monde, et ce au moment même que l'auditeur choisit, est une chose impossible. Il a déjà été procédé à des sondages de l'opinion publique, dont il résulte que les postes flamands nationaux et régionaux comptent un nombre sensiblement plus élevé d'auditeurs que les postes d'expression française, qui ressentent très fortement la concurrence de Radio Luxembourg. Il a été demandé à M. le Ministre de multiplier les sondages et de les effectuer sur une échelle plus large, afin de pouvoir disposer d'indications plus nombreuses et plus sûres en vue de l'établissement des programmes.

Un membre de la Commission a émis des critiques concernant la publication de la revue *Micromagazine-Radioweek*. Il a exprimé l'avis qu'une gestion meilleure et plus efficace permettrait de mettre

minste geen verliespost zouden daarstellen en gemakkelijk hun uitgaven zouden dekken. Hier kwam dan ook het vraagstuk te berde der publiciteit, vraagstuk dat eerstdaags in zijn geheel zal gesteld worden ter gelegenheid van de bespreking van het aangekondigde nieuwe radiostatuuut, en dan zowel betreffende de publiciteit in bedoelde publicaties als betreffende de publiciteit door de zenders zelf.

H. P. DELPORT.

fin à la situation déficitaire de ces revues. Dans cet ordre d'idées, on a abordé le problème de la publicité, qui sera étudié prochainement dans son ensemble, à l'occasion de la discussion du nouveau statut annoncé pour la radio; le problème sera examiné alors tant en ce qui concerne la publicité dans les revues en question que pour ce qui est de la publicité faite par les émetteurs mêmes.

TITEL VI.

TELEVISIE.

Het vraagstuk der televisie in België houdt reeds sedert 1945 de speciale aandacht van het Departement van Verkeerswezen gaande. Achtereenvolgens hadden de h.h. Ministers Rongvaux in 1945 en Van Acker in 1948 een commissie aangesteld die tot doel had het televisieprobleem met het oog op een Belgische toepassing te bestuderen.

In 1948 nam Frankrijk desaanstaande stelling, en koos het systeem dat door de volgende hoofdnormen bepaald wordt: aantal lijnen 819, kanaalbreedte 14 Megacycles.

Omstreeks hetzelfde tijdstip scheen Nederland zich naar een ander systeem te willen richten, namelijk dat van de 625 lijnen met een kanaalbreedte van 6 Megacycles.

De grote moeilijkheden die zouden oprijzen door het samen bestaan aan onze grenzen van deze twee systemen, ontsnapte niet aan de verantwoordelijke Belgische middens, en vanaf Januari 1949 werden dan ook onderhandelingen aangeknoopt met Frankrijk en met Nederland, ten einde van deze beide landen te bekomen dat zij zich op gemeenschappelijke normen voor de televisie zouden akkoord verklaren, en als basis van vergelijking stelde België voor, een systeem te aanvaarden van ongeveer 700 lijnen met een kanaalbreedte van 8,4 Megacycles.

De Franse technici hielden echter stevig vast aan hun 819 lijnen, maar bleken toch geneigd om tot een kanaalbreedte van 10,4 Megacycles af te dalen.

Deze toegevingen leken echter onvoldoende voor Nederland, waar men oordeelde dat de kanaalbreedte 6 of 7 Megacycles niet mocht overtreffen, daar in het tegenoverstelde geval het aantal kanalen die zouden kunnen bekomen worden voor een doelmatige bestrijking van Nederland en de naburige landen te gering zou zijn.

Op de vergadering van het Internationaal Comité van Advies in zake Radioverbindingen (I. C. A. R.) te Genève, stelden de Fransen voor een kanaalbreedte van 8,4 Megacycles te aanvaarden. Hierop stelde ons land zich andermaal in contact met Frankrijk, Nederland en West-Duitsland, maar weer eens kon men tot geen nuttige resultaten geraken.

Middelwylachter werd bij koninklijk besluit van 20 April 1951, op advies van de Ministerraad, een Technische Commissie van Advies voor Televisie opgericht. Na de mislukking van de besprekingen met onze buurlanden, werd aan bedoelde commissie opdracht gegeven een televisiesysteem te bestuderen dat in de beste voorwaarden de Belgische telekijker zou voldoen, er steeds rekening mee houdend dat we in België te doen hebben met twee onderscheidene taalgroepen.

