

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1952-1953.

SÉANCE DU 18 JUIN 1953.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1953.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1952-1953.

VERGADERING VAN 18 JUNI 1953.

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1953.

Présents : MM. DELPORT, président-rapporteur; ALLEWAERT, DE BLOCK, DE HAECK, DEMARNEFFE, DEVRIENDT, LAURENS, MEUNIER, NEELS, PONTUS, SPREUTEL, VAN ROOSBROECK, VERGEYLEN, VERSIEREN, WALLAYS, le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, MM. USELDING et VAN DEN STORME, rapporteurs.

MESDAMES, MESSIEURS,

Introduction.

Le total général du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1952, compte tenu des modifications intervenues, exposées dans les feuillets d'ajustement budgétaire, s'élevait à la somme de 4.622.188.000 francs.

Celui de l'exercice 1953, voté par la Chambre des Représentants le 28 mai 1953, s'élève à la somme de 4.276.449.000 francs.

La réduction totale par rapport à 1952 s'élève, par conséquent, à 345.738.100 francs.

Le présent budget est donc le résultat d'un évident et sérieux effort de compression.

Le budget des Communications donne le relevé des dépenses à charge du Ministère des Communications; il ne fait évidemment pas mention des diverses recettes perçues par les divers services du Département qui figurent au budget des Voies et Moyens. Celles-ci s'élèvent à 2.428 millions.

R. A 4653.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

4-XV (Session de 1952-1953) : Projet de loi;
45, 158 et 243 (Session de 1952-1953) : Amendements;
324 (Session de 1952-1953) : Rapport;
375, 385 et 410 (Session de 1952-1953) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :

12, 13, 19, 21 et 23 mai 1953.

Document du Sénat :

5-XV (Session de 1952-1953) : Projet transmis par la Chambre des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Inleiding.

Het algemeen totaal van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1952, rekening gehouden met de aangenomen wijzigingen, die uiteengezet zijn in de feulletons van begrotingsaanpassing, bedroeg 4.622.188.000 frank.

De begroting voor het dienstjaar 1953, die door de Kamer op 28 Mei 1953 is aangenomen, bedraagt 4.276.449.000 frank.

De totale vermindering in vergelijking met 1952 beloopt derhalve 345.738.100 frank.

Deze begroting is dus de vrucht van een klaarblijkelijke en ernstige inspanning om de uitgaven in te krimpen.

De begroting van Verkeerswezen geeft de opsomming van de uitgaven die ten laste zijn van het Ministerie van Verkeerswezen. Zij vermeldt natuurlijk niet de diverse ontvangsten verricht door de verschillende diensten van het Departement, die voorkomen op de Rijksmiddelenbegroting. Deze bedragen 2.428 miljoen.

R. A 4653.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

4-XV (Zitting 1952-1953) : Wetsontwerp;
45, 158 en 243 (Zitting 1952-1953) : Amendementen;
324 (Zitting 1952-1953) : Verslag;
375, 385 en 410 (Zitting 1952-1953) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

12, 13, 19, 21 en 23 Mei 1953.

Gedr. Stuk van de Senaat :

5-XV (Zitting 1952-1953) : Ontwerp door de Kamer der Volksvertegenwoordigers overgemaakt.

En conséquence, la charge des services du Département des Communications grève en réalité le budget national d'une somme de 1.848 millions.

Les dépenses d'administration générale, portées au chapitre I^{er} du budget, sont en réduction sur le budget de l'année précédente de 61.299.000 fr. Il y a une réduction de 28.461.000 francs pour les rémunérations et les indemnités et de 32 millions 838.000 francs pour les dépenses de matériel et de fonctionnement.

Nous ne croyons pas devoir donner les justifications de chacune de ces majorations ou diminutions de crédit figurant au chapitre du budget. Toutes les explications à ce sujet sont données, article par article, aux pages 60 et suivantes du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1953 (Doc. Chambre des Représentants, 4-XV — 1952-1953) et dans le rapport très détaillé fait, au nom de la Commission des Communications de la Chambre, par M. Marck (Doc. 324 — 1952-1953).

Les subventions, portées au chapitre II du budget, sont aussi en notable réduction. Celle-ci, par rapport au budget de 1952, est de 343.864.000 francs, malgré les quelques majorations de crédit que nous trouvons dans ce chapitre.

Le tableau suivant donne un bref aperçu des principales majorations ou réductions de crédit figurant dans le chapitre II.

Chapitre II du budget de 1953.

Subventions.

Derhalve drukt de last van de diensten van het Departement van Verkeerswezen feitelijk op de nationale begroting voor een som van 1.848 miljoen.

De uitgaven van Algemeen Bestuur, die voorkomen in hoofdstuk I van de begroting, vertonen tegenover het vorige dienstjaar een vermindering van 61.299.000 frank. Er is een vermindering van 28.461.000 frank voor de bezoldigingen en vergoedingen en van 32.838.000 frank voor de materiële behoeften en werkingsuitgaven.

Wij menen niet dat wij de verantwoording moeten geven voor elk van die kredietvermeerderingen of -verminderingen betreffende hoofdstuk I van de begroting. Alle ophelderingen in dit verband zijn artikelsgewijze verstrekt op bladzijde 60 en volgende van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1953 (Gedr. Stuk, Kamer, n° 4-XV, 1952-1953) en in het zeer omstandig verslag namens de Kamercommissie van Verkeerswezen uitgebracht door de h. Marck (Gedr. Stuk, n° 324, 1952-1953).

De toelagen, die opgenomen zijn onder hoofdstuk II van de begroting, zijn eveneens aanmerkelijk verminderd. In vergelijking met de begroting 1952, bedraagt deze vermindering 343.864.000 frank, ondanks enkele kredietvermeerderingen die wij in dit hoofdstuk aantreffen.

Onderstaande tabel geeft een bondig overzicht van de voornaamste kredietvermeerderingen of -verminderingen voor hoofdstuk II.

Hoofdstuk II van de begroting 1953.

Toelagen.

	1953	1952	Différence Verschil
I. — A CARACTERE ECONOMIQUE. I. — VAN ECONOMISCHE AARD.			
ART. 20-3. — Pêche maritime. — Zeevisserij.	10.000.000	—	+ 10.000.000
II. — DE PREVOYANCE SOCIALE. II. — VOOR SOCIALE VOORZORG.			
ART. 21-2. — Garantie de l'Etat à la Caisse commune de la Pêche Maritime. — Waarborg van de Staat aan de Gemeenschappelijke Kas voor de Zeevisserij	3.600.000	—	+ 3.600.000
ART. 21-3. — Sécurité sociale des marins de commerce. — Maatschappelijke zekerheid voor de zeelieden der koopvaardij.	14.160.000	13.000.000	+ 1.160.000
IV. — POUR TRAVAUX. IV. — VOOR WERKEN.			
ART. 23-1. — Subside à la ville d'Anvers pour « Zeemanshuis ». — Toelagen aan de stad Antwerpen voor het Zeemanshuis.	10.000.000	—	+ 10.000.000

	1953	1952	Différence — Verschil
V. — SUBVENTIONS DIVERSES. V. — DIVERSE TOELAGEN.			
ART. 24-2. — Subvention à l'I.N.R. — <i>Toelage aan het I.N.R.</i>	35.527.000	31.303.000	+ 4.224.000
ART. 24-7. — Intervention de l'Etat dans les dépenses de la R.V.A. — <i>Tussenkost van de Staat in de uitgaven van de R.L.W.</i>	75.250.000	55.000.000	+ 20.250.000
ART. 24-9. — Intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. — <i>Tussenkost van de Staat in het exploitatietekort van de N.M.B.S.</i>	450.000.000	750.000.000	— 300.000.000
ART. 24-12. — Indemnité allouée à la S.N.C.B. pour réduction tarifs accordée à la métallurgie luxembourgeoise. — <i>Vergoeding verleend aan de N.M.B.S. wegens vermindering tarieven aan de Luxemburgse metaalnijverheid toegestaan</i>	37.750.000	117.219.000	— 79.469.000
ART. 24-14. — Indemnité à la S.N.C.B. pour tarif dégressif transports transitant par le Grand-Duché. — <i>Vergoeding aan de N.M.B.S. wegens afnemend tarief voor langs het Groothertogdom transiterend vervoer</i>	22.500.000	35.250.000	— 12.750.000
ART. 24-16. — Indemnité à la S.N.C.B. pour majoration des pensions d'anciens combattants. — <i>Vergoeding aan de N.M.B.S. wegens verhoging van de pensioenen van oudstrijders.</i>	149.750.000	151.000.000	— 1.250.000

Le crédit nouveau de 10 millions porté à l'article 20-3 est une application de la nouvelle loi instituant le fonds de la pêche maritime.

Le crédit de 10 millions figurant à l'article 23-1 constitue la troisième et dernière tranche d'un crédit de 30 millions de francs alloué en vertu de la Convention du 30 novembre 1950 entre l'Etat et la Ville d'Anvers.

La majoration prévue à l'article 24-2 est destinée à couvrir les charges financières des emprunts. Ces charges ont augmenté en raison des emprunts émis pour l'installation des nouveaux émetteurs à grande puissance.

La majoration figurant à l'article 24-7 provient du fait qu'en 1953, la R.V.A. n'a plus bénéficié comme en 1952 des excédents de subvention provenant des exercices antérieurs.

La réduction de 300 millions portée à l'article 24-9 est réalisée en vertu du plan de réduction des subventions de l'Etat adopté par le Ministre des Communications en 1949.

La réduction de 79.469.000 francs figurant à l'article 24-12 est justifiée par l'adaptation des tarifs réalisés au 1^{er} juillet 1952 et par la récente adaptation des tarifs appliqués à compter du 10 février 1953 dans le cadre des dispositions du plan Schuman.

La même justification vaut également pour la réduction de 12.750.000 francs portée à l'article 24-14.

Les dépenses courantes sont en majoration de 14.666.000 francs.

Het nieuw krediet van 10 miljoen onder artikel 20-3 is een toepassing van de nieuwe wet tot oprichting van het Fonds der Zeevisserij.

Het krediet van 10 miljoen dat voorkomt onder artikel 23-1 is de derde en laatste tranche van een krediet van 30 miljoen frank, toegekend op grond van de Overeenkomst van 30 November 1950 tussen de Staat en de Stad Antwerpen.

De verhoging onder artikel 24-2 moet dienen om de financiële lasten van de leningen te dekken. Die lasten zijn toegenomen wegens de leningen die uitgegeven zijn voor de installaties met groot uitzendingsvermogen.

De verhoging onder artikel 24-7 komt voort uit het feit dat, in 1953, de R.L.W. niet meer, zoals in 1952, over excédents van toelagen van vroegere dienstjaren beschikte.

De vermindering met 300 miljoen onder artikel 24-9 is verwezenlijkt op grond van het plan tot inkrimping van de Staatstoelagen, door de Minister van Verkeerswezen in 1949 aangenomen.

De vermindering met 79.469.000 frank onder artikel 24-12 vloeit voort uit de tariefaanpassing van 1 Juli 1952 en uit de recente tariefaanpassing met ingang van 10 Februari 1953 toegepast in het raam van de bepalingen van het Plan Schuman.

Dezelfde verantwoording geldt eveneens voor de vermindering met 12.750.000 frank onder artikel 24-14.

De lopende uitgaven zijn met 14.666.000 frank toegenomen.

Nous y voyons une augmentation de 6.200.000 fr. en faveur du Commissariat Général du Tourisme. Ils doivent servir à la constitution d'un fonds destiné à l'équipement touristique de la région Meuse-Ardenne en vue de la mise en valeur des richesses touristiques nationales et au paiement de l'intervention de l'Etat dans les ristournes accordées par l'industrie hôtelière belge.

L'article 28-5 indique également une majoration de 1.074.000 francs; majoration justifiée par l'outillage et les approvisionnements courants nécessaires aux besoins de la section du matériel volant et de la section scientifique du service technique; par le transfert de l'article 17 à l'article 28-5 du crédit relatif aux dépenses des avions effectuant des prestations pour la régie des voies aériennes et le Ministère des Travaux Publics; par la majoration des dépenses d'exploitation des avions de service et enfin par les frais d'enlèvement de l'aérogare d'Ans qui menace ruine.

Enfin, l'article 28-7 mentionne une augmentation de crédit de 10.010.000 francs; un poste de 6 millions 500.000 francs inscrit en 1952 à l'article 14-3 pour le transport des agents se déplaçant en service a été transféré en 1953 à cet article 28-7.

Par contre, nous trouvons à l'article 28-8 une réduction de 3.598.000 francs justifiée par le fait que les achats effectués pour l'équipement du service ont été mis à charge du budget de 1952.

Les dépenses exceptionnelles accusent une augmentation de 39 millions. Cette augmentation provient en ordre principal du crédit inscrit à l'article 29-1 en vue de couvrir les frais d'exploitation d'un service public de télévision.

Pour les *dépenses d'enseignement*, nous constatons une majoration de 1.186.000 francs, qui est la conséquence pour une large part des barèmes en cours de révision.

Les dépenses de *subvention pour l'enseignement* accusent une majoration de 2.777.000 francs. Elle est due principalement à l'intervention de l'Etat pour l'école d'aviation civile. Pour parer à la pénurie de pilotes dans l'aviation commerciale, la Sabena, d'accord avec le Département, a organisé une école d'aviation. L'Etat, à la suite d'une convention en date du 31 décembre 1952, intervient dans les frais d'organisation; mais la gestion et l'organisation de l'école sont assurées par la Sabena.

CHAPITRE I.

COORDINATION DES TRANSPORTS.

Depuis de nombreuses années, une meilleure coordination des différents modes était réclamée. Elle était rendue difficile par le fait que plusieurs Départements Ministériels avaient dans leurs attributions les divers modes de transport par rail,

Wij vinden daarin een vermeerdering met 6.200.000 frank voor het Commissariaat-generaal voor Toerisme. Dit moet dienen voor het oprichten van een fonds voor de toeristische uitrusting van de streek van de Maas en de Ardennen, met het oog op het valoriseren van de nationale toeristische rijkdom en de betaling van de bijdrage van de Staat in het *ristorno* verleend door het Belgisch hotelbedrijf.

Artikel 28-5 vertoont eveneens een vermeerdering met 1.074.000 frank, welke verantwoord is door de aankoop van gereedschappen en lopende bevoorrading nodig voor de behoeften van de sectie vliegend materieel en van de wetenschappelijke sectie van de technische dienst; door de overbrenging van artikel 17 naar artikel 28-5 van het krediet betreffende de uitgaven van de vliegtuigen die prestaties verrichten voor de Regie der Luchtwezen en het Ministerie van Openbare Werken; door de toekenning van de exploitatieuitgaven van de dienstvliegtuigen en ten slotte door de kosten van wegneming van het luchtvaartstation te Ans dat in puin valt.

Voor artikel 28-7 is het krediet toegenomen met 10.010.000 frank; een post groot 6.500.000 frank, die in 1952 voorkwam onder artikel 14-3 voor het vervoer van ambtenaren in dienst, werd in 1953 naar dit artikel 28-7 overgebracht.

Onder artikel 28-8 vinden wij daarentegen een vermindering met 3.598.000 frank, die verantwoord is door het feit dat de kredieten voor de aankopen voor de uitrusting van de dienst op de begroting 1952 waren uitgetrokken.

De *uitzonderingsuitgaven* zijn toegenomen met 39 miljoen. Die stijging komt in hoofdzaak voort uit het krediet dat onder artikel 29-1 is uitgetrokken tot dekking van de exploitatiekosten van een openbare televisiedienst.

Voor de *onderwijsuitgaven* bemerken wij een uitgavenvermeerdering met 1.186.000 frank, die voor een groot deel het gevolg is van de aan de gang zijnde herziening der weddeschalen.

De uitgaven voor *toelagen voor het onderwijs* zijn toegenomen met 2.777.000 frank. Die vermeerdering vloeit hoofdzakelijk voort uit de bijdrage van de Staat in de school voor burgerlijke luchtvaart. Ten einde in het tekort aan piloten voor de handelsluchtvaart te voorzien, heeft de Sabena, in overleg met het Departement, een vliegschool ingericht. Ingevolge een overeenkomst van 31 December 1952, draagt de Staat bij in de inrichtingskosten; doch het beheer en de organisatie van de school worden door de Sabena uitgeoefend.