Na circa acht maand ernstige studie, legde deze commissie waarin de verschillende bevoegde middens vertegenwoordigd waren, haar verslag neer. Hierin werd voorgesteld voor ons land een gemengd systeem

TITRE VI.

TÉLÉVISION.

Depuis 1945, le problème de la télévision retient l'attention particulière du Département des Communications. Successivement, MM. les Ministres Rongvaux, en 1945, et Van Acker, en 1948, ont institué une commission chargée de l'étude du problème en vue d'une application nationale de la télévision en Belgique.

En 1948, la France décida d'adopter le système caractérisé par les normes principales suivantes: nombre de lignes 819, largeur du canal 14 mégacycles.

A peu près à la même époque, les Pays-Bas semblaient s'orienter vers le système de 625 lignes avec une largeur de canal de 6 mégacycles.

Le fait que de grandes difficultés pouvaient résulter de la coexistence à nos frontières de ces deux systèmes n'échappa pas à l'attention des milieux belges responsables et dès le mois de janvier 1949, des contacts furent établis avec la France et les Pays-Bas, afin d'obtenir de ces deux pays qu'ils acceptent des normes communes pour la télévision. Comme base de compromis, la Belgique proposait un système d'environ 700 lignes, avec une largeur de canal de 8,4 mégacycles.

Si les techniciens français restaient attachés à leur système de 819 lignes, ils semblaient néanmoins enclins à ramener la largeur du canal à 10,4 mégacycles.

Ces concessions parurent cependant insuffisantes aux dirigeants néerlandais, qui affirmaient que la largeur du canal ne pouvait dépasser 6 à 7 mégacycles, en arguant que, si on dépassait cette largeur, le nombre de canaux disponibles serait insuffisant pour assurer des émissions susceptibles d'être captées sur tout le territoire néerlandais et dans les pays voisins.

Lors de la réunion du Comité Consultatif International pour les Communications radiophoniques (C.C.I.C.R.) à Genève, les Français proposèrent d'adopter une largeur de canal de 8,4 mégacycles. Une nouvelle fois notre pays se mit en rapport avec la France, les Pays-Bas et l'Allemagne Occidentale, mais sans résultat utile.

Sur avis du Conseil des Ministres, une Commission Technique consultative pour la Télévision avait entretemps été créée par arrêté royal du 20 avril 1951. Après l'échec des pourparlers engagés avec les pays voisins, la commission susdite reçut pour mission d'étudier un système de télévision qui pourrait donner satisfaction aux amateurs belges de télévision, tout en tenant compte de l'existence en Belgique de deux groupes linguistiques.

La commission, au sein de laquelle étaient représentés les différents milieux compétents, se livra à une étude sérieuse du problème et déposa son rapport après huit mois environ. Elle proposait

te gebruiken, dat zich van de andere Europese systemen zou onderscheiden door een oordeelkundige keuze der ondergeschikte normen.

Het systeem, zoals het werd uiteengezet door de h. Minister van Verkeerswezen op een vergadering van uw Commissie, en zoals het hieronder in zijn hoofdlijnen wordt beschreven, werd met algemene instemming aanvaard, en het past dat we hier de warme gelukwensen herhalen die aan de h. Minister en aan de leden van bedoelde technische commissie werden toegestuurd voor de gelukkige oplossing die werd bezorgd aan dit belangrijk nationaal probleem en waarrond de meest scherpe meningsverschillen dreigden los te komen.

Oplossing van het probleem van de keuze der normen van een televisiesysteem in België, voorgesteld door de Technische Commissie van advies voor Televisie.

1. — De door de Technische Commissie van Advies voor Televisie aangeprezen oplossing beoogt de aanneming, in België, van een zogenaamd «gemengd systeem», in die zin dat de zenders en de ontvangers zullen moeten kunnen werken en met 819 en met 625 beeldlijnen, en dat men, mits aan een knop te draaien, van het ene systeem naar het andere overschakelen kan.

De nationale uitzendingen in de Franse taal zullen normaal geschieden op 819 lijnen en die in de Nederlandse taal op 625 lijnen.

Het ogenblikkelijk heruitzenden (rechtstreeks re-laiëren) van vreemde programma's door de nationale zenders zal geschieden op 819 lijnen als het programma's geldt uit een land dat een systeem met 819 beeldlijnen heeft aangenomen, en op 625 lijnen voor de programma's uit een land dat een systeem met 625 beeldlijnen heeft aangenomen.

Ten slotte zullen, als het nodig is, beeldopnamen die zowel voor de uitzendingen in de Franse taal als voor die in de Nederlandse taal kunnen dienen, over al de Belgische zenders kunnen uitgezonden worden met het getal lijnen overeenstemmende met dat van het gebezigd opname-materieel (te weten 819 of 625 lijnen, volgens het geval).

2. — Die dubbele definitie gaat gepaard met normen die gemeen zijn aan al de Belgische zenders en ontvangoestellen :

a) *De kanaalbreedte is vastgesteld op 7 Mc/s.*

Tijdens haar vroeger werk had de Commissie vastgesteld dat de grootste aan te nemen kanaalbreedte, rekening gehouden met de behoeften van België en van de naburige streken, alsmede met de heden ten dage geldende gegevens in zake voortplanting, 8,4 Mc/s was.

De jongste besprekingen om tot een internationale overeenstemming te komen, werden bijzonder op grond van dit laatste cijfer gevoerd. Daar deze mislukten, zou de eventuele aanneming in België van een niet internationaal erkend kanaal van 8,4 Mc/s het plan voor de verdeling van de bruikbare kanalen tussen de landen van West-Europa

d'adopter pour notre pays un système mixte, qui se distinguerait des autres systèmes européens par le choix judicieux des normes secondaires.

Le système, tel qu'il fut exposé par M. le Ministre, lors d'une réunion de votre Commission, et tel qu'il est décrit ci-dessous dans ses grandes lignes, a été adopté à l'unanimité. Il convient de réitérer ici les vives félicitations déjà adressées à M. le Ministre et aux membres de cette commission technique pour la façon heureuse dont ils ont résolu cet important problème national, qui risquait de donner lieu aux plus vives controverses.

Solution du problème du choix des normes d'un système de télévision en Belgique, proposée par la Commission Technique consultative pour la Télévision.

1. — La solution préconisée par la Commission Technique consultative pour la Télévision vise à l'adoption en Belgique d'un système qualifié de «système mixte», en ce sens que les émetteurs et les récepteurs devront être en mesure de fonctionner à la fois avec des lignes d'analyse soit de 819, soit de 625, et qu'en tournant un bouton on peut passer d'un système à l'autre.

Les émissions nationales en langue française se feront normalement en 819 lignes et celles en langue néerlandaise en 625 lignes.

La retransmission non différée (relai direct) par les émetteurs nationaux de programmes étrangers se feront en 819 lignes lorsqu'il s'agit de programmes en provenance d'un pays ayant adopté un système utilisant un nombre de lignes d'analyse de 819 et en 625 lignes pour les programmes en provenance d'un pays ayant adopté un système utilisant un nombre de lignes d'analyse de 625.

Enfin, en cas de nécessité, des prises de vues communes aux émissions en langue française et à celles en langue néerlandaise pourront être diffusées par tous les émetteurs belges avec le nombre de lignes correspondant à celui du matériel de prise de vues utilisé (soit 819, soit 625 lignes, selon les cas).

2. — A cette double définition sont associées des normes communes à tous les émetteurs et à tous les récepteurs belges :

a) *La largeur de canal est fixée à 7 Mc/s.*

Au cours des travaux antérieurs, la Commission avait constaté que la largeur de canal maximum admissible, compte tenu des besoins de la Belgique et des régions voisines ainsi que des données de propagation actuellement admises, était de 8,4 Mc/s.

Les récents pourparlers en vue d'une entente internationale s'étaient notamment développés sur la base de ce dernier chiffre. Ceux-ci ayant échoués, l'adoption éventuelle en Belgique d'un canal de 8,4 Mc/s, non reconnu internationalement, compliquerait singulièrement le plan de répartition des canaux utilisables entre les divers pays d'Europe

in grote mate compliceren en het voor België veel moeilijker maken het aantal nodige kanalen voor het oprichten van zijn basistelevisedienst te bekomen.

Om deze reden en aangezien een kanaalbreedte van 7 Mc/s voldoende geacht wordt zowel wat de kwaliteit van het beeld als wat de mogelijkheden van latere invoering van de kleurentelevisie betreft, is de keuze van dit cijfer gerechtvaardigd.

b) *De beeldmodulatie is positief.*

c) *Het overbrengen van het geluid zal geschieden door amplitude-modulatie.*

Deze twee normen werden hoofdzakelijk gekozen op aanvraag van de vertegenwoordigers van de nationale industrie voor het bouwen van radio-elektisch materieel, en wel om de moeilijkheden te ontwijken die uit het bestaan van sommige octrooien zouden kunnen voortvloeien.