HOOFDSTUK I.

COORDINATIE VAN HET VERVOER.

Sinds tal van jaren wordt op een betere coördinatie van de verschillende vervoermiddelen aangedrongen. Deze werd bemoeilijkt door het feit dat verschillende ministeriële departementen bevoegd waren voor de onderscheiden wijzen van ver-

par route, par eau et par air. Cependant, cette coordination s'avérerait de plus en plus nécessaire si l'on voulait assurer aux divers moyens de transport leur subsistance, et aux usagers les conditions de transport les plus favorables.

Il est évident qu'elle présente un grand intérêt au point de vue économique par une normalisation des tarifs de façon à éviter une concurrence mortelle entre les divers modes de transport et les doubles emplois.

Elle doit permettre aussi d'arrêter un plan d'ensemble fixant pour chacun d'eux la politique d'investissement la plus avantageuse. Et enfin, au point de vue international, la nécessité d'organiser les transports de façon à ce qu'un prix rentable soit assuré à chacun s'est révélée d'une telle nécessité qu'il y a quelques mois, sur l'invitation du Gouvernement français, les Ministres des Communications de Belgique, d'Allemagne, d'Italie, du Luxembourg, des Pays-Bas, d'Autriche et de Suisse se sont réunis à Paris en vue d'arriver à une meilleure organisation internationale des transports. Et ainsi a pu être mis au point un plan d'exploitation en commun des wagons, de standardisation du matériel ainsi que l'électrification, le financement international des achats de matériel ferroviaire, l'appui à accorder par les Gouvernements en vue de la création d'une Union Internationale de la Navigation Intérieure et l'élaboration d'un programme relatif aux divers problèmes se rapportant aux améliorations à apporter aux voies d'eaux européennes.

Il est évident qu'au cours des débats internationaux les intérêts de tous les modes de transport du pays seront défendus avec plus d'unité, d'autorité et de succès si une seule autorité nationale les représente tous.

C'est en raison de ces considérations qu'un arrêté ministériel du 24 février 1953 a transféré au *Ministère des Communications* l'Administration de la Navigation Intérieure et l'Office de la Circulation Routière, tandis que l'Office Central des Fournitures et le Service de l'Hydrographie étaient transférés aux Travaux Publics, la pêche maritime à l'Agriculture et la Sécurité sociale des gens de mer au Département du Travail et de la Prévoyance Sociale.

Cette initiative n'a pas été sans provoquer quelques inquiétudes de la part de l'eau et de la route qui craignaient de voir leurs intérêts sacrifiés au chemin de fer.

Mais une telle politique qui voudrait entraver le progrès ou faire obstacle aux nécessités économiques n'entre nullement dans les intentions du Ministre qui n'a qu'un seul but, celui de mettre de l'ordre dans une concurrence qui pourrait devenir fatale pour tous et d'assurer à chacun le sien dans le respect des intérêts économiques aussi bien des transporteurs que de ceux du pays.

voer per spoor, langs de weg, te water en door de lucht. Die coördinatie bleek echter meer en meer noodzakelijk indien men het bestaan van de verschillende vervoermiddelen wilde verzekeren en aan de gebruikers zo gunstig mogelijke vervoer-voorwaarden verschaffen.

Het is klaar dat zij één groot belang biedt uit economisch oogpunt door een normalisatie van de tarieven, waardoor een dodelijke concurrentie tussen de verschillende vervoermiddelen zomede duplicaties worden vermeden.

Zij moet het tevens mogelijk maken een algemeen plan op te stellen waarbij, voor elk daarvan, de gunstigste beleggingspolitiek wordt bepaald. En ten slotte is, uit internationaal oogpunt, de noodzaak van een zodanige inrichting van het vervoer dat een renderende prijs aan elk van de vervoermiddelen verzekerd wordt, zozeer gebleken dat, enkele maanden geleden, op uitnodiging van de Franse Regering, de Ministers van Verkeerswezen van België, Duitsland, Italië, Luxemburg, Nederland, Oostenrijk en Zwitserland, te Parijs zijn bijeengekomen om tot een betere internationale organisatie van het vervoer te geraken. Aldus kon een plan opgesteld worden tot gemeenschappelijk gebruik van de wagons, tot standardisatie van het materieel, zomede betreffende de electrificatie, de internationale financiering van de aankoop van spoorwegmaterieel, de door de Regeringen te verlenen steun met het oog op de oprichting van een Internationale Vereniging van de Binnenscheepvaart en het opmaken van een programma in verband met de verschillende problemen betreffende de aan de Europese waterwegen te brengen verbetering.

Het is klaar dat de belangen van al de vervoermiddelen van het land bij de internationale debatten met meer eenheid, meer gezag en meer kans op welslagen zullen verdedigd worden, indien alle door een enkele nationale autoriteit worden vertegenwoordigd.

Op grond van die overwegingen, werd bij het ministerieel besluit van 24 Februari 1953 het Bestuur voor Binnenvaart en de Dienst van het Wegverkeer naar het *Ministerie van Verkeerswezen* overgebracht, terwijl het Centraal Bureau voor Benodigdheden en de Hydrografische Dienst naar Openbare Werken werden overgebracht, de Zeevisserij naar Landbouw en de Maatschappelijke Zekerheid van de Zeelieden naar het Departement van Arbeid en Sociale Voorzorg.

Dit initiatief heeft enige onrust geweeg gebracht bij de exploitanten van het vervoer te water en langs de weg, die vreesden dat hun belangen zouden opgeofferd worden aan het spoor.

Doch zulke politiek, welke de vooruitgang zou remmen of de economische noodwendigheden in de weg staan, ligt geenszins in de bedoelingen van de Minister die slechts een doel heeft, namelijk orde te brengen in een concurrentie die noodlottig zou kunnen worden voor allen, en aan iedereen zijn rechtmatig aandeel te geven door de eerbiediging van de economische belangen zo van de vervoerders als van het land.

CHAPITRE II.

S. N. C. B.

Nous rappelons cette année encore qu'à l'occasion de la discussion du budget du Ministère des Communications, ce n'est pas le budget de la S.N.C.B. qui doit faire l'objet de l'appréciation du Parlement, mais celui du Ministre des Communications qui lui est bien distinct.

En effet, la loi de 1926, créant la S.N.C.B., a voulu mettre la Société à l'abri des contingences politiques et lui assurer une gestion à caractère industriel. Mais malheureusement la situation financière de la Société Nationale nécessite une intervention financière de la part des pouvoirs publics et constitue en conséquence une lourde charge pour l'Etat. Et dans ces conditions il est normal que votre Commission des Communications fasse un examen de la situation financière de la Société, des causes qui la détériorent et des mesures prises par sa Direction et le Gouvernement pour en assurer l'assainissement.

Le Sénat sait que le déficit reporté :

	(en millions)
à la fin de 1951 était de	929,90
la perte de l'exercice 1952 est de	220,—
Le déficit cumulé fin 1952 est donc de	1.149,90

Les prévisions pour l'exercice 1953 en cours n'étant pas particulièrement brillantes, il y a lieu de s'attendre à un déficit qui serait de l'ordre de 700 millions.

Déjà en 1949, le Ministre des Communications, afin de redresser la situation avait établi en accord avec la Direction de la S.N.C.B. tout un plan d'assainissement financier. M. Marck, dans le rapport fait au nom de la Commission des Communications de la Chambre, en donne les lignes principales :

A. — Réduction progressive de la subvention de l'Etat.

B. — Une réduction des dépenses dans tous les secteurs où elle est réellement possible.

C. — Réalisation de certaines réformes de structure.

D. — Paiement à la Société d'une équitable indemnité pour toutes les prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées et pour toutes les charges qui lui sont imposées.

E. — Reprise en charge par l'Etat d'une part raisonnable des pertes subies par le transport de la main-d'œuvre.

F. — Augmentation raisonnable des tarifs.

Il était vain d'espérer que l'application de ce plan assurerait immédiatement l'équilibre financier. En

HOOFDSTUK II.

N. M. B. S.

Wij herinneren er dit jaar nogmaals aan dat, bij gelegenheid van de bespreking der begroting van Verkeerswezen, niet de begroting van de N.M.B.S. aan de beoordeling van het Parlement wordt voorgelegd, doch wel die van het Ministerie van Verkeerswezen, die daarvan geheel verschillend is.

Immers, de wet van 1926, waarbij de N.M.B.S. werd opgericht, heeft de Maatschappij willen beveiligen tegen de politieke wisselvalligheden en haar een beheer met industrieel karakter verschaffen. Doch ongelukkig vereist de financiële toestand van de Nationale Maatschappij een financiële bijdrage vanwege de openbare overheid en vormt zij derhalve een zware last voor de Staat. In die omstandigheden is het normaal dat uw Commissie van Verkeerswezen een onderzoek wijdt aan de financiële toestand van de Maatschappij, aan de oorzaken van de verslechtering daarvan en aan de maatregelen die door haar Directie en door de Regering getroffen worden om de toestand weer gezond te maken.

De Senaat weet dat het overgedragen tekort :

	(in miljoenen)
einde 1951 bedroeg	929,90
Het verlies van het dienstjaar 1952 bedraagt	220,—
Het gecumuleerde tekort einde 1952 bedraagt dus	1.149,90

De vooruitzichten voor het lopende dienstjaar 1953 zijn niet zeer schitterend, en men moet zich verwachten aan een waarschijnlijk tekort van zowat 700 miljoen.

Reeds in 1949 had de Minister van Verkeerswezen, ten einde de toestand te verbeteren, in overleg met de Directie van de N.M.B.S., een volledig plan van financiële sanering opgemaakt. In het verslag dat hij namens de Commissie van Verkeerswezen van de Kamer uitbracht, gaf de heer Marck de hoofdlijnen daarvan :

A. — Geleidelijke vermindering van de Staats-toelage.

B. — Vermindering van de uitgaven in alle sectoren waar zulks werkelijk mogelijk is.

C. — Verwezenlijking van sommige structuurhervormingen.

D. — Betaling aan de Maatschappij van een billijke vergoeding voor alle kosteloos verstrekte of onvoldoend betaalde prestaties en voor alle haar opgelegde lasten.

E. — Telasteneming door de Staat van een redelijk gedeelte van het verlies wegens het vervoer van werklieden.

F. — Redelijke verhoging van de tarieven.

Men kon niet hopen dat, door de toepassing van dit plan, het financieel evenwicht onmiddellijk

effet, il n'est pas possible de modifier radicalement toutes les situations et d'autre part certains droits acquis doivent être respectés; mais il n'est pas douteux cependant que les efforts faits pour la réalisation de ce plan ont donné déjà des résultats appréciables et ont permis de réduire l'importance des déficits budgétaires.

Les résultats en auraient été plus apparents si l'augmentation importante des traitements et des pensions à laquelle la Société a dû faire face, et cela avec effet rétroactif au 1^{er} janvier 1951, n'était pas venue bouleverser toutes les prévisions, nonobstant une subvention exceptionnelle en 1952 de 350 millions qui ne compensait qu'en partie cette charge nouvelle, et si l'évolution défavorable de la conjoncture économique n'avait pas, au cours du second semestre de 1952, provoqué une diminution de plus de 14 p. c. du trafic des grosses marchandises.

A. — Réductions progressives de la subvention de l'Etat.

Cette subvention de l'Etat venant de 2.600 millions en 1949, a été en 1951 de 1.450 millions de fr. et avait été fixée pour l'année 1952 à 600 millions. Mais, dès l'année 1950, la Société Nationale fut invitée à accorder à son personnel le pécule de vacances. C'était une nouvelle charge très lourde que la Société ne pouvait supporter par ses propres recettes. Elle sollicita en conséquence du Ministre des Communications, la majoration de la subvention annuelle à due concurrence de 150 millions. Ceci explique dans quelles conditions la subvention annuelle a été portée en 1952 à 750 millions.

Cette intervention est fixée à l'article 24-9 du budget de 1953 à la somme de 400 millions.

Le plan d'assainissement prévoyait la disparition totale de la subvention en 1954.

B. — Réduction des dépenses dans tous les secteurs où elle est réellement possible.

Depuis 1949, conformément au programme arrêté par l'Etat, la Société applique une politique de non recrutement. Les effectifs de la Société, qui étaient en décembre 1951 de 87.570 agents, ont été réduits en décembre 1952 à 83.939, soit une diminution de 3.631 agents ou 4,1 p. c.

De plus, la Société a simplifié son exploitation sur un total de 2.000 kilomètres de voies et a entrepris la modernisation de son matériel de traction et de voyageurs.

C. — Réalisation de certaines réformes de structure.

L'électrification est certainement un moyen de moderniser l'exploitation du réseau. L'électrification des lignes axiales du pays avait été décidée

zou hersteld worden. Het is immers niet mogelijk al de toestanden radicaal te wijzigen en anderdeels moeten sommige verkregen rechten geëerbiedigd worden; het valt echter niet te betwijfelen dat de inspanningen ter verwezenlijking van dit plan reeds aanmerkelijke resultaten hebben opgeleverd en een vermindering van de begrotingstekorten hebben mogelijk gemaakt.

De resultaten zouden duidelijker te zien zijn geweest, indien de aanzienlijke verhoging van de wedden en pensioenen welke de Maatschappij heeft moeten uitbetalen, en zulks met terugwerkende kracht op 1 Januari 1951, niet al de vooruitzichten was komen verstoren, ondanks de uitzonderlijke toelage van 350 miljoen in 1952, die slechts een gedeeltelijke compensatie was van die nieuwe last, en indien het ongunstig verloop van de economische conjunctuur tijdens het tweede halfjaar 1952 niet tot een vermindering met meer dan 14 t. h. van het vervoer van zware goederen had geleid.

A. — Geleidelijke vermindering van de Staatstoelagen.

Die Staatstoelage bedroeg in 1949, 2.600 miljoen, in 1951, 1.450 miljoen, en werd voor het jaar 1952 bepaald op 600 miljoen. Doch reeds in 1950 werd de Nationale Maatschappij uitgenodigd om verlofgeld toe te staan aan haar personeel. Dit was een nieuwe, zeer zware last, welke de Maatschappij niet uit haar eigen middelen kon bestrijden. Zij vroeg derhalve aan de Minister van Verkeerswezen de jaarlijkse toelage te verhogen met 150 miljoen. Dit verklaart waarom de jaarlijkse toelage in 1952 op 750 miljoen werd gebracht.

Die bijdrage is bij artikel 24-9 van de begroting 1953 bepaald op 400 miljoen.

Volgens het saneringsplan zou de toelage volledig moeten ophouden in 1954.

B. — Vermindering van de uitgaven in alle sectoren waar zulks werkelijk mogelijk is.

Sinds 1949 werft de Maatschappij, overeenkomstig een door de Staat vastgesteld programma, geen personeel meer aan. De personeelsterkte van de Maatschappij, die in December 1951, 87.570 eenheden bedroeg, was in December 1952 gedaald tot 83.939, d.i. een vermindering met 3.631 agenten of 4,1 t. h.

Verder heeft de Maatschappij haar exploitatie vereenvoudigd over een totaal van 2.000 kilometer spoor en de modernisatie van haar tractie- en reizigersmaterieel aangevat.

C. — Verwezenlijking van sommige structuurhervormingen.

De electrificatie is voorzeker een middel om de exploitatie van het net te moderniseren. De beslissing tot electrificatie van de radiale lijnen werd

par la Commission créée au lendemain de la guerre par M. Rongvaux, alors Ministre des Communications. Malheureusement le plan de réalisation élaboré alors n'a pas été exécuté à la cadence prévue en raison des dépenses considérables auxquelles les possibilités financières de l'après-guerre ne permettaient pas de faire face. Mais tout le monde est d'accord pour voir dans l'électrification un moyen de salut pour la Société. Aussi, l'actuel Ministre des Communications a-t-il décidé de pousser les travaux en vue de l'électrification de la deuxième tranche du programme qui intéressait les relations Bruxelles-Liège, Bruxelles-Ostende avec leurs annexes.

Mais, comme la France a décidé d'électrifier la ligne Strasbourg - Thionville - Valenciennes - Calais-Dunkerque dans un délai de moins de deux ans, il importait de parer aussitôt dans une certaine mesure à la perte de trafic que subira notre réseau par suite de la traction modernisée sur la ligne Valenciennes-Thionville. Aussi la Société, préoccupée de l'activité des ports belges et du trafic ferroviaire qui s'y rattache, a décidé d'électrifier rapidement la ligne Bruxelles-Namur-Arlon-Athus en incorporant cette ligne dans les travaux de la deuxième phase.