3. — Het systeem, waarvan de hoofdkarakteristieken aldus bepaald zijn, biedt een zeker aantal voordelen die in het eindverslag van de Commissie uiteengezet werden en hierna, met enige verklarende commentaar aangevuld, opgenomen zijn :

a) In de gewesten die zowel door een Franstalige nationale zender als door een Nederlandstalige zender bestreken worden (en dit zal voor 2/3 der Belgische bevolking het geval zijn) zal het mogelijk zijn naar keuze het ene of het andere nationaal programma met een ontvangtoestel van het gewoon type te ontvangen.

b) Opnamen die terzelfder tijd voor de uitzendingen in de Franse en in de Nederlandse taal kunnen dienen, zullen kunnen verwezenlijkt worden (gevallen van gemeenschappelijke programma's of reportages die heel het land aanbelangen).

De twee voormelde mogelijkheden vloeien voort uit het feit dat de Belgische televisie eigenlijk een enkel systeem gebruikt met dubbele lijnfrequentie. Deze twee mogelijkheden zouden praktisch uitgesloten zijn ingeval twee geheel verschillende systemen mochten aangenomen zijn, b.v. het Franse systeem voor de uitzendingen in de Franse taal en het in Nederland aangenomen systeem voor de uitzendingen in de Nederlandse taal.

c) Het voorgenomen systeem maakt ogenblikkelijke heruitzending mogelijk van buitenlandse programma's hetzij uit Frankrijk, hetzij uit Nederland of nog uit andere landen met een systeem met 819 of 625 lijnen; deze programma's zullen kunnen heruitgezonden worden, hetzij door al de nationale zenders, hetzij enkel voor de nationale uitzendingen in de Franse taal of in de Nederlandse taal.

d) De voorgestelde karakteristieken en bijzonder de noodzakelijkheid de ontvangtoestellen derwijze uit te rusten dat zij op twee lijnfrequenties kunnen werken, verzekeren een voldoende bescherming van de nationale productie, daar het Belgische ontvangtoestel van de vreemde serie-ontvangtoestellen verschilt.

Occidentale et rendrait nettement plus difficile l'obtention par la Belgique du nombre de canaux nécessaires à l'établissement de son service de base de télévision.

Pour cette raison et étant donné qu'une largeur de canal de 7 Mc/s est jugée suffisante tant au point de vue qualité de l'image que vis-à-vis des possibilités d'introduction ultérieure de la télévision en couleur, le choix de ce chiffre se justifie.

b) *La modulation d'image est positive.*

c) *La transmission du son se fera par modulation d'amplitude.*

Ces deux normes ont été choisies essentiellement à la demande des représentants de l'industrie nationale de construction de matériel radio-électrique, afin d'éviter les difficultés pouvant résulter de l'existence de certains brevets.

3. — Le système, dont les caractéristiques fondamentales sont ainsi définies, présente un certain nombre d'avantages développés dans le rapport final de la Commission et repris ci-après, complétés par quelques commentaires explicatifs :

a) Dans les régions appartenant à la fois à la zone de service d'un émetteur national en langue française et à celle d'un émetteur en langue néerlandaise (ce qui sera le cas pour les 2/3 de la population belge), la réception au choix de l'un ou de l'autre programme national, avec le récepteur du type courant, sera possible.

b) Des prises de vues communes aux émissions en langue française et en langue néerlandaise pourront être réalisées (cas de programmes ou de reportages communs intéressant la totalité du pays).

Les deux possibilités indiquées ci-dessus résultent de ce qu'en fait, la télévision belge utilise un système unique avec double fréquence de lignes. Ces deux possibilités seraient pratiquement exclues au cas où deux systèmes complètement distincts auraient été adoptés, tels que le système français pour les émissions en langue française et le système adopté aux Pays-Bas pour les émissions en langue néerlandaise.

c) Le système envisagé permet d'effectuer des retransmissions non différées de programmes étrangers en provenance soit de la France, soit des Pays-Bas, soit d'autres pays utilisant un système à 819 ou 625 lignes; ces programmes pourront être retransmis soit par tous les émetteurs nationaux, soit uniquement pour les émissions nationales en langue française ou en langue néerlandaise.

d) Les caractéristiques proposées et, en particulier, la nécessité d'équiper les récepteurs de façon qu'ils puissent fonctionner avec deux fréquences de lignes, assurent une protection satisfaisante de la production nationale, le récepteur belge différant des récepteurs de série étrangers.

Daarenboven beschermen de voorgenomen normen, zoals hiervoren werd gezegd en volgens de verklaringen van de Vereniging der Belgische Bouwers van radio-electrisch materieel, onze industrie tegen de moeilijkheden inzake octrooien, iets waaraan de Belgische bouwers groot belang hechten.

e) Het volgens de normen van het aanbevolen systeem gebouwde ontvangtoestel zal de vreemde (Franse en Nederlandse) uitzendingen, die niet door een Belgische zender worden gerelaiëerd, slechts kunnen ontvangen mits het daartoe aangepast wordt.

Dienaangaande dient er op gewezen dat deze mogelijkheid van rechtstreekse ontvangst in ieder geval slechts bestaat voor de bevolking van de grensstreken die door de vreemde zender bestreken worden.

De gekozen normen zijn echter zodanig dat de belangrijkheid en de prijs van de nodige aanpassing van het ontvangtoestel nagenoeg gelijk zijn zowel aan de kant van de Franse grens als aan de kant van de Nederlandse grens.

In dit opzicht verwekt het gemengd systeem geen ongelijkheid tussen de twee taalgemeenschappen. De kosten van voormelde aanpassing zou ongeveer 10 à 15 t. h. van de prijs van het ontvangtoestel bedragen. Op te merken valt dat de telekijker, die zich in de vereiste voorwaarden bevindt, dank zij deze bijkomende uitgave de mogelijkheid zal hebben een programma meer te ontvangen.

f) Het voordeel dat voortvloeit uit de aanname van een kanaalbreedte van 7 Mc/s werd in deze uiteenzetting reeds onderzocht bij het rechtvaardigen van de keuze van dit cijfer.

g) Het eindverslag van de Commissie wijst ten slotte op het feit dat de aanbevolen oplossing een maximum van mogelijkheden en van soepelheid biedt wat de programma's betreft, zonder dat de prijs van het desbetreffende ontvangtoestel, volgens een door de Vereniging der Belgische Bouwers van radio-electrisch materieel uitgebracht advies hoger zou zijn dan die van een normaal ontvangtoestel van het Franse of het Nederlandse systeem.

Deze mogelijkheden inzake programma's werden reeds gecommenteerd in paragrafen a), b) en c) hiervoren en zijn een zeer belangrijk element van het probleem. Inderdaad, de bijval van de televisie in de toekomst zal in grotere mate afhangen van de kwaliteit der programma's en de belangstelling die zij wekken dan van de zuiver technische vooruitgang.

4. — Benevens de hiervoren aangehaalde voordelen geeft de Commissie in haar verslag een uiteenzetting van de nadelen welke het gemengd systeem biedt ten opzichte van de eenvoudige aanneming van een bestaand systeem.

Alles wel beschouwd vloeien die nadelen voort uit het feit, dat het voorgesteld systeem zich aan de tussen de televisiesystemen der naburige landen bestaande technische verschillen moet aanpassen om de voordelen, die het uitwisselen van programma's biedt, te vrijwaren en om voldoening te schenken

De plus, ainsi qu'il est indiqué ci-dessus et selon les déclarations de l'Association de Constructeurs belges de matériel radioélectrique, les normes envisagées placent notre industrie à l'abri de difficultés en matière de brevets, élément auquel les constructeurs belges attachent une grande importance.

e) Le récepteur établi suivant les normes du système préconisé ne pourra recevoir les émissions étrangères (françaises et néerlandaises) non relayées par un émetteur belge que moyennant une modification apportée au récepteur.

Il convient à cet égard de souligner que cette possibilité de réception directe n'existe, dans tous les cas, que pour les populations voisines des frontières et appartenant à la zone de service de l'émetteur étranger.

Toutefois, les normes choisies sont telles que l'importance et le coût de l'adaptation nécessaire du récepteur sont comparables tant du côté frontière française que du côté frontière néerlandaise.