Si les travaux peuvent continuer à une allure normale, la mise en service de l'exploitation électrique de la ligne Bruxelles-Gand peut être prévue pour le début de 1954 et celle de Denderleeuw-Alost pour le milieu de la même année. La section Bruxelles-Louvain pourrait être mise en exploitation dans le second semestre de 1954, tandis que la ligne Bruxelles-Arlon ne sera pas ouverte au trafic avant la fin de 1956.

Mais comme il importe pour les raisons exposées plus haut de maintenir chez nous le trafic du Sud du Luxembourg vers l'intérieur et vers le port d'Anvers, dans le cadre du plan Schuman, la Société envisage sérieusement de passer la commande à l'industrie belge de 90 locomotives Diesel-électriques qui, en attendant que la ligne Bruxelles-Arlon soit électrifiée, assureraient la traction des trains sur cette ligne. Ces Diesel-électriques seraient alors après l'électrification de la ligne mises en service sur d'autres lignes dont l'électrification n'est pas prévue.

A ce sujet, un membre a fait remarquer que la commande de 90 Diesel-électriques risquait de détourner la Société de son programme d'électrification et qu'il ne lui paraissait pas bon de courir deux lièvres à la fois. Il ajoutait que la livraison des Diesel-électriques prendrait de un an à dix-huit mois, que ces locomotives ne seraient construites que partiellement en Belgique puisque 40 à 50 p. c. du matériel viendrait de l'étranger, que le coût des Diesel-électriques était considérablement plus élevé que celui des locomotives électriques et, enfin, qu'il résultait des renseignements obtenus par lui auprès d'ingénieurs électriciens, qu'à condi-

getroffen door de Commissie die kort na de oorlog werd opgericht door de h. Rongvaux, toenmalig Minister van Verkeerswezen. Ongelukkig werd het toen opgemaakte plan van verwezenlijkingen niet in het voorziene tempo uitgevoerd wegens de aanzienlijke uitgaven, die, wegens de financiële mogelijkheden van de naoorlogstijd niet kunnen gedragen worden. Maar iedereen is het eens om in de electrificatie een middel tot redding van de Maatschappij te zien. De huidige Minister van Verkeerswezen heeft dan ook besloten de werken met het oog op de electrificatie van het tweede deel van het programma voor de verbindingen Brussel-Luik, Brussel-Ostende en de bijlijnen daarvan te bespoedigen.

Doch, aangezien Frankrijk besloten heeft de lijn Straatsburg - Thionville - Valenciennes - Calais-Duinkerken binnen een termijn van minder dan twee jaar te electrificeren, dienden er dadelijk maatregelen getroffen om te vermijden dat ons net een deel van het vervoer zou verliezen ingevolge de gemoderniseerde tractie op de lijn Valenciennes-Thionville. De Maatschappij, bezorgd om de bedrijvigheid van de Belgische havens en het daarmee verband houdend vervoer per spoor, heeft dan ook besloten de lijn Brussel-Namen-Aarlen-Athus spoedig te electrificeren door deze lijn op te nemen in de werken van de tweede phase.

Indien de werken in een normaal tempo kunnen voortgaan, kan de indienstneming van de elektrische lijn Brussel-Gent voorzien worden voor het begin 1954 en die van Denderleeuw-Aalst voor het midden van hetzelfde jaar. De sectie Brussel-Leuven zou in bedrijf kunnen gesteld worden in het tweede halfjaar 1954, terwijl de lijn Brussel-Aarlen niet vóór einde 1954 voor het vervoer zou geopend zijn.

Maar aangezien men, om de hierboven uiteengezette redenen, moet trachten het vervoer uit het Zuiden van Luxemburg naar het binnenland en naar de haven van Antwerpen, binnen het kader van het Plan Schuman, voor onze spoorweg te behouden, overweegt de Maatschappij ernstig bij de Belgische nijverheid 90 elektrische Diesel-locomotieven te bestellen, die in afwachting van de electrificatie van de lijn Brussel-Aarlen, voor de tractie van de treinen op die lijn zouden gebracht worden. Die elektrische Diesels zouden dan, na de electrificatie van de lijn, in dienst genomen worden op andere lijnen waarvan de electrificatie niet wordt gepland.

In dit verband doet een lid opmerken dat een bestelling van 90 elektrische Diesels de Maatschappij zou kunnen doen afwijken van haar electrificatieprogramma en dat het hem niet goed leek twee dingen te gelijk te ondernemen. Hij voegde hieraan toe, dat de levering van de elektrische Diesels een jaar à achttien maanden zou vergen, dat die locomotieven slechts gedeeltelijk in België zouden gebouwd worden, vermits 40 à 50 t. h. van het materieel uit het buitenland zou komen, dat de kostprijs van de elektrische Diesels aanzienlijk hoger is dan die van de elektrische locomotieven en dat ten slotte uit de door hem bij electrotechnische inge-

tion de s'adresser à de nouveaux entrepreneurs et de ne pas se limiter uniquement au syndicat, l'électrification de la ligne Bruxelles-Arlon pouvait être réalisée dans un délai beaucoup plus court que celui des trois années prévues. Il estimait également que, dans un pays comme le nôtre, producteur de charbon, il importait de ne pas donner une part trop importante à une exploitation de chemin de fer, basée sur le mazout qui pouvait, en cas de tension internationale, devenir rare et d'un prix plus élevé. Dans ces conditions, il lui paraissait préférable de rester fidèle au programme d'électrification projeté, mais d'en accélérer l'allure.

Le Ministre lui répondit qu'il importait d'aller vite afin de ne pas laisser s'en aller vers l'étranger un trafic lourd qui empruntait aujourd'hui nos lignes et qu'il lui paraissait que l'électrification de la ligne Bruxelles-Arlon ne paraissait pas pouvoir se réaliser dans un délai de moins de trois ans; que pour le surplus, après l'électrification de cette ligne, les locomotives Diesel-électriques pourraient être avantageusement employées sur des lignes d'Athus-Meuse, de Marloie-Liège et de Bruxelles-Tournai, dont l'électrification n'était pas envisagée.

Un membre fait remarquer également que la construction dans des usines belges de Diesel-électriques pourrait peut-être servir d'essor à une industrie nouvelle qui, comme ce fut le cas dans le passé pour les locomotives à vapeur, pourrait servir les intérêts de notre exportation.

Nous pensons cependant que l'on doit être sceptique sur les chances de voir notre industrie belge de la construction de Diesel-électriques lutter avantageusement contre la construction américaine dont la production est suffisamment abondante pour pouvoir réaliser la construction en série.

D. — Payement à la S.N.C.B. d'une indemnité équitable pour toutes ses prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées et pour toutes les charges qui lui sont imposées.

C'est à juste titre que le Ministre a décidé d'indemniser la Société pour toutes les prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées et pour toutes les charges qui sont imposées à celle-ci. Depuis plusieurs années, votre Commission des Communications, dans le rapport de la Commission et par la voix de son rapporteur, demande que l'Etat supporte la charge de ses largesses ou des services qu'il impose à la Société et ce, pour en arriver à mettre fin à toute intervention dans le déficit d'exploitation de la Société. Il est, en effet, tout à fait anormal que toute une série de prestations non rémunérées ou très incomplètement rémunérées par l'Etat et qui constituent, pour la Société, une lourde charge, et par voie de conséquence, une cause de déficit, lui soient imposées, et qu'ensuite l'Etat soit obligé d'intervenir pour

nieurs ingewonnen inlichtingen bleek dat, indien men zich tot nieuwe ondernemers richtte en niet alleen tot het syndicaat, de electrificatie van de lijn Brussel-Aarlen verwezenlijkt kon worden binnen een veel kortere termijn dan de voorziene drie jaren. Hij was eveneens van oordeel dat, in een kolenproducerend land als het onze, er geen te belangrijk aandeel mag gegeven worden aan een spoorwegexploitatie op basis van stookolie, welke brandstof, bij internationale spanning, zeldzaam en kostelijk zou kunnen worden. In die omstandigheden leek het hem verkieslijk bij het ontworpen electrificatieprogramma te blijven, doch het tempo er van te verhaasten.

De Minister antwoordde hem, dat er snel moet gehandeld worden ten einde te vermijden dat het zwaar verkeer, dat thans onze lijnen gebruikt, naar het buitenland zou verhuizen, en dat het hem toescheen dat de electrificatie van de lijn Brussel-Aarlen niet kan verwezenlijkt worden in een termijn van minder dan drie jaar; dat de electrische Diesellocomotieven overigens, na de electrificatie van die lijn, dienstig zouden kunnen gebruikt worden op de lijnen Athus-Maas, Marloie-Luik en Brussel-Doornik, waarvan de electrificatie niet wordt voorgenomen.

Een lid doet eveneens opmerken dat de bouw in Belgische fabrieken van electrische Diesels misschien zou kunnen bijdragen tot de opbloei van een nieuwe nijverheid die, zoals dit in het verleden het geval was voor de stoomlocomotieven, de belangen van onze uitvoer zou kunnen dienen.

Wij denken evenwel dat men sceptisch moet staan tegenover de kansen om onze Belgische nijverheid van electrische Dieselconstructie onder gunstige omstandigheden de strijd te zien aanbinden tegen de Amerikaanse machinebouw-industrie, waarvan de productie groot genoeg is om seriefabricage te kunnen ondernemen.

D. — Betaling aan de N.M.B.S. van een billijke vergoeding voor alle kosteloos verstrekte of onvoldoend betaalde prestaties en voor alle haar opgelegde lasten.

Terecht heeft de Minister beslist de Maatschappij te vergoeden voor al de kosteloos verstrekte of onvoldoend betaalde prestaties en voor al de haar opgelegde lasten. Sinds verscheidene jaren vraagt uw Commissie van Verkeerswezen, in het verslag van de Commissie en bij monde van haar verslaggever, dat de Staat een deel zou dragen van de last van zijn vrijgevigheid of van de diensten die hij aan de Maatschappij oplegt, en dit om een einde te kunnen maken aan elke bijdrage in het bedrijfstekort van de Maatschappij. Het is inderdaad volkomen abnormaal dat aan de Maatschappij een gehele reeks niet of zeer onvolledig door de Staat bezoldigde prestaties worden opgelegd, die voor de Maatschappij een zware last en bijgevolg een oorzaak van tekort uitmaken, en dat de Staat daarna verplicht is bij te dragen om dit tekort

parer à ce déficit. Un tel état de choses n'est pas sain parce qu'il établit une confusion entre les devoirs et les intérêts de l'Etat et ceux de la Société tout en dispersant les responsabilités. D'ailleurs, une telle pratique est en opposition avec la volonté du législateur de 1926 qui a entendu assurer à la Société le statut de société autonome à caractère industriel.

Qui oserait, en effet, soutenir que c'est à la Société de supporter la charge des bonifications d'ancienneté accordées aux invalides de guerre ou celle des majorations de pensions accordées aux anciens combattants ? Il saute aux yeux que toutes ces indemnités accordées, pour services prestés pendant la guerre, doivent être supportées par l'Etat.

Il nous paraît normal également que la Poste rémunère la Société Nationale pour le transport accordé à son personnel, pour l'entretien et le chauffage des locaux communs, pour le transport du courrier postal et la traction des wagons postaux, en un mot, pour tous les services dont elle profite et qui constituent une charge pour la Société.

A ce sujet, un membre a fait remarquer à la Chambre, que les prestations imposées à la Société Nationale pour le service des Postes étaient une des charges que la loi de 1926 endossait à la Société. C'est exact au point de vue juridique, mais le côté juridique ne peut pas faire perdre de vue la réalité.

Les circonstances dans lesquelles toutes ces charges, ou toutes ces réductions ont été imposées au chemin de fer ont complètement évolué. Certaines ont été décrétées il y a près d'un siècle à un moment où l'industrie du transport était le monopole du réseau national.

Mais depuis lors l'amélioration des voies d'eau et des routes et le développement de la traction motorisée ont enlevé à la Société Nationale son privilège. Les circonstances dans lesquelles elle exploite actuellement sont toutes différentes. De monopole, il n'en est plus question.

Il est donc normal que les services, que la Société rend sous diverses formes aux différents départements de l'Etat, lui soient payés.

D'ailleurs en 1926, lorsque fut créée la Société Nationale dans le but de réévaluer le domaine « chemin de fer » afin de transformer une dette flottante en une dette consolidée, les difficultés financières de l'époque revêtaient une telle acuité que les conditions imposées à la S.N.C.B. n'apparaissaient plus que comme un problème secondaire. Les réalités d'aujourd'hui imposent un peu plus de précision.

Les rémunérations payées à la Société dans l'esprit de ce qui précède sont les suivantes :

weg te werken. Zulke stand van zaken is niet gezond, omdat daardoor verwarring ontstaat tussen de rechten en de belangen van de Staat en die van de Maatschappij terwijl de verantwoordelijkheden verspreid worden. Overigens is zulke handelwijze in strijd met de wil van de wetgever van 1926, die aan de Maatschappij het statuut van zelfstandige maatschappij met nijverheidskarakter heeft willen toekennen.

Wie zou inderdaad durven beweren dat de Maatschappij de last moet dragen van de ancienniteitsbijslagen der oorlogsinvaliden of van de pensioentoeslagen van de oudstrijders ? Het loopt in het oog dat al die vergoedingen, welke verleend zijn wegens tijdens de oorlog bewezen diensten, moeten gedragen worden door de Staat.

Het lijkt ons eveneens normaal dat de Post de Nationale Maatschappij betaalt voor het vervoer van haar personeel, het onderhoud en de verwarming van de gemeenschappelijke lokalen, het vervoer van de poststukken en de tractie van de postwagens, met een woord, al de diensten waaruit zij voordeel haalt en die een last uitmaken voor de N.M.B.S.

In dit verband deed een lid in de Kamer opmerken dat de aan de Nationale Maatschappij opgelegde prestaties voor de Dienst der Posterijen een last uitmaken welke de Maatschappij volgens de wet van 1926 moet dragen. Dit is juridisch gezien juist, doch de juridische kant mag de werkelijkheid niet doen uit het oog verliezen.

De omstandigheden waarin al die lasten, of al die verminderingen aan de spoorweg werden opgelegd, zijn volledig veranderd. Sommige daarvan dateren van een eeuw geleden, toen het vervoerbedrijf het monopolie was van het nationaal net.

Doch sindsdien werd dit privilege aan de Maatschappij ontnomen ingevolge de verbetering van de waterwegen en van de banen en door de ontwikkeling van de motortractie. De omstandigheden waaronder zij thans haar bedrijf moet voeren, zijn gans verschillend. Van een monopolie is er geen sprake meer.

Het is dus normaal dat de Maatschappij betaald wordt voor de diensten welke zij, onder allerlei vormen, aan de verschillende Staatsdepartementen bewijst.

In 1926, trouwens, wanneer de Nationale Maatschappij werd opgericht, met het doel het domein « spoorweg » te herwaarderen ten einde een vlotterende schuld om te zetten in een geconsolideerde schuld, waren te toenmalige financiële moeilijkheden zo acuut dat de aan de N.M.B.S. opgelegde voorwaarden slechts als van bijkomende aard voorkwamen. De werkelijkheden van heden ten dage dwingen tot wat meer nauwkeurigheid.