A ce point de vue, le système mixte n'introduit pas d'inégalités entre les deux communautés linguistiques. Le coût de l'adaptation dont question ci-dessus serait de l'ordre de 10 à 15 p. c. du prix du récepteur. Il est à remarquer que le téléspectateur, placé dans les conditions voulues, disposera grâce à cette dépense supplémentaire de la possibilité de capter un programme supplémentaire.

f) L'avantage résultant de l'adoption d'une largeur de canal de 7 Mc/s a déjà été examiné dans le présent exposé, lors de la justification du choix de ce chiffre.

g) Le rapport final de la Commission signale enfin que la solution préconisée offre un maximum de possibilités et de souplesse au point de vue programmes, sans que le coût du récepteur correspondant ne soit, suivant un avis donné par l'Association des Constructeurs Belges de matériel radioélectrique, supérieur à celui d'un récepteur normal du système français ou néerlandais.

Ces possibilités en matière de programmes ont déjà été commentées aux paragraphes a), b) et c) ci-dessus et constituent un élément très important du problème. En effet, le succès futur de la télévision sera davantage fonction de la qualité et de l'intérêt des programmes plutôt que du développement purement technique.

4. — A côté des avantages mentionnés ci-dessus, la Commission expose dans son rapport les inconvénients que l'adoption de ce système mixte offre par rapport à l'adoption pure et simple d'un système existant.

Ces inconvénients résultent, somme toute, du fait que le système proposé doit s'accomoder des différences techniques existant entre les télévisions des pays voisins de manière à sauvegarder les avantages qu'offre l'échange de programmes et en vue de donner satisfaction à diverses tendances qui se

aan verscheiden strekkingen, die op het cultureel en psychologisch plan in de openbare mening tot uiting zijn gekomen.

Dit zal ten gevolge hebben :

- dat de nadere uitwerking van het toekomstig Belgisch televisienet langer zal duren en ingewikkelder zal zijn;
- een zekere ontdubbeling van de nodige uitrustingen voor de uitzendingen in de Franse en de Nederlandse taal;
- een verhoging der exploitatiekosten.

Eigenlijk zijn deze nadelen de prijs die betaald wordt voor sommige voordelen welke uit psychologisch oogpunt als zijnde van het hoogste gewicht beschouwd worden, alsmede voor de mogelijkheid van een rechtstreekse uitwisseling van programma's met Frankrijk en met de landen die het systeem met 625 lijnen aangenomen hebben.

5. — *Besluit.*

Het gemengd systeem, dat voorgesteld wordt als oplossing van het probleem van de keuze der normen van een televisiesysteem in België, kan betrekkelijk ingewikkeld schijnen.

Uit internationaal oogpunt kan men er aan verwijten dat het zich niet eenvoudig aansluit bij een der thans bestaande systemen en bijzondere normen invoert.

Hierop dient geantwoord, dat België getracht heeft zich zo goed mogelijk te schikken naar de toestand geschapen door het mislukken van een internationale standaardisatie, waarvan het een der eerste slachtoffers is. Hieraan moet toegevoegd worden dat het aannemen van een kanaalbreedte van 7 Megacycles het Europees plan voor de verdeling der kanalen vergemakkelijkt en, ten slotte, dat de getroffen maatregelen België in de mogelijkheid stellen zich, wat de rechtstreekse uitwisseling van programma's betreft tegelijk in te schakelen in de twee Europese groepen, waarmede het bijzondere culturele affiniteiten heeft.

Deze twee laatste overwegingen tonen aan hoezeer bij de thans voorgestelde beslissing rekening werd gehouden met de essentiële factoren van het uit internationaal oogpunt beschouwde probleem, welke essentiële factoren vooral bestaan in de mogelijkheid om, enerzijds, aan de televisie bevredigende voorwaarden op gebied van voortplanting en interferentie te bezorgen en, anderzijds, een zo groot mogelijke interpenetratie tussen de verschillende Europese culturen te verwezenlijken.

Kortom, in de huidige stand van de kwestie, onder al haar aspecten beschouwd, lijkt het door de Technische Commissie van advies voor Televisie voorgesteld gemengd stelsel in het algemeen gunstig en goed aangepast aan de ontwikkeling van de televisie in België.

sont manifestées, sur le plan culturel et psychologique, au sein de l'opinion publique.

Il en résultera :

- une mise au point plus longue et plus complexe du futur réseau de télévision belge;
- un certain dédoublement des équipements nécessaires aux émissions en langue française et néerlandaise;
- une augmentation des frais d'exploitation.

Ces inconvénients paient, en fait, certains avantages estimés primordiaux au point de vue psychologique, ainsi que la possibilité d'échange direct des programmes avec la France et avec les pays ayant adopté le système à 625 lignes.

5. — *Conclusion.*

Le système mixte proposé comme solution du problème du choix des normes d'un système de télévision en Belgique, peut paraître relativement complexe.

Internationalement, on peut lui reprocher de ne pas rallier purement et simplement l'un des systèmes actuellement existants et d'introduire des normes particulières.

A ces objections, il faut répondre que la Belgique a cherché à s'accommoder au mieux de l'échec d'une standardisation internationale dont elle se trouve être une des premières victimes; il faut y ajouter que l'adoption d'une largeur de canal de 7 mégacycles facilite le plan européen de répartition des canaux et qu'enfin les dispositions prises permettent à la Belgique de s'intégrer, au point de vue échanges directs de programmes, à la fois dans les deux groupes européens avec lesquels elle possède des affinités culturelles particulières.

Ces deux dernières considérations marquent le souci, dans la décision actuellement proposée, de tenir compte des facteurs essentiels du problème envisagé sous l'angle international, facteurs essentiels qui résident, avant tout, dans la possibilité, d'une part, de réserver à la télévision des conditions satisfaisantes au point de vue propagation et interférences et, d'autre part, de réaliser une interpénétration aussi grande que possible entre les diverses cultures européennes.

En conclusion, dans l'état actuel de la question considérée sous tous les aspects, le système mixte présenté par la Commission Technique consultative pour la Télévision, apparaît comme étant, d'une façon générale, favorable et bien adapté au développement de la télévision en Belgique.

Nadat de Regering het hierboven geschetste voorstel van de h. Minister van Verkeerswezen op haar beurt had aanvaard, trof de Koning op 3 Januari 1952 een koninklijk besluit waardoor definitief de hoofdnormen werden vastgelegd waaraan de televisie-uitzendingen in dit land zullen onderworpen zijn (*Belgisch Staatsbad* van 21-22 Januari 1952).

Dezelfde Commissie van advies heeft op verzoek van de h. Minister van Verkeerswezen, het geheel der bijkomende normen bestudeerd, ten einde tot een volledige bepaling te komen van het televisiesysteem in België. Zij zal onverwijld haar besluiten aan het Hoofd van het Departement voorleggen.

Bovendien wordt eveneens onderzocht hoe en aan welke organismen de televisieproeven tijdens de experimentperiode zullen toevertrouwd worden. Dit vraagstuk heeft echter nog altijd geen oplossing gekregen.

H. DELPORT.

* *

Le budget amendé a été approuvé par votre Commission par 8 voix contre 7.

Les différents rapports ont été adoptés à l'unanimité.

Le Président,
H. DELPORT.

Le Rapporteur,
Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

Après que le Gouvernement eut adopté le projet de M. le Ministre décrit ci-dessus, un arrêté royal du 3 janvier 1952 fixa définitivement les normes principales auxquelles seront soumises les émissions de télévision dans notre pays (*Moniteur belge* des 21-22 janvier 1952).

A l'invitation de M. le Ministre des Communications, la même Commission consultative a étudié l'ensemble des normes secondaires, afin d'arriver à la détermination complète du système de télévision en Belgique. Elle soumettra incessamment ses conclusions au chef du Département.

La question de savoir à quels organismes seront confiés les essais de télévision pendant la période expérimentale est également à l'étude, mais jusqu'à présent elle n'a pas reçu de solution.

* *

De geamendeerde begroting werd door uw Commissie met 8 tegen 7 stemmen goedgekeurd.

De verschillende verslagen werden eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

De Verslaggever,
Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

AMENDEMENT AANGENOMEN
DOOR DE COMMISSIE.

TABEL.

SECTIE I.

Eigenlijk Ministerie van Verkeerswezen.

HOOFDSTUK II.

Toelagen.

ART. 21.

5. Toerisme. Arbeidersvacanties :

Het bedrag van 10.000.000 op 15.000.000 frank
te brengen.

AMENDEMENT ADOPTE
PAR LA COMMISSION.

TABLEAU.

SECTION I.

Ministère des Communications proprement dit.

CHAPITRE II.

Subventions.

ART. 21.

5. Tourisme. Vacances ouvrières :

Porter le montant prévu de 10.000.000 à
15.000.000 de francs.