De uitkeringen die aan de Maatschappij in de geest van het voorafgaande worden betaald, zijn de volgende :

En milliers de francs	In duizendtallen franken
ART. 24-11. — Charges imposées à la S.N. du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés (arrêté-loi du 25 février 1947). Compensation de 50 %.	ART. 24-11. — Lasten gedragen door de N.M. ingevolge de tariefverminderingen opgelegd ten voordele van zekere categorieën van bevoorrechte reizigers (besluitwet van 25 Februari 1947). Vergoeding van 50 t. h.
106.500	106.500
ART. 24-12. — Compensation pour les réductions de tarifs de transports accordées à la demande de l'Etat à la métallurgie luxembourgeoise	ART. 24-12. — Vergoeding wegens de vermindering van vervoertarieven op aanvraag van de Staat aan de Luxemburgse metaalnijverheid toegestaan.
37.750	37.750
ART. 24-14. — Compensation de l'obligation d'appliquer un tarif dégressif à la distance aux transports transitant par le Grand-Duché (convention internationale du 17 août 1946)	ART. 24-14. — Vergoeding wegens de verplichte toepassing van een naar verhouding van de afstand afnemend tarief voor langs het Groothertogdom transiterend vervoer (internationale overeenkomst van 17 Augustus 1946).
22.500	22.500
ART. 24-15. — Compensation pour les bonifications d'ancienneté accordées aux invalides de guerre (arrêté du Régent du 19 juin 1947)	ART. 24-15. — Vergoeding ingevolge de ancienniteitsbijslagen aan de oorlogsinvaliden (besluit van de Regent van 18 Juni 1947)
10.100	10.100
ART. 24-16. — Compensation des majorations de pensions accordées aux anciens combattants	ART. 24-16. — Vergoeding wegens de pensioentoeslagen aan oudstrijders toegekend
149.750	149.750
ART. 14-1. — Facilités de transport accordées au personnel des services centraux du département	ART. 14-1. — Vervoerfaciliteiten verleend aan het personeel der centrale diensten van het Departement.
1.600	1.600
Services rendus à l'Administration de la Poste. Exploitation, matériel, transport	Diensten bewezen aan het Bestuur der Posterijen. Exploitatie, materieel, vervoer
130.000	130.000
Transports des militaires (50 %)	Vervoer van militairen (50 t. h.)
80.000	80.000
Le montant payé à la Société par l'Etat pour la rémunération des services rendus est donc.	Het bedrag dat aan de Maatschappij door de Staat betaald wordt ter vergoeding van bewezen diensten belooft dus
538.200	538.200
=====	=====
E. — Reprise en charge par l'Etat d'une partie des pertes subies par le transport de la main-d'oeuvre.	E. — Telasteneming door de Staat van een gedeelte van het verlies geleden door het vervoer van werklieden.
Il y a certainement un grand intérêt économique à assurer la mobilité de la main-d'œuvre de manière à tendre vers son plein emploi; il y a également un intérêt social à lui assurer le déplacement dans les conditions les moins onéreuses pour elle; mais l'on peut se demander pourquoi ce n'est pas l'Etat qui supporte la charge de ces intérêts économiques et sociaux postulés par l'intérêt général du pays.	Het is voorzeker van groot economisch belang de mobiliteit van de werkkrachten te verzekeren en daardoor de volledige tewerkstelling te bevorderen; het is eveneens van sociaal belang de werklieden zo goedkoop mogelijk te vervoeren, maar men kan zich afvragen waarom de last van die economische en sociale belangen, welke in het algemeen belang van het land vereist zijn, niet door de Staat gedragen wordt.
La Société estime que le transport des ouvriers ou de travail, à des tarifs extrêmement bas lui cause une perte annuelle de plus de 800 millions de francs. Aussi le Gouvernement a-t-il voulu atténuer	De Maatschappij raamt op meer dan 800 miljoen frank het jaarlijk verlies dat zij wegens de aflevering van arbeiders- en werkabonnementen tegen uiterst lage tarieven lijdt. De Regering heeft

cette perte en accordant à la Société un dédommagement de l'ordre de 550 millions, comme il l'avait déjà fait d'ailleurs en 1952. Cette somme figure à l'article 24-11 du budget.

F. — Augmentation raisonnable des tarifs.

Une augmentation des tarifs à partir du 1^{er} juillet 1952 a été décidée par le Conseil d'Administration et approuvée par l'Etat.

Par rapport à 1938 l'augmentation des tarifs est de 2,82 pour les voyageurs et 3,37 pour les marchandises.

Malgré la concurrence croissante de la route et des transports par eau et malgré une réduction du trafic marchandises de 563 millions de T./km. en 1952 par rapport à 1951, l'exploitation du trafic marchandises est encore légèrement bénéficiaire mais ce bénéfice est très insuffisant pour compenser la perte du service voyageurs.

La Société ne pourrait plus, dans certains secteurs, augmenter les tarifs sans subir des pertes importantes de trafic au profit de ses concurrents, la route et la voie d'eau, qui sont loin de supporter les charges qui pèsent sur le rail.

Cependant la Société est décidée à revoir sa tarification *ad valorem* qui a été conçue à une époque où pratiquement elle disposait d'un monopole et qui a certainement permis l'expansion économique de notre pays. Mais puisque le monopole a disparu et que la charte de 1926 entend imposer à la Société une gestion industrielle et commerciale, il faut nécessairement qu'elle oriente sa politique tarifaire vers une meilleure adaptation des tarifs aux prix de revient correspondants.

Bien que le trafic des voyageurs dépassa en 1952 le maximum depuis 1926, il était encore largement déficitaire (plus de 2 milliards en 1951).

Il n'est pas possible de relever encore les tarifs voyageurs, ceux-ci sont les plus élevés de l'Europe occidentale (Suisse exceptée). Mais il importe de corriger l'exagération des tarifs des voyageurs bénéficiant des réductions importantes.

Le tableau ci-dessous donne les réductions dont jouissent les abonnés par rapport aux voyageurs ordinaires.

Abonnements ordinaires . . .	67 à 83 %
Abonnements scolaires . . .	73 à 85 %
Abonnements de travail . . .	74 à 88 %
Abonnements ouvriers . . .	81 à 91 %

D'autre part le nombre de voyageurs bénéficiant de réductions de tarifs à un titre quelconque représente 81,4 %.

En présence de ceux-ci les 5,6 % payant le tarif plein du billet simple et les 13 % de ceux payant le tarif plein aller et retour doivent vraiment avoir l'impression qu'ils sont les sacrifiés !

dan ook dit verlies willen verlagen door aan de Maatschappij een vergoeding van ongeveer 550 miljoen toe te kennen, zoals dit trouwens reeds in 1952 is gebeurd. Die som is uitgetrokken op artikel 24-11 van de begroting.

F. — Redelijke verhoging van de tarieven.

Een tariefverhoging met ingang van 1 Juli 1952 werd door de Raad van Beheer besloten en door de Staat goedgekeurd.

Tegenover 1938, bedraagt de tariefverhoging 2,82 voor de reizigers en 3,37 voor de goederen.

Ondanks de steeds sterkere mededinging van het vervoer op de weg en te water en ondanks een vermindering van het goederenvervoer met 563 miljoen T./km. in 1952 tegenover 1951, sluit de exploitatie van het goederenverkeer nog met een geringe winst, doch deze is volstrekt ontoereikend om het verlies uit het reizigersvervoer weg te werken.

De Maatschappij zou, in sommige sectoren, de tarieven niet meer kunnen verhogen zonder dat zij een aanzienlijk gedeelte van het vervoer zou verliezen ten gunste van haar concurrenten, de weg en het water, die lang niet zoveel lasten te dragen hebben als het spoor.

De Maatschappij is nochtans besloten de tarieven *ad valorem* te herzien, welke opgemaakt werden op een tijdstip dat zij practisch over een monopolie beschikte en die ongetwijfeld de economische expansie van ons land hebben mogelijk gemaakt. Doch aangezien het monopolie verdwenen is en het statuut van 1926 aan de Maatschappij een nijverheids- en handelsbeheer oplegt, moet zij haar tariefpolitiek noodzakelijkerwijze richten op een betere aanpassing van de tarieven bij overeenkomstige kostprijzen.

Hoewel het reizigersverkeer in 1952 het sinds 1926 waargenomen maximum heeft overschreden, levert het nog een aanzienlijk tekort op (meer dan 2 miljard in 1951).

Het is niet mogelijk de reizigerstarieven nog te verhogen, zij zijn de hoogste van West-Europa (buiten Zwitserland). Doch men moet de overdrijving van de aanzienlijke tariefverminderingen voor sommige reizigers verhelpen.

Onderstaande tabel vermeldt de kortingen welke de abonneuten genieten tegenover de gewone reizigers.

Gewone abonnementen . . .	67 tot 83 t.h.
Schoolabonnementen . . .	73 tot 85 t.h.
Werkabonnementen . . .	74 tot 88 t.h.
Werkliedenabonnementen . . .	81 tot 91 t.h.

Anderdeels bedraagt het aantal reizigers die uit om het even welken hoofde een tariefvermindering genieten, 81, 4 t. h.

Ten overstaan van dezen moeten de 5,6 t. h. die het volle tarief van het enkele-reisbillet en de 13 t. h. die het volle tarief heen en terug betalen, werkelijk de indruk hebben dat zij de geslachttofferden zijn.

Ces chiffres nous paraissent démontrer éloquentement qu'en matière de réductions, on a dépassé la limite raisonnable.

Il reste alors quatre autres problèmes qui posent une solution urgente.

1. — La coordination des transports.

L'arrêté ministériel du 24 février 1953, dont nous avons fait mention précédemment, qui a eu pour effet de transférer au Ministère des Communications l'administration de la navigation intérieure et l'office de la circulation routière, permettra de régler cet important problème.

2. — La charge écrasante des pensions.

La charge des pensions a atteint en 1952 la somme de 2.552 millions de francs. En 1953, ce montant devra encore être majoré de 103 millions. Et jusqu'en 1960, le montant des pensions s'accroîtra annuellement de quelque 100 millions de francs, au point de dépasser les 3.200 millions en 1960, année à partir de laquelle le total des charges de pension décroîtra.

Bien que l'Etat eût consenti en 1946 une intervention de 3 milliards dans les dépenses de pensions, la société aurait dû en toute équité *sur la base des années passées au service de l'Etat par son personnel*, recevoir un dédommagement supplémentaire qui, pour le seul exercice 1952, aurait dû être voisin de 950 millions de francs.

Cette situation provient en ordre principal du fait que l'Etat a remis, en 1926, à la S.N.C.B. un effectif pléthorique de plus de 119.000 agents que la société a ramené aujourd'hui, comme nous l'avons indiqué plus haut, à moins de 84.000 agents.

L'on a souvent écrit et répété que la charge excessive des pensions provenait du régime plus généreux qu'accordait la société par rapport à celui dont bénéficiaient les agents de l'Etat. Il est exact que le régime des pensions accordé par la société représente une majoration de 10 % sur celui des agents de l'Etat et certainement la Société aurait-elle été plus prudente en accordant à ces agents le même régime que celui adopté pour les agents de l'Etat, mais la vérité nous oblige à reconnaître que c'est surtout le nombre excessif de pensionnés qui constitue la charge pesant sur la Société. En effet le nombre de pensionnés était en 1926 de 25 pour 100 agents en activité. Il atteignait en 1952 la proportion considérable de 85 pensionnés pour 100 agents en activité. Aucune industrie ne saurait subsister dans des conditions pareilles. Et si, en matière de pensions et d'assurance-maladie, la Société était soumise au droit commun, comme ses concurrents, son compte d'exploitation serait en équilibre.

Die cijfers schijnen ons welsprekend te bewijzen dat, op het gebied van kortingen, de redelijke grenzen zijn overschreden.

Er blijven nog vier andere vraagstukken waarvoor een oplossing dringend nodig is.

1 — De coördinatie van het vervoer.

Dit belangrijk vraagstuk zal kunnen geregeld worden op grond van het ministerieel besluit van 24 Februari 1953, waarvan wij reeds melding hebben gemaakt en ingevolge hetwelk het Bestuur van de Binnenvaart en de Dienst van het Wegverkeer naar het Ministerie van Verkeerswezen werden overgebracht.

2. De verpletterende last der pensioenen.

De pensioenlast bedroeg in 1952, 2.552 miljoen frank. In 1953 zal hierbij nog 103 miljoen moeten gevoegd worden. En tot 1960 zal het bedrag der pensioenen jaarlijks met zowat 100 miljoen frank toenemen, bij zoverre dat het meer dan 3.200 miljoen zal belopen in 1960, van welk jaar af het totaal van de pensioenlasten zal afnemen.

Hoewel de Staat in 1946 een bijdrage van 3 miljard in de pensioenuitgaven heeft verleend, had de Maatschappij toch, naar alle billijkheid, *op grondslag van de jaren door haar personeel in dienst van de Staat doorgebracht*, een bijkomende vergoeding van zowat 950 miljoen frank moeten ontvangen voor het dienstjaar 1952 alleen.

Die toestand komt in hoofdzaak voort uit het feit dat de Staat, in 1926, aan de N.M.B.S. een overmatig personeel van meer dan 119.000 agenten heeft overgedragen, welk aantal thans, zoals wij hierboven gezegd hebben, door de Maatschappij tot minder dan 84.000 eenheden is teruggebracht.

Men heeft vaak geschreven en herhaald dat de overdreven pensioenlast voortkwam uit het feit dat de Maatschappij een gunstiger pensioenrekening toekent dan die van het Rijkspersoneel. Het is juist dat het pensioenstelsel van de Maatschappij 10 t. h. hoger is dan dat van het Rijkspersoneel en gewis had de Maatschappij voorzigtiger gehandeld door aan haar personeel dezelfde regeling toe te kennen als die van het Rijkspersoneel, doch de waarheid verplicht ons te erkennen dat vooral het overdreven aantal gepensioneerden van invloed is op de last welke op de Maatschappij drukt. Het aantal gepensioneerden bedroeg inderdaad in 1926, 25 per 100 agenten in dienst. In 1952 was die verhouding gestegen tot het cijfer van 85 gepensioneerden per 100 agenten in dienst. Geen enkel bedrijf zou in dergelijke omstandigheden kunnen blijven bestaan. En indien de Maatschappij op het gebied van pensioenen en ziekteverzekering aan het gemeen recht ware onderworpen, zou haar bedrijfsrekening in evenwicht zijn.

Il est évident qu'en matière de pensions les droits acquis doivent être respectés mais il est certain également qu'il importe de rechercher avec les organisations reconnues du personnel une solution à un problème qui dans l'intérêt de la Société et aussi du personnel doit-être trouvée.

3. — L'absence de toutes disponibilités au Fonds de Renouveaulement.

Ce Fonds de Renouveaulement qui, au lendemain de la guerre, disposait d'un avoir de 3.300 millions de francs était pratiquement épuisé au 31 décembre 1952 en raison du fait que la Société a été amenée à intervenir d'une manière anormale dans le renouvellement du matériel roulant et de l'outillage disparus ou détruits par faits de guerre.

La dotation annuelle au Fonds de Renouveaulement doit être alimentée par les bénéfices de l'exploitation. Les résultats défavorables des dernières années ont limité cette dotation à un montant annuel de 1.020 millions de francs ce qui est nettement en-dessous des dépenses réelles du renouvellement.

4. — L'aggravation inquiétante des charges financières consécutive aux emprunts de premier établissement.

La Société aura à supporter, vers 1960, des charges financières d'emprunt de premier établissement atteignant un milliard de francs par an. Il en résultera que les pensions et les charges financières réunies absorberont 4.200 millions de francs par an, soit 35 % de ses recettes actuelles.

Il nous sera permis de mettre en opposition à cette situation la loi du 11 juillet 1952 établissant un fonds des routes de 25 milliards de francs et une initiative parlementaire tendant à créer un fonds special des Voies Navigables qui serait doté d'un montant de 22,5 milliards de francs.

En présence d'une telle situation nous pourrions affirmer qu'un état de concurrence loyale n'existerait plus entre la Société et ses concurrents de la route et de l'eau !

* *

Un membre de votre Commission à tenu à signaler l'importance que représentait en matière d'exploitation des chemins de fer le facteur vitesse.

Il n'est pas douteux que malheureusement en cette matière la S. N. est en nette régression. Nous sommes loin des trajets Bruxelles-Ostende en une heure et des liaisons rapides entre les chefs-lieu de Province et la Capitale. A une époque où le développement de l'automobile est considérable, le manque de rapidité des trains écarte nécessairement une partie de la clientèle qui marque sa préférence pour l'auto. Nous savons que la vitesse des trains coûte cher, mais nous pensons que la perte de la clientèle peut coûter encore beaucoup plus cher.

Het is klaar dat, inzake pensioenen, de verkregen rechten moeten geëerbiedigd worden, doch het is eveneens zeker dat, in overleg met de erkende organisaties van het personeel, voor dit vraagstuk een oplossing dient gezocht welke in het belang van de Maatschappij en ook van het personeel moet gevonden worden.

3. — Gebrek aan beschikbare gelden in het Vernieuwingsfonds.

Het Vernieuwingsfonds, dat vlak na de oorlog, over een vermogen 3.300 miljoen frank beschikte, was practisch opgebruikt op 31 December 1952, doordat de Maatschappij genoopt was op abnormale wijze bij te dragen tot de vernieuwing van rollend materieel en werktuigen die ingevolge de oorlog verdwenen of vernield werden.

De jaarlijkse dotatie van het Vernieuwingsfonds moet gestijfd worden uit de bedrijfswinsten. De ongunstige uitslagen van de jongste jaren hebben die dotatie beperkt tot een jaarlijks bedrag van 1.020 miljoen frank, hetgeen aanzienlijk minder is dan de werkelijke vernieuwingsuitgaven.

4. — De onrustwekkende verzwareing van de financiële lasten ingevolge de leningen voor eerste aanleg.

Omstreeks 1960 zal de Maatschappij financiële lasten te dragen hebben voor leningen van eerste aanleg voor een bedrag van 1 milliard frank per jaar. Daardoor zullen de pensioenen en de financiële lasten samen 4.200 miljoen frank per jaar vragen, d. i. 35 t. h. van de huidige ontvangsten.

Het zij ons toegelaten ten aanzien van die toestand te wijzen op de wet van 11 Juli 1952 houdende oprichting van een Wegenfonds van 25 milliard frank en een op een parlementair initiatief strekkende tot de oprichting van een bijzonder fonds der Waterwegen, dat een dotatie van 22,5 milliard frank zou ontvangen.

Tegenover een dergelijke toestand zou men kunnen zeggen dat er geen eerlijke medewerking meer bestaat tussen de Maatschappij en haar concurrenten, de weg en het water!

* *

Een lid van uw Commissie wees op het belang van de factor snelheid inzake exploitatie van de spoorwegen.

Het valt niet te betwijfelen dat, ongelukkig, de N.M.B.S. ter zake een scherpe achteruitgang vertoont. Wij zijn ver van de ritten Brussel-Oostende in één uur en de snelle verbindingen tussen de provinciehoofdplaatsen en de hoofdstad. In een tijdperk dat het autoverkeer zich snel ontwikkelt, leidt het gemis aan snelheid van de treinen noodzakelijkerwijze tot het verlies van een gedeelte van de cliënte, die haar voorkeur geeft aan de auto. Wij weten dat de snelheid van de treinen kostelijk is, doch wij denken dat het verlies van cliënte nog veel meer kan kosten.

CHAPITRE III.

MARINE.

A. — Service des malles Ostende-Douvres.

Il existe pour ce service une comptabilité industrielle qui permet donc de se rendre compte exactement des résultats financiers obtenus.

L'exercice 1950 s'est clôturé par un mali de 7.765.000 francs.

L'exercice 1951 s'est clôturé par un mali de 3.546.000 francs.

Le résultat de l'exercice 1952 est à peu près du même ordre.

Mais en cette matière, les résultats financiers ne sont pas seuls à être considérés, car l'on ne peut pas perdre de vue l'intérêt considérable que présente ce service pour le tourisme belge et aussi pour le trafic international de nos chemins de fer. L'excellent rapport de la Commission des Communications de la Chambre, sous la signature de M. Marck, donne les renseignements suivants sur l'importance du service.

	Voya- geurs	Colis	Courriers	Auto- cars	Autos
1951	461.000	102.000	195.000	255.000	18.400
1952	511.300	117.000	252.000	286.000	16.800

Ces données font preuve d'une extension importante sauf pour les automobiles; mais par la mise en service d'un pont-roulant permettant le chargement direct des autocars et des automobiles à bord du car-ferry, l'on peut raisonnablement espérer une diminution des frais d'exploitation et une augmentation du nombre des voitures.

Avant la guerre le service était assuré au moyen de huit malles. Il le sera dans l'avenir par six, par une accélération de la rotation des navires, ce qui aura pour effet de diminuer le coût d'exploitation.

La malle « Prince Charles » doit être remplacée, elle date de 1930; elle a subi, il y a quelques mois, de sérieuses avaries.

En conséquence, un crédit de 40 millions, première tranche d'une dépense totale de 225 millions, a été inscrit à l'article 478 du budget des Dépenses Extraordinaires pour la construction d'un nouveau paquebot.

Un crédit de 6 millions constituant la troisième et dernière tranche d'une dépense de 30 millions figure également au budget des Dépenses Extraordinaires (art. 477) pour la construction d'un petit cargo. Le Ministre nous a exposé que les correspondances ferroviaires à Ostende et à Douvres exigeaient de la part des malles une très grande régularité. Or, le chargement des colis est souvent de nature à entraîner des retards. Le petit cargo aura la charge du transport du fret.

HOOFDSTUK III.

ZEEWEZEN.

A. — Maildienst Oostende-Dover.

Deze dienst heeft een industriële boekhouding zodat men zich juist rekenschap kan geven van de financiële resultaten.

Het boekjaar 1950 sloot met een tekort van 7.765.000 frank.

Het boekjaar 1951 sloot met een tekort van 3.546.000 frank.

Het resultaat van het boekjaar 1952 is nagenoeg van dezelfde grootte.

Doch hier moeten niet alleen de financiële uitkomsten worden nagegaan, want men mag niet uit het oog verliezen dat deze dienst van grote betekenis is voor het Belgisch toerisme en voor het internationaal verkeer op onze spoorwegen. Het uitstekend verslag van de Kamercommissie van Verkeerswezen van de hand van de heer Marck verstrekt de volgende gegevens over het belang van de maildienst.

	Reizi- gers	Colli	Post	Auto- cars	Auto's
1951	461.000	102.000	195.000	255.000	18.400
1952	511.300	117.000	252.000	286.000	16.800

Hieruit blijkt een aanzienlijke uitbreiding van het verkeer, behalve van de auto's; maar sinds er een rolbrug in gebruik is, waardoor de autocars en de wagens direct op de car-ferry kunnen worden geladen, is het redelijkerwijze te verwachten dat de bedrijfskosten zullen dalen en het aantal wagens zal stijgen.

Voor de oorlog waren er acht mailboten in de vaart. Thans zullen er slechts zes in dienst blijven ingevolge de versnelling van de tochten, hetgeen de bedrijfskosten zal verminderen.

De Mailboot « Prince Charles » moet vervangen worden, ze dagtekent van 1930; enkele maanden geleden liep ze erge averij op.

Een krediet van 40 miljoen, als eerste gedeelte van een totale uitgave van 225 miljoen, is uitgetrokken op artikel 478 van de begroting der Buitengewone Uitgaven voor het bouwen van een nieuwe pakketboot.

Op dezelfde begroting (art. 477) komt tevens een krediet van 6 miljoen voor als derde en laatste gedeelte van een uitgave van 30 miljoen voor de bouw van een klein vrachtschip. De Minister heeft betoogd dat de aansluitingen op het spoor te Oostende en te Dover een zeer grote regelmatigheid van de mailboten eisen. Doch het laden van colli leidt vaak tot vertraging. Dit kleine vrachtschip nu zal voor de verscheping van de colli instaan.

B. — Le Service de pilotage.

En octobre 1951, un accord a été conclu avec la Hollande pour le relèvement des droits de pilotage. En conséquence, ces droits de pilotage, qui avaient rapporté 10 millions en 1951, ont donné 52 millions en 1952. Mais cette situation a engagé les pilotes à demander une augmentation de leurs indemnités et ils ont menacé de faire la grève. Une nouvelle formule sauvegardant les intérêts de chacun est à l'étude.

C. — La marine marchande belge.

Le tonnage de la marine marchande était au 1^{er} janvier 1952 de 430.576 tonnes brutes.

Il était au 1^{er} janvier 1953 de 437.043 tonnes brutes.

Mais un nombre important de navires sont actuellement en construction; la liste comporte trois pétroliers à turbines, un pétrolier à moteur, et treize cargos à moteur; le tout représentant un tonnage de 105.150 tonnes.

Tous ces navires, à l'exception d'un seul, sont construits sur des chantiers maritimes belges.

Ce qui est intéressant également, c'est l'accroissement de notre flotte en pétroliers. Cet accroissement présente évidemment un grand intérêt pour le port d'Anvers et aussi pour nos raffineries de pétrole, mais il est également très important pour le cas d'un conflit qui nous obligerait à assurer nous-mêmes notre ravitaillement en pétrole.

L'on constate par ces résultats que la loi du 23 août 1948, complétant la loi du 1^{er} février 1939, porte ses fruits. L'article 20-1 du budget portant un crédit de 11.500.000 francs donne la mesure de l'intervention de l'Etat dans les intérêts sur prêts consentis par les établissements publics de crédit conformément à ces lois. Un total de 518.810.000 fr. a été octroyé à titre de crédits par le Fonds de l'Armement et 489.966.000 francs l'ont été par des organismes de crédits parastataux sous la garantie de l'Etat.

D. — La pêche maritime.

Le rapporteur de la Commission des Communications de la Chambre, M. Marck, donne à la page 20 de son rapport tous les renseignements concernant la flotille de pêche belge et les réalisations en faveur de la pêche maritime.

Nous ne croyons pas devoir répéter ici les renseignements intéressants donnés dans ce rapport.

E. — L'enseignement maritime.

La marine souffre actuellement d'une pénurie sérieuse d'officiers, d'officiers de port comme d'officiers aux machines. Cette situation est due aux

B. — De Loodsdienst.

In October 1951 kwam met Nederland een akkoord tot stand ter verhoging van de loodsrechten. Als gevolg daarvan hebben de loodsrechten, die in 1951 10 miljoen opbrachten, in 1952 52 miljoen opgeleverd. Maar op grond hiervan hebben de loodsen een verhoging van hun vergoeding gevraagd en met staking bedreigd. Er is een nieuwe formule in studie, waardoor ieders rechten gewaarborgd zullen worden.

C. — Ee Belgische koopvaardijvloot.

De Belgische koopvaardijvloot beschikte op 1 Januari 1952 over een scheepsruimte van 430.576 bruto-ton.

Op 1 Januari 1953 bedroeg ze 437.043 bruto-ton.

Doch er is een groot aantal schepen in aanbouw; op de lijst staan drie turbine-tankschepen, een motortankschip en dertien motorvrachtschepen; alles samen vertegenwoordigt dit een tonnemaat van 105.150 ton.

Al deze schepen, behalve één, worden op Belgische werven gebouwd.

Interessant is ook de toeneming van het aantal tankschepen. Deze toeneming is natuurlijk van zeer grote betekenis voor de haven van Antwerpen en voor onze petroleumraffinaderijen, doch is ook van belang, ingeval er een conflict mocht uitbreken, zodat wij zelf zouden moeten instaan voor onze petroleumvoorziening.

Hieruit ziet men dat de wet van 23 Augustus 1948 tot aanvulling van de wet van 1 Februari 1939 vruchten draagt. Artikel 20-1 van de begroting, waarop een krediet van 11.500.000 frank voorkomt, toont in hoeverre de Staat bijdraagt in de betaling van de interesten van leningen, die door openbare kredietinstellingen op grond van die wetten worden toegestaan. In totaal is 518.810.000 frank aan kredieten verleend door het Rederijfonds en 489 miljoen 966.000 frank door parastatale kredietorganismen met Staatswaarborg.

D. — De zeevisserij.

De verslaggever van de Kamercommissie van Verkeerswezen, de h. Marck, geeft op bladzijde 20 van zijn verslag de nodige inlichtingen in verband met de Belgische vissersvloot en de verwezenlijkingen van de zeevisserij.

Wij menen deze belangwekkende gegevens in dit verslag dus ter zijde te kunnen laten.

E. — Het zeevaartonderwijs.

De zeevaart lijdt aan een ernstig tekort aan officieren, havenofficieren en machine-officieren. Dit is te wijten aan de oorlogshandelingen en aan

faits de guerre et aussi à l'augmentation de notre flotte marchande. La situation risque de s'aggraver et pose en conséquence un problème important qui demande une solution.

En conséquence, en vue d'admettre un plus grand nombre d'élèves dans les écoles pour remédier à la pénurie d'officiers brevetés de la marine marchande, le Ministre a pris la décision de porter à 300.000 francs le crédit prévu à l'article 22-4 (enseignement), afin de pouvoir allouer des bourses et des prix aux lauréats de nos écoles. Il a porté également à 8.000.000 de francs le crédit de l'article 22-1 (enseignement), pour parer à l'accroissement du nombre d'élèves admis au navire-école dans le cadre de la politique d'étoffement des effectifs.

Un membre de votre Commission a demandé au Ministre, s'il n'était pas possible de trouver dans les effectifs de notre marine de guerre des recrues pour notre marine marchande qui puissent, après les études qui conviennent, devenir des officiers.

Mais le Ministre a répondu, que c'était le contraire qui se produisait et que pour satisfaire aux obligations contractées, le Ministre de la Défense Nationale avait dû faire appel à des éléments de notre marine marchande.

CHAPITRE IV.

Postes.

L'honorable M. Marck, dans le rapport de la Commission des Communications de la Chambre, a nettement précisé la situation de l'Administration des Postes au point de vue financier; ses recettes, ses dépenses et les mesures prises pour résorber le déficit d'exploitation. Nous ne croyons vraiment pas nécessaire de la détailler à nouveau dans ce rapport. En effet, ceux que la chose intéresse particulièrement trouveront dans les pages 21 et 22 du rapport (n° 324, Ch., 1952-1953), toutes les précisions souhaitables.

Soulignons cependant la politique menée par le Ministre des Communications qui tend, pour tous les services de son Département, à se rapprocher autant que faire se peut de l'équilibre des recettes et des dépenses et qui en cette matière a obtenu déjà des résultats encourageants.

L'on trouvera également, dans le même rapport, des précisions au sujet du service postal par hélicoptère et ces précisions nous paraissent de nature à rendre peu pertinentes les critiques lancées par les détracteurs de cette initiative.

Des questions ont été posées au Ministre au sujet du programme de construction et d'aménagement des bureaux de poste. Il a été répondu qu'un plan de construction portant sur les années 1952 à 1955 a été établi de concert avec les Travaux Publics.

La réalisation en sera poursuivie en 1953 dans la mesure des crédits accordés.

de l'uitbreiding van onze koopvaardijvloot. De toestand dreigt nog ernstiger te worden en hier valt dus een belangrijk vraagstuk op te lossen.

Om een groter aantal leerlingen in de scholen op te nemen ten einde te voorzien in de behoeften aan gebreveteerde officieren van de koopvaardijvloot, heeft de Minister beslist, het krediet op artikel 22-4 (onderwijs) tot 300.000 frank te verhogen, zodat hij aan de laureaten van onze scholen beurzen en prijzen kan verlenen. Verder heeft hij het krediet op artikel 22-1 (onderwijs) op 8.000.000 fr. gebracht, om te voorzien in de aangroei van het getal leerlingen, die op het schoolschip zijn toegelaten binnen het kader van de politiek tot aanvulling van de effectieven.

Een commissielid heeft aan de Minister gevraagd of het niet mogelijk was om in onze oorlogsvloot recruten te vinden voor onze koopvaardijvloot, die na volbrachte studies officier zouden kunnen worden.

Maar de Minister heeft geantwoord dat het er juist andersom toegaat, en dat de Minister van Landsverdediging een beroep had moeten doen op krachten van onze koopvaardijvloot om de aangegeven verbintenissen te kunnen nakomen.

HOOFDSTUK IV.

Posterijen.

De geachte h. Marck heeft, in het verslag van de Kamercommissie van Verkeerswezen, een helder beeld opgehangen van de financiële toestand in het Bestuur der Posterijen: de ontvangsten, de uitgaven en de maatregelen om het bedrijfstekort op te vangen. Wij achten het niet nodig om hierop nader in te gaan. Degenen, die in deze zaak belang stellen, zullen alle gewenste gegevens vinden op bladzijden 21 en 22 van het verslag n° 324, Kamer, 1952-1953.

Wij wijzen evenwel op de politiek die door de Minister van Verkeerswezen gevoerd wordt en die voor alle diensten van zijn Departement gericht is op een zo groot mogelijk evenwicht tussen de ontvangsten en uitgaven. Er zijn in dit opzicht reeds bemoedigende resultaten bereikt.

In hetzelfde verslag worden ook ophelderingen verstrekt over de postdienst per heliöpter en deze gegevens weerleggen onzes inziens afdoende de kritiek, die sommige zwartkijkers op dit initiatief uitbrengen.

Aan de Minister werden vragen gesteld in verband met het programma voor de bouw en de inrichting van de postkantoren. Hierop is geantwoord dat, in overleg met Openbare Werken, een bouwplan is opgemaakt voor de jaren 1952 tot 1955.

Met de uitvoering van dit plan zal in 1953 worden voortgegaan, zover de toegekende kredieten strekken.

Prévision pour cet exercice :

a) 2 acquisitions d'immeubles :

Esen
Bouffioulx.

b) 5 constructions :

Bruxelles 5 } bureaux wallons.
Carnières

Ostende X } bureaux flamands.
Oostmalle }
Neerpelt }

c) 12 transformations :

Jemeppe s/Meuse }
Saint-Denis-Bovesse } bureaux wallons.
Verviers 2 }
Waterloo }
Saint-Nicolas-Liège }
Ohey }

Asse }
Esen } bureaux flamands.
Wijnegem }
Wijgmaal }
Den Haan }
Boom }

CHAPITRE V.

Tourisme.

Afin d'assurer le développement du tourisme dans notre pays, le Ministre a inscrit dans son budget les crédits suivants :

Vooruitzichten voor dit dienstjaar :

a) aankoop van 2 gebouwen :

Esen;
Bouffioulx.

b) 5 bouwwerken :

Brussel 5 } Waalse kantoren.
Carnières }

Oostende X } Vlaamse kantoren.
Oostmalle }
Neerpelt }

c) 12 verbouwingen :

Jemeppe s/Meuse }
Saint-Denis-Bovesse } Waalse kantoren.
Verviers 2 }
Waterloo }
Saint-Nicolas-Liège }
Ohey }

Asse }
Esen } Vlaamse kantoren.
Wijnegem }
Wijgmaal }
Den Haan }
Boom }

HOOFDSTUK V.

Toerisme.

Ter bevordering van het toerisme in ons land heeft de Minister in zijn begroting de volgende kredieten opgenomen :

	1953	1952
ART. 20-6. — Commissariat général au tourisme : subvention à caractère économique. — <i>Commissariaat-generaal voor Toerisme : toelage van economische aard.</i>	5.025.000	4.900.000
ART. 21-6. — Tourisme : vacances ouvrières. — <i>Toerisme : arbeidersvacanties.</i>	15.000.000	15.000.000
ART. 28-4. — Commissariat général au Tourisme : dépenses courantes. — <i>Commissariaat-generaal voor Toerisme : lopende uitgaven.</i> se décomposant ainsi. — <i>verdeeld als volgt :</i>	18.000.000	11.800.000
a) Publicité, propagande, expositions. — <i>Publiciteit, propaganda, tentoonstellingen</i>	10.000.000	
b) Intervention de l'Etat dans les ristournes accordées par l'industrie hôtelière belge. — <i>Tussenkost van de Staat in het ristorno verleend door de Belgische hotelnijverheid</i>	3.000.000	
c) Equipement touristique de la région Meuse-Ardenne. — <i>Toeristische uitrusting der streek Maas-Ardennen</i>	5.000.000	
Total. — <i>Totaal</i>	18.000.000	

Les résultats obtenus par la propagande faite en faveur du tourisme en Belgique, justifient l'octroi des crédits sollicités. En effet, par comparaison avec la moyenne des nuitées enregistrées au cours de la période 1947-1951, on a enregistré en 1952 une augmentation de 58,8 p. c. de touristes belges et de 41,5 p. c. de touristes étrangers et, d'autre part, suivant les estimations de l'Administration belge de coopération économique, le tourisme belge a permis, en 1952, de réaliser des rentrées en devises étrangères de 3.800.000.000 de francs dont 12.000.000 de livres sterling.

Nos prix sont aujourd'hui inférieurs à ce qu'ils étaient en 1949 et ils peuvent supporter la concurrence avec les prix de la France, l'Angleterre et l'Italie, en sorte que nous avons heureusement perdu la réputation d'être le pays le plus cher pour le tourisme international.

En dernière heure, le Ministre nous a fait part d'une communication qu'il venait de recevoir de son collègue hollandais des Finances, lui faisant part qu'à la suite de ses démarches, le Gouvernement néerlandais venait de décider, qu'à partir du 15 juin, le montant des devises, allouées aux touristes hollandais se rendant en Belgique, serait porté de 600 florins à 1.000 florins par an, sans distinction d'âge. (Dans le passé, les enfants de moins de 12 ans n'avaient droit qu'à 300 florins.) Pour les automobilistes, le montant de 100 florins par voyage est porté à 400 florins.

Cette nouvelle réjouira certainement toute l'industrie du tourisme.

Le Président,
H. DELPORT.

Le Rapporteur,
H. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

De vruchten van de propaganda voor het toerisme in België maken de toekenning van de gevraagde kredieten ten volle aannemelijk. Immers, vergeleken bij het gemiddelde van de overnachtingen van van 1947 tot 1951, is er in 1952 een vermeerdering met 58,8 t. h. Belgische toeristen en 41,5 t. h. vreemde toeristen geboekt en verder, volgens de ramingen van het Belgisch Bestuur voor economische samenwerking, kwam er dank zij het Belgisch toerisme in 1952 een hoeveelheid vreemde deviezen binnen ten bedrage van 3.800 miljoen frank, waarvan 12 miljoen pond sterling.

Onze prijzen zijn thans lager dan in 1949 en zij kunnen de vergelijking doorstaan met de prijzen in Frankrijk, Engeland en Italië, zodat wij gelukkig niet langer de naam hebben dat wij het duurste land zijn voor het vreemdelingenverkeer.

Op het laatste ogenblik heeft de Minister ons mededeling gedaan van een bericht, dat hij ontvangen had van zijn Nederlandse collega van Financiën, volgens hetwelk de Nederlandse Regering, ingevolge zijn verzoek, besloten had om met ingang van 15 Juni het bedrag aan deviezen voor Nederlandse toeristen, die naar België reizen, van 600 gulden op 1.000 gulden per jaar te brengen, ongeacht de leeftijd. (Vroeger hadden de kinderen beneden 12 jaar slechts recht op 300 gulden.) Voor de automobilisten wordt het bedrag van 100 gulden per reis op 400 gulden gebracht.

Dit nieuws zal wel het gehele toerismebedrijf verheugen.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

De Verslaggever,
H. DE LA BARRE D'ERQUELINNES.

HOOFDSTUK VI.

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

I. — Kredieten voor 1953.

De uitgaven van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding (N.B.V.) worden voor 1953 geraamd op 619.231.000 frank.

De aangevraagde kredieten, voorzien op de begroting van de Buitengewone Ontvangsten en Uitgaven voor het dienstjaar 1953, bedragen 600 miljoen frank. Het verschil van 19.231.000 frank moet komen van de eigen inkomsten van het Bureau.

Voor 1953, zijn er geen overschotten van de toegekende kredieten in 1952. Alle werken van de raming 1951 en 1952 werden immers aanbesteed.

Op dit ogenblik, zijn de kredieten voorzien op de begroting 1953 reeds vastgelegd, terwijl de uitgaven in 1953 reeds merkkelijk 300.000.000 frank overschrijden.

Het is dus te vrezen dat de 600.000.000 frank voorzien in de huidige begroting volledig zullen uitbetaald worden in 1953 en misschien onvoldoende zullen blijken ten overstaan van de normale vooruitgang der werken.

II. — Programma voor 1953.**1. — N.B.V.**

Belangrijk feit : Exploitatie van de zes spoorlijnen van de tunnel verwacht voor het einde van het dienstjaar 1953. Ingebruikneming van de drie perrons in de Centrale Halte.

Terzelfder tijd aansluiting van de lijnen Antwerpen-Brussel en Brussel-Charleroi.

Werken tot voltooiing van de bijkomende uitgang van de Centrale Halte, alsmede van het verbindingsperron met de luchthaven van Melsbroek, voltooid einde 1953, waardoor het spoorwegnet in de Centrale Halte is aangevuld.

Aanleg van de Kruidtuin omvattend een verkeersader die de verbindingslaan met de onmiddellijke omgeving van Brussel-Noord verbindt, alsmede verbreding van de Ginestestraat, uit te voeren in 1953.

Doortrekking Sint-Laurentius- en Blekerijstraten, uit te voeren in 1953. Na voltooiing hiervan, rechtstreekse verbinding tussen Congreshalte en wijk Nieuwstraat.

Eerste gedeelte tramtunnel (tussen Brussel-Zuid en Lemonnierlaan) te voltooien in 1953; na dit werk, dus omstreeks einde 1953, voltooiing nieuwe straten in de onmiddellijke omgeving Zuidstation.

CHAPITRE VI.

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

I. — Crédits pour 1953.

Les dépenses de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi (O.N.J.) sont estimées à 619.231.000 francs pour l'exercice 1953.

Les crédits sollicités et prévus au budget des Recettes et Dépenses extraordinaires pour l'exercice 1953 s'élèvent à 600 millions de francs. La différence de 19.231.000 francs devra être couverte par les ressources propres de l'Office.

Pour 1953, il n'y a pas de reliquats des crédits accordés en 1952. En effet, tous les travaux prévus en 1951 et 1952 ont été mis en adjudication.

En ce moment tous les crédits, prévus au budget 1953, sont engagés, alors que les dépenses effectuées en 1953 dépassent déjà largement 300 millions de francs.

Il faut donc craindre que les 600 millions de francs, prévus au présent budget, soient dépensés en totalité en 1953 et qu'ils se révèlent insuffisants, eu égard à l'avancement normal des travaux.

II. — Programme pour 1953.**1. — O.N.J.**

Fait important : Exploitation des six voies du tunnel prévue pour la fin d'exercice 1953. Mise en service des trois quais de la Halte centrale.

En même temps, soudure des lignes Anvers-Bruxelles et Bruxelles-Charleroi.

Travaux de parachèvement de la sortie complémentaire de la Halte centrale ainsi que du quai de liaison vers l'aéroport de Melsbroeck, terminés fin 1953, complétant l'aménagement ferroviaire de la Halte centrale.

Aménagement du Jardin Botanique comportant artère reliant le boulevard de la Jonction aux abords de Bruxelles-Nord, ainsi que l'élargissement rue Gineste à exécuter en 1953.

Prolongement rues Saint-Laurent et de la Blanchisserie, à exécuter en 1953. Après terminaison de cette voirie, communication directe réalisée entre Halte Congrès et quartier rue Neuve.

Premier tronçon tunnel tramways (entre Bruxelles Midi et boulevard Lemonnier), à terminer en 1953; après ce travail, soit vers fin 1953, achèvement voiries nouvelles aux abords Bruxelles-Midi.

Inrichting nieuwe lokalen van het Pershuis, gelegen aan de Grasmarkt en de Kleine Boterstraat, nagenoeg voltooid einde 1953.

2. — N.M.B.S.

Brussel-Noord :

Bouwwerken onder de spoorbaan voor in gebruikneming der laatste drie perrons voltooid begin 1953. Ingebruikneming der sporen begin 1954.

Bouw voorlaatste gedeelte doorgangen van de Koninginnelaan, de Paleizen- en Paviljoenstraat, begonnen in 1953.

Ruwbouw ontvangstengebouw voltooid in de loop van het dienstjaar 1953. Voltooiing van het centraal gedeelte aangevangen in 1953.

Brussel-Zuid :

Voltooiing van werken onder de sporen (4^e en 5^e fase), aanbesteed in 1953.

Ruwbouw Administratieve Gebouwen blok II, III en IV, alsmede steunmuur Fonsny-laan te voltooien in 1953.

Voort te zetten of aan te vangen werken in 1953 :

- bevoorradingspost P. 5;
- steunmuren S. 5, S. 6 en S. 7;
- voorttrekking tunnel naar railautoremise;
- bouw voetgangerstunnel ter hoogte van de Theodoor Verhaegenstraat.

III. — Uitgaven voor werken van 1 Januari 1947 tot einde 1952.

Alle betalingen gebeuren langs het N.B.V. Dit Bureau beheert een deel der werken (vooral de werken uitgevoerd door private aannemers) terwijl de N.M.B.S. het andere deel beheert en uitvoert.

a) Werken uitgevoerd door het N.B.V.	fr. 1.374.765.000
b) Werken uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.	1.006.171.000
c) Onteigeningen	197.120.000

IV. — Algemene onkosten.

A. — VAN 1947 TOT 1951.

	(in duizendtallen franken)
a) <i>Personeelsuitgaven</i> :	
1. Wedden	34.139
2. Lonen	4.047
3. Vergoedingen	2.436
4. Sociale dienst	172

Aménagement nouveaux locaux de la Maison de la Presse situés rue Marché-aux-Herbes et Petite rue au Beurre, presque achevé à fin 1953.

2. — S.N.C.B.

Bruxelles-Nord :

Construction ouvrages sous voies pour mise en service des trois derniers quais achevée au début de 1953. Mise en service de ces voies début 1954.

Construction avant-dernier tronçon passages inférieurs de l'avenue de la Reine, des rues des Palais et du Pavillon, entamée en 1953.

Gros-œuvre bâtiment des recettes terminé au cours de l'exercice 1953. Parachèvement de la partie centrale entamée en 1953.

Bruxelles-Midi :

Parachèvement ouvrages sous voies (4^e et 5^e phases) mis en adjudication en 1953.

Gros-œuvre bâtiments administratifs blocs II, III et IV ainsi que mur de soutènement avenue Fonsny à achever en 1953.

Travaux à continuer ou à entamer en 1953 :

- Poste d'alimentation P5;
- Murs de soutènement S.5, S.6 et S.7;
- Prolongement tunnel vers remise à autorails;
- Construction tunnel pour piétons au droit de la rue Théodore Verhaegen.

III. — Dépenses pour travaux du 1^{er} janvier 1947 jusqu'à la fin 1952.

Tous les paiements se font par l'intermédiaire de l'O.N.J. L'Office gère une partie des travaux (notamment les travaux exécutés par des entrepreneurs privés), tandis que la S.N.C.B. est chargée de la gestion et de l'exécution de l'autre partie.

a) Travaux exécutés par l'O.N.J. fr.	1.374.765.000
b) Travaux exécutés par la S.N.C.B. pour le compte de l'O.N.J.	1.006.171.000
c) Expropriations	197.120.000

IV. — Frais généraux.

A. — DE 1947 A 1951.

	(en milliers de francs)
a) <i>Dépenses de personnel</i> :	
1. Traitements	34.139
2. Salaires	4.047
3. Indemnités	2.436
4. Service social	172

b) *Beheerskosten* :

1. Water, gas, electriciteit	597
2. Onderhoud lokalen	189
3. Benodigdheden, inzonderheid brochures en kosten van plannen.	2.722

c) *Allerhande uitgaven* :

Allerlei verplaatsingskosten	724
--	-----

d) *Uitgaven* voor technische adviezen en plannen, enz., betaald aan derden voor werken beheerd door het N.B.V.

11.254

e) *Uitgaven* voor studiewerken, technische plannen en administratieve werkzaamheden in verband met de ondernemingen, beheerd door de N.M.B.S. :

1 ^o Terugbetaald aan de N.M.V.S.	17.975
2 ^o Betaald aan derden	12.666

f) *Algemene onkosten* N.M.B.S. voor ondernemingen, uitgevoerd door derden

42.280

Totaal algemene onkosten.

129.201
=====2. — *UITGAVEN VAN HET BUREAU TIJDENS HET JAAR 1952.*

Ingevolge de nieuwe instructies van de heer Minister van Financiën in verband met de begrotingen der parastatale lichamen heeft het N.B.V. de inkleding van zijn ramingen gewijzigd ; door deze wijziging is het niet meer mogelijk, voor de rubriek « Algemene onkosten », dezelfde indeling als sub A hierboven te behouden.

A. — *Werken.*

(in duizend-tallen frank).

a) Uitgevoerd door het N.B.V.	246.042
b) Uitgevoerd door de N.M.B.S. voor rekening van het N.B.V.	206.569
Totaal Werken	452.611
	=====

B. — *Algemene onkosten.*a) *Beheerskosten van het Bureau* :

1. Personeel	8.303
2. Sociale dienst	66
3. Vergoedingen	640
4. Representatie- en verplaatsingskosten	471
5. Lokalen en materieel	1.514
6. Kantoorkosten	504
7. Publicaties, propaganda, publiciteit	74

b) *Frais de gestion* :

1. Eau, gaz, électricité	597
2. Entretien locaux	189
3. Fournitures, comprenant notamment brochures et frais de plans.	2.722

c) *Dépenses diverses* :

Frais de déplacement divers.	724
--------------------------------------	-----

d) *Dépenses* pour avis et plans techniques, etc. payées à des tiers pour travaux gérés par l'O.N.J.

11.254

e) *Dépenses* pour travaux d'études plans techniques et devoirs administratifs relatifs aux entreprises gérées par la S.N.C.B. :

1 ^o remboursées à la S.N.C.B.	17.975
2 ^o payées à des tiers.	12.666

f) *Frais généraux* S.N.C.B. sur entreprises exécutées par des tiers.

42.280

Total frais généraux

129.201
=====2. — *DÉPENSES DE L'OFFICE EFFECTUÉES PENDANT L'ANNÉE 1952.*

Suite aux nouvelles instructions de M. le Ministre des Finances, relatives aux budgets des parastataux, l'O.N.J. a modifié la présentation de son compte de prévision; cette modification ne permet plus, en ce qui concerne la rubrique « Frais généraux », de conserver la même répartition que sub A ci-dessus.

A. — *Travaux.*

(en milliers de francs).

a) Exécutés par l'O.N.J.	246.042
b) Exécutés par la S.N.C.B. pour compte de l'O.N.J.	206.569
Total Travaux	452.611
	=====

B. — *Frais généraux.*a) *Frais de gestion de l'Office* :

1. Personnel	8.303
2. Service social	66
3. Indemnités	640
4. Frais de représentation et de déplacement	471
5. Locaux et matériel	1.514
6. Frais de bureau	504
7. Publications, propaganda, publicité	74

3^o *Kapellehalte* (in de week) :

Richting Zuid-Noord : 16

Richting Noord-Zuid : 14

De halte slechts open in de week van 6 tot 9 uur en van 16 tot 19 uur.

b) Aantal reizigers per dag, per halte :

Centrale halte

Aangekomen : 12.754, Vertrokken : 14.055

Kapellehalte

Aangekomen : 320, Vertrokken : 330

Congreshalte

Aangekomen : 1.429, Vertrokken : 1.268

c) Rechtstreekse verbindingen en vergeleken duur :

Alle internationale treinen gaan door de Verbinding, behalve vier paar treinen Amsterdam-Parijs, die, naar voorzien wordt, vanaf October 1953 eveneens door de verbinding zullen gaan; de Verbinding heeft geen versnelling in de uurregeling voor die treinen tot gevolg gehad.

d) Eerste besluiten :

Buiten de kwesties van eigenlijke exploitatie : nut voor een belangrijk aantal reizigers die van de tussenhalten gebruik maken, zomede voor een groot aantal andere reizigers, die door de Verbinding naar de eindstations gaan om aansluitende treinen te nemen.

Het aantal reizigers bij « aankomst en vertrek » in de Centrale Halte bedraagt 28.000 per dag. 90 t. h. reizigers zijn voorzien van een vervoerbewijs, een abonnement, enz.

Dit aantal zal voorzeker stijgen na de ingebruikneming van de 4 of 5 sporen van de Verbinding in October 1953.

Dan zal het aantal treinen die door de Verbinding gaan, aanzienlijk verhoogd worden.

Thans is in de Centrale Halte alleen het middenperron in gebruik en daaruit volgt een opstopping tijdens de spitsuren.

In October 1953, zullen 2 of 3 perrons in de Centrale Halte in gebruik kunnen worden genomen zodat bedoelde opstopping geleidelijk zal verdwijnen.

Een bijkomende uitgang is verantwoord, wegens de engheid van de uitgangshall en de opstopping van de trappen die het peil 30.70 met de uitgangshall verbinden. Dank zij deze bijkomende uitgang zullen de reizigers, die zich naar de benedenstad begeven, de in voorgaande alinea bedoelde trappen niet meer moeten gebruiken en rechtstreeks de Grasmart kunnen bereiken, waardoor het oversteken van het elliptisch kruispunt vermeden zal worden.

De reizigers, die uit de benedenstad komen, zullen, voor zover zij van vervoerbewijzen voorzien zijn, die uitgang ook als ingang kunnen gebruiken.

3^o *Halte de la Chapelle* (en semaine) :

Sens Midi-Nord : 16

Sens Nord-Midi : 14

Halte ouverte en semaine seulement, de 6 à 9 heures et de 16 à 19 heures.

b) Nombre de voyageurs par jour, par halte :

Halte Centrale

Arrivée : 12.754, Départ : 14.055

Halte Chapelle

Arrivée : 320, Départ : 330

Halte Congrès

Arrivée : 1.429, Départ : 1.268

c) Liaisons directes réalisées et durées comparées :

Tous les trains internationaux traversent la Jonction sauf les quatre paires de trains Amsterdam-Paris dont le passage est prévu pour octobre 1953; il n'est résulté aucune accélération d'horaire pour ces trains du fait du passage Jonction.

d) Premières conclusions :

En dehors des questions d'exploitation proprement dite : utilité pour un nombre important de voyageurs utilisant les haltes intermédiaires ainsi que pour un nombre élevé d'autres voyageurs traversant la Jonction de part en part pour les gares d'about et les correspondances dans celles-ci.

Le nombre des voyageurs « arrivée et départ » à la Halte Centrale s'élève à 28.000 par jour. On compte 90 p. c. de voyageurs munis de titres de transport, abonnements, etc.

Ce nombre sera certainement augmenté lors de l'exploitation des 4 ou 5 voies de la Jonction en octobre 1953.

A cette date, le nombre de trains traversant la Jonction sera notablement augmenté.

Actuellement la Halte Centrale est exploitée uniquement par un quai central et il en résulte un encombrement aux heures de pointe.

En octobre 1953, la Halte Centrale pourra être exploitée à 2 ou 3 quais et l'encombrement signalé ci-dessus disparaîtra progressivement.

Une sortie complémentaire se justifie étant donné l'étroitesse du hall de sortie et l'encombrement des escaliers reliant le niveau 30.70 au hall de sortie. Cette sortie complémentaire évitera également aux voyageurs se dirigeant vers le bas de la ville à devoir emprunter les escaliers dont question à l'alinéa précédent et leur permettra de gagner directement le Marché aux Herbes évitant ainsi la traversée de la voirie du carrefour elliptique.

Les voyageurs venant du bas de la ville, tout au moins ceux munis de titres de transport, pourront utiliser la sortie complémentaire également comme entrée..

2. — VOORUITZICHTEN 4 SPORENVERKEER.

Datum :

4 October 1953. Het is niet uitgesloten dat een 5^e spoor, spoor I van de westelijke koker, op diezelfde datum in gebruik genomen wordt, zo de werken aan het Sabena-perron voldoende gevorderd zijn.

a) Aantal treinen per dag, per halte :

Daar deze aangelegenheid in studie is kunnen geen bijzonderheden verstrekt worden. Men spant zich in om aan de cliëntele nog meer gemak te geven.

b) Aantal reizigers per dag, per halte :

Inlichtingen hieromtrent zullen slechts in het licht van de ervaring verstrekt kunnen worden.

c) Rechtstreekse verbindingen en vergelijking van de duur :

De verbindingen Amsterdam-Parijs zullen eveneens via de Noord-Zuid-verbinding geschieden.

d) Vooruitzichten op basis van 1^o :

Zoals bij 1, rekening gehouden met de verhoogde faciliteiten.

e) Wanneer komen er de 6 sporen (na of vóór electrificering Brussel-Gent) ?

Op 23 Mei 1954, na electrificering Brussel-Gent, voorzien tegen 1 Februari 1954.

3. — NUT VAN DE CONGRES- EN KAPELLEHALTEN.

In de Kapellehalte, die onlangs in gebruik is genomen, stappen dagelijks 600 reizigers in en uit.

Het is te verwachten dat dit aantal zal stijgen, wanneer de exploitatie van de halte beter bekend zal zijn, en wanneer, in October a.s., het verkeer over 4 sporen zal gaan.

Dagelijks stappen in de Congreshalte 2.000 reizigers in en uit.

Op te merken valt, dat op dit ogenblik de verbindingen van die halte met het centrum van de stad niet zeer practisch zijn.

De doortrekking van de Sint-Laurentius- en Blekerijstraat, die elkaar kruisen vóór de uitgang van de Congreshalte, zal een uitstekende verbinding met de Nieuwstraat en de grote warenhuizen bieden. Dit feit, alsmede de ingebruikneming van de 4 sporen in October a.s., zal zeker bijdragen tot verhoging van het aantal reizigers.

2. — PRÉVISIONS TRAFIC A 4 VOIES.

Date :

4 octobre 1953. Il n'est pas exclu qu'une 5^e voie, la voie I du pertuis Ouest soit mise en service à cette même date, si l'avancement des travaux au quai Sabena le permet.

a) Nombre de trains par jour, par halte :

Aucune précision ne peut être fournie, l'étude étant en cours. Les efforts portent vers une sérieuse augmentation des facilités données à la clientèle.

b) Nombre de voyageurs par jour, par halte :

Cette précision ne peut être fournie qu'à la lueur de l'expérience.

c) Liaisons directes réalisées et durées comparées :

Les liaisons Amsterdam-Paris seront également réalisées via la Jonction Nord-Midi.

d) Prévisions en se basant sur 1^o :

Analogues au 1^o tout en étant fonction des facilités accrues.

e) Pour quand les 6 voies (après ou avant électrification Bruxelles-Gand) ?

Le 23 mai 1954, après électrification Bruxelles-Gand, prévue pour le 1^{er} février 1954.

3. — UTILITÉ DES HALTES CONGRÈS ET CHAPELLE.

La Halte Chapelle qui vient d'être mise en exploitation a reçu chaque jour 600 voyageurs « arrivée et départ ».

Il est prévisible que ce nombre augmentera lorsque l'exploitation de la Halte sera plus connue du public et en octobre prochain au moment où l'exploitation se fera à 4 voies.

La Halte Congrès reçoit journellement 2.000 voyageurs « arrivée et départ ».

Il est à remarquer que, à l'heure actuelle, les communications de cette Halte vers le centre de la ville ne sont pas très pratiques.

Le prolongement des rues Saint-Laurent et de la Blanchisserie, qui viennent se recouper devant la sortie de la Halte Congrès, donnera une excellente communication vers la rue Neuve et les grands magasins. Ce fait, ainsi que l'exploitation des 4 voies de la Halte en octobre prochain, contribuera certainement à l'augmentation du nombre de voyageurs.

VI. — Verkeer rondom de halten en stations.**A. — CENTRALE, KAPELLE- EN CONGRESHALTEN.****a) Voetgangers :**

Het voetgangersverkeer is zeer druk in de omtrek van de Centrale halte op de spitsuren, d.w.z. tussen 8 en 9 uur en 17 en 18 uur.

In de Centrale halte stappen namelijk elke dag 27.000 reizigers in en uit, waarvan 90 t. h. in het bezit zijn van een spoorkaartje of een abonnement en de halte gebruiken op de spitsuren.

Het betreft hier dus een bijzondere categorie reizigers, die de streek rondom Brussel bewonen en in de verschillende bureau's en administraties van de hoofdstad werken.

De reizigers, wier treinen niet verder gaan dan Brussel-Zuid of Brussel-Noord stappen over op de treinen die door de Noord-Zuidverbinding rijden om de Centrale Halte te bereiken; deze doen dus dienst als metro. Er worden geen moeilijkheden gemeld in verband met het voetgangersverkeer in de omtrek van de Halte, zelfs niet op de spitsuren. Op andere ogenblikken is het voetgangersverkeer er geheel normaal.

Er mag gezegd worden, dat op de spitsuren ongeveer twee derde van de reizigers zich naar de bovenstad en een derde naar de benedenstad begeven.

Het voetgangersverkeer is vrij beperkt in de omtrek van de Congres- en Kapellehalte waar het aantal reizigers nog zeer gering is.

De toestand zal veranderen, inzonderheid aan de Congreshalte, wanneer de in uitvoering zijnde doortrekking van de Sint-Laurentius- en Blekerijstraat voltooid zal zijn.

Dan zal de Congreshalte rechtstreeks verbonden zijn met de wijk van de Nieuwstraat, zodat de reizigers uit Brussel-Noord het Rogierplein niet meer zullen moeten oversteken.

b) Tramverkeer :

Op dit ogenblik beschikt de Centrale Halte over de tramhalte gelegen boven aan de Kardinaal Mercierstraat voor de trams welke van de Grasmarkt komen of over de halten van het Gabrielle Petitplein en eventueel van het Justitieplein, voor die welke van de Beurs komen.

Er zij opgemerkt, dat 90 t. h. van de reizigers die thans gebruik maken van de Centrale Halte, de tram niet nemen daar hun kantoren zich in de onmiddellijke nabijheid bevinden.

Nochtans onderzoekt het Bestuur van Verkeerswezen een ontwerp van de B.T. waarbij bepaalde tramlijnen van de twee voornoemde netten tot aan het elliptische kruispunt zullen worden doorgetrokken.

VI. — Circulation autour des haltes et gares.**A. — HALTES CENTRALE, CHAPELLE ET CONGRÈS.****a) Piétons :**

La circulation des piétons est très importante aux abords de la Halte centrale aux heures de pointe, c'est-à-dire entre 8 et 9 heures et 17 et 18 heures.

En effet, la Halte Centrale reçoit par jour environ 27.000 voyageurs (arrivée et départ), dont 90 % sont munis de titres de transport ou d'abonnement et utilisent la halte aux heures de pointe.

Il s'agit donc là d'une classe spéciale de voyageurs, habitant la grande banlieue autour de Bruxelles et ayant leurs occupations journalières dans les divers bureaux et administrations de la Capitale.

Les voyageurs, dont les trains ne dépassent pas Bruxelles-Midi ou Bruxelles-Nord, empruntent les trains traversant la Jonction pour gagner la Halte Centrale; ceux-ci servent donc de métro. On ne signale aucune difficulté pour la circulation des piétons aux abords de la Halte, même aux heures de pointe. En dehors de celles-ci, la circulation des piétons est tout à fait normale.

On peut dire que, aux heures de pointe, environ deux tiers des voyageurs se dirigent vers le haut de la ville et le tiers restant vers le bas.

Le trafic piétons est assez réduit aux abords des Haltes Congrès et Chapelle, où le nombre des voyageurs est encore assez minime.

La situation changera, notamment à la Halte Congrès, lorsque le prolongement des rues Saint-Laurent et de la Blanchisserie, en cours d'exécution, sera réalisé.

La Halte Congrès sera ainsi en communication directe avec le quartier de la rue Neuve, évitant ainsi aux voyageurs, venant de Bruxelles-Nord, la traversée de la place Rogier.

b) Tramways :

A l'heure actuelle, la Halte Centrale est desservie par l'arrêt situé au haut de la rue Cardinal Mercier pour les tramways venant du Marché-aux-Herbes ou par les arrêts de la place Gabrielle Petit et éventuellement de la place de la Justice pour ceux venant de la Bourse.

Il est à noter que 90 % de la clientèle voyageurs actuelle de la Halte Centrale n'empruntent pas les tramways, leurs bureaux se trouvant à proximité immédiate de la Halte.

Toutefois, l'Administration des Transports examine actuellement un projet des T.U.B. amenant certaines lignes de tramways, des deux réseaux précédents, au carrefour elliptique. La Halte Cen-

Aldus zou de Centrale Halte rechtstreeks met het tramnet verbonden zijn, waardoor de Halte een uitgebreidere cliënteel kan krijgen. De beslissing berust bij de hogere overheid.

c) *Auto's* :

In de omtrek van de Centrale Halte is het autoverkeer normaal, ondanks het parkeren van wagens in de straten rondom de Halte. Openluchtparkings zijn eveneens aangelegd in de Stuijversstraat en tegen de garage van het Paleis voor Schone Kunsten aan.

Bovendien is een parking voor 150 wagens op de terreinen tussen de Halte en de Grasmarkt ingericht.

B. — NOORD- EN ZUIDSTATIONS.

1^o *Brussel-Zuid*.

a) *Voetgangers* :

Ingevolge de werken is het voetgangersverkeer nog vrij ingewikkeld. Het zal echter binnen afzienbare tijd normaal worden wanneer de werken en de speciale installaties voor voetgangers (doorgangen, enz.) voltooid zullen zijn.

b) *Trams* :

De trams brengen de reizigers tot aan het station aan de zijde van de Fonsnylaan, en sommige lijnen tot aan de Toren in de Frankrijkstraat (hoofdingang).

Voor de verwikkeling van het verkeer, zie alinea c) hierna.

c) *Auto's* :

Het autoverkeer is zeker ingewikkeld, vooral in de omgeving van de Zuidlaan en van het Grondwet- en Jamarplein. Die toestand vloeit eensdeels voort uit de in uitvoering zijnde werken en anderdeels uit het feit dat tram en autoverkeer dooreen loopt.

Die toestand zal verdwijnen, wanneer de trams door de tunnel zullen gaan, en de straat aldus vrij zal zijn voor het autoverkeer. De voltooiing van de autotunnel Fonsnylaan zal eveneens het verkeer aldaar fel verbeteren.

Vermeld zij tevens dat de auto's die uit de verschillende wijken van de hoofdstad komen, de hoofdingang van het station, Frankrijkstraat, kunnen bereiken via de doorgang onder de Theodore Verhaegenstraat en de Barastraat. Het rijvlak van deze doorgang zal verbreed worden door aanleg van een ondergrondse doorgang voor voetgangers naast de vorige; de werken zijn aan de gang.

Binnen zekere tijd zal de Frankrijkstraat doorgetrokken worden tot aan de Veeartsenstraat (ter

trale serait ainsi raccordée directement au réseau des tramways, ce qui pourrait amener à la Halte une clientèle supplémentaire à celle existant actuellement. La décision appartiendra aux instances supérieures.

c) *Autos* :

Aux abords de la Halte Centrale la circulation des autos est normale, malgré le parquage des voitures dans les rues entourant la Halte. Des parkings en plein air existent également rue des Sols et contre le garage du Palais des Beaux-Arts.

De plus, un parking pour 150 voitures a été aménagé sur les terrains situés entre la Halte et le Marché-aux-Herbes.

B. — GARES DU NORD ET DU MIDI.

1^o *Bruxelles-Midi* :

a) *Piétons* :

Par suite des travaux en cours, la circulation des piétons est encore assez compliquée. Toutefois, dans un avenir prochain, quand ces ouvrages seront terminés ainsi que les installations spéciales pour piétons (passages inférieurs, etc.), la circulation des piétons deviendra normale.

b) *Tramways* :

Les tramways amènent les voyageurs à la gare du côté de l'avenue Fonsny, et certaines lignes à la Tour de la rue de France (entrée principale).

Au sujet de la complication de la circulation, voir l'alinéa c) ci-dessous.

c) *Autos* :

La circulation des voitures est certes compliquée, principalement aux abords du Boulevard du Midi et des Places de la Constitution et Jamar. Cette situation résulte d'une part, des travaux en cours et, d'autre part, de la co-existence, au niveau de la voirie, de la circulation des tramways et des automobiles.

Cette situation disparaîtra lors de la mise en tunnel des tramways, réservant ainsi la voirie pour la circulation automobile. De même, l'achèvement du tunnel pour véhicules avenue Fonsny, améliorera grandement la circulation de ce côté.

Notons également que les automobiles venant de plusieurs quartiers de la Capitale peuvent gagner l'entrée principale de la gare, rue de France, par le passage inférieur de la rue Théodore Verhaegen et la rue Bara. La largeur carrossable de ce passage va être augmentée par suite de la construction d'un passage inférieur spécial pour piétons jumelé au précédent et dont les travaux sont en cours.

Dans un certain avenir la rue de France sera prolongée jusqu'à la rue des Vétérinaires (à hauteur

hoogte van de doorgang onder de Theodore Verhaegenstraat). Daardoor zullen de auto's niet meer langs de Barastraat moeten rijden en zal men de tramlijnen in de Frankrijkstraat kunnen doortrekken. Dit laatste zal mogelijk zijn onmiddellijk nadat de werken van het laatste vak van de overwelving van de Zenne, die onlangs in aanbesteding is gegeven, zullen voltooid zijn.

In een afzienbare toekomst zal het autoverkeer eveneens kunnen geleid worden door de tweede overspanning van de doorgang onder de Argonnestraat, waar het verkeer thans onder een enkele overspanning moet doorgaan.

2^o Brussel-Noord :

a) Voetgangers :

Het voetgangersverkeer schijnt normaal; de voetpaden, enz., zijn ruim genoeg. De voetgangers moeten natuurlijk brede straten oversteken, met name aan de kant van de doorgang onder de Weidestraat.

b) Trams :

De volgende lijnen komen in de buurt van het station :

1^o twee lijnen (n^r 18 en 81) stoppen vóór de hoofdingang van het Noordstation, Vooruitgangstraat;

2^o De lijn n^r 90, die uit de Brabantstraat komt, loopt onder die straat door en draait de Sint-Lazarusstraat in. Er zijn dus geen lijnen meer op het Rogierplein, vóór de hotels Palace en Albert 1^{er}; het gehele verkeer gaat langs de overkant, Vooruitgangstraat;

3^o De lijnen Oost-West (n^{rs} 59, 60 en 61), komende uit Sint-Joost, lopen door de onderkruising van de Weidestraat en komen op het Rogierplein via de Vooruitgangstraat.

4^o Alle lijnen Noord-Zuid, komende uit de Brabantstraat (behalve n^r 90), lopen onder de Weidestraat door en bereiken het Rogierplein via de Vooruitgangstraat.

De reizigers van de sub 3^o hierboven bedoelde lijnen, stappen uit aan de onderkruising van de Weidestraat en moeten dus ongeveer 150 meter afleggen om de ontvangstenhall in de Vooruitgangstraat te bereiken. Dit zal in de toekomst, zo blijven want alle trams kunnen niet aankomen op het verhoogd wegvak vóór de ontvangstenhall.

Hetzelfde geldt voorlopig voor de reizigers van de lijnen bedoeld sub 4^o hierboven. Binnen een afzienbare tijd, n.l. wanneer de doorgang onder de Kwatrechtstraat voor het verkeer geopend zal zijn, zullen alle trams (richting Noord-Zuid) die uit de Brabantstraat komen, door die doorgang naar het verhoogd wegvak gaan en zullen de reizigers kunnen uitstappen vóór de ingang van de ontvangstenhall in de Vooruitgangstraat.

du passage inférieur de la rue Théodore Verhaegen). Cela évitera ainsi aux automobiles de devoir emprunter la rue Bara et cela permettra également de prolonger les lignes de tramways de la rue de France. Cette prolongation pourra se faire aussitôt après l'achèvement des travaux du dernier tronçon du voûtement de la Senne qui viennent d'être adjugés.

Dans un avenir prochain, la circulation automobile pourra se faire également dans une travée supplémentaire du passage inférieur de la rue d'Argonne, la circulation s'y faisant actuellement dans une seule travée.

2^o Bruxelles-Nord :

a) Piétons :

La circulation des piétons semble normale, les espaces, trottoirs, etc. étant suffisants. Les piétons doivent évidemment franchir des voiries larges, notamment du côté du passage inférieur de la rue de la Prairie.

b) Tramways :

La desserte de la gare par tramways se fait actuellement de la façon suivante :

1^o Deux lignes (n^{os} 18 et 81) s'arrêtent devant l'entrée principale de la gare du Nord, rue du Progrès;

2^o La ligne n^o 90 venant de la rue de Brabant, passe sous le passage inférieur de cette rue et tourne rue Saint-Lazare. Il n'y a donc plus de lignes place Rogier devant les Hôtels Palace et Albert 1^{er}, tout le trafic se faisant du côté opposé rue du Progrès;

3^o Les lignes de direction Est-Ouest (n^{os} 59, 60 et 61), venant de Saint-Josse, empruntent le passage inférieur de la rue de la Prairie et gagnent la place Rogier via la rue du Progrès;

4^o Toutes les lignes de direction N.-S., venant de la rue de Brabant (n^o 90 excepté), passent sous le passage inférieur de la rue de la Prairie et gagnent la place Rogier via la rue du Progrès.

Les voyageurs empruntant les lignes visées sub 3 ci-dessus débarquent dans le passage inférieur de la rue de la Prairie et doivent donc parcourir 150 mètres environ pour gagner le hall des recettes de la rue du Progrès. Il en sera de même dans l'avenir, car la totalité des tramways ne pourra avoir accès à la plate-forme surélevée située devant le hall des recettes.

Il en est de même, provisoirement, pour les voyageurs des lignes visées sub 4 ci-dessus. Dans un avenir prochain, lorsque le passage inférieur de la rue de Quatrecht sera ouvert à la circulation, tous les trams (direction N.-S.), venant de la rue de Brabant, gagneront par ce passage la plateforme surélevée et débarqueront les voyageurs devant l'entrée du hall des recettes rue du Progrès.

Er is geen moeilijkheid voor de reizigers van de lijnen die de treinen Brussel-Antwerpen willen nemen. De halte in de Brabantstraat brengt de reizigers zeer dicht bij de speciale ingang Brussel-Antwerpen. Vermeld zij dat die ingang eveneens gebruikt mag worden door reizigers die van een vervoerbewijs voorzien zijn.

c) *Auto's* :

Er is in de omgeving van het station slechts een zeer normaal verkeer vastgesteld (een dag in de week tussen 11 en 12 uur).

Er zijn talrijke plaatsen waar men auto's kan parkeren, zowel aan de kant van de Vooruitgangstraat als aan de straten ten Oosten van de door- gang onder de Weidestraat.

De toestand zal nog gunstiger worden, wanneer een parkeerplaats in de Vooruitgangstraat, vóór het stationplein aangelegd zal zijn.

Vermeld zij tevens dat de Dienst van de Contrôle der Ontvangsten, waar zes honderd bedienden te werk gesteld zijn in de lokalen van het oude Noordstation, binnenkort zal kunnen worden ondergebracht in het oude gebouw van de Post-checks. Aldus zal men kunnen overgaan tot afbraak van het oud station aan het Rogierplein en tot verbreding van het rijvlak in de Brabant- en de Vooruitgangstraat.

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

Er is weinig te vermelden sinds het verslag voor 1952 van de Commissie, tenzij volgende twee punten.

a) *Aanleg van een onderkruising voor voetgangers gekoppeld aan een onderkruising voor rijtuigen Theodore Verhaegenstraat.*

Dit werk is nodig gebleken, gelet op de huidige omvang van het autoverkeer in de doorgang voor voertuigen, die slechts achttien meter breed is en waar later een dubbele tramlijn zal worden aan- gelegd.

Hoogte en breedte van de voetgangerstunnel bedragen respectievelijk drie en vijf meter.

b) *Aanleg van een parkinggarage in het blok tussen de Bassestraat en de Zuidlaan.*

In dit blok, aan de kant van de Stalingradlaan, zijn winkels ingericht.

Hierachter, onder de spoorweginstallaties, was men van plan opslagplaatsen aan te leggen.

Ten slotte is besloten er een garage te bouwen, waarbij gebruik wordt gemaakt van de aanpalende terreinen, eigendom van de Verbinding. Dank zij de aankoop van enkele gebouwen van geringe waarde kon een behoorlijke ingang aan de Basse- straat aangelegd worden. De totale oppervlakte van dit geheel beslaat ongeveer 1.000 vierkante meter en een veertigtal rijtuigen kunnen er ondergebracht worden.

Il n'y a pas de difficulté pour les voyageurs empruntant ces lignes et devant emprunter la ligne Bruxelles-Anvers. En effet, un arrêt rue de Brabant met les voyageurs tout près de l'entrée spéciale Bruxelles-Anvers. Notons que cette entrée est accessible également aux voyageurs munis de titres de transport.

c) *Autos* :

On n'a constaté qu'une circulation très normale aux abords de la gare (un jour de semaine, entre 11 heures et 12 heures).

Les endroits où l'on peut parquer des voitures sont nombreux tant du côté de la rue du Progrès que du côté de la voirie située à l'Est du passage inférieur de la rue de la Prairie.

La situation se présentera encore plus favorablement si l'on réalise une place de stationnement rue du Progrès devant l'esplanade de la gare.

Notons également que le Service du Contrôle des Recettes, occupant 600 employés dans les locaux de l'ancienne gare du Nord, va prochainement pouvoir être installé dans l'ancien bâtiment des Chèques postaux. On pourra de la sorte procéder à la démolition de l'ancienne gare place Rogier et élargir les voiries des rues de Brabant et du Progrès.

VII. — Exécution de travaux à l'occasion de la Jonction.

Depuis la publication du rapport de votre Commission pour l'exercice 1952, il n'y a que peu de chose à signaler, à l'exception des deux points ci-dessous :

a) *Création d'un passage inférieur pour piétons jumelé avec le passage pour véhicules, rue Théodore Verhaegen.*

Cet ouvrage a été jugé nécessaire, vu l'importance actuelle du trafic automobile dans le passage pour véhicules qui n'a que dix-huit mètres d'ou- verture et où, dans l'avenir, passera une double ligne de tramways.

Les hauteurs et largeurs respectives du tunnel piétons sont de trois et cinq mètres.

b) *Création d'un garage-parking dans le bloc compris entre la rue Basse et le boulevard du Midi.*

Dans ce bloc, en façade du côté de l'avenue de Stalingrad, on a aménagé des magasins.

A l'arrière de ceux-ci, et sous les installations ferroviaires, on avait prévu la création de dépôts.

On a décidé d'aménager ceux-ci en garage combiné avec les terrains contigus, propriétés de la Jonction. Moyennant l'acquisition de quelques im- meubles de peu de valeur, une entrée convenable a été aménagée rue Basse. La surface totale de cet ensemble est de 1.000 mètres carrés environ et une quarantaine de voitures pourront y trouver place.

VIII. — Enkele bijzonderheden betreffende het Pershuis, inzonderheid aangaande de redenen waarom dat werk moet worden uitgevoerd.

Krachtens de domeinwet van 30 Juli 1932 mocht de Regering aan de Algemene Belgische Persbond, met het oog op de bouw van het Pershuis, een stuk grond in de Elisabethwijk kosteloos afstaan.

Na de instelling van het N.B.V. bood de Regering aan, bepaalde lokalen op de eerste en tweede verdieping van de Centrale Halte ter beschikking te stellen van voormelde organisatie.

Ingevolge de besprekingen die bij de Eerste Minister in de loop van 1951, in aanwezigheid van vertegenwoordigers van de Minister van Financiën, van het N.B.V. en van de Pers plaats hadden, zulks op voorstel van het N.B.V., werd erkend dat de oplossing die er in bestond het Pershuis in de Centrale Halte onder te brengen voor geen van beide partijen wenselijk was en dat een betere en goedkopere oplossing zou bestaan in het aankopen en aanleggen, op kosten van het N.B.V., van een of meer gebouwen in het Centrum van Brussel.

Ingevolge die beslissing en na regularisatie van het tussen partijen afgesloten akkoord, heeft het Bestuur der Domeinen, tegen gunstige voorwaarden, de gebouwen n^{os} 25-27 aan de Grasmakkt en 4 en 6 aan de Kleine Boterstraat voor een bedrag van ongeveer 6.500.000 frank aangekocht.

De geschiktmaking van die oude gebouwen en de bouw van nieuwe lokalen zijn sedert begin 1952 in uitvoering en zullen omstreeks het midden van het jaar 1954 voltooid zijn. De kosten hiervan worden op 6.500.000 frank geraamd, zodat de prijs van die gebouwen in hun geheel 13 miljoen zal bereiken. Er zij aangestipt, dat het bedrag van de jaarlijkse huurprijs, voor de lokalen die aanvankelijk in de Centrale Halte voor het Pershuis waren voorzien, geraamd was op 2 miljoen, d.i. de intrest van een kapitaal van ongeveer 35 miljoen.

IX. — Bijzonderheden over de urbanisatie van de omgeving der stations en met name over de verschillende parkeerplaatsen, het aantal wagens, enz.

1. Brussel-Zuid :

Doordat het station ongeveer tweehonderd meter verder in de richting van Vorst is komen te liggen, zijn er zekere stroken grond ter plaatse van het oude, thans buiten gebruik gestelde station beschikbaar gekomen ter weerszijden van de vierhoeken onder de sporen. Die stroken zijn opgenomen in de nieuwe wegen, welke aldus breed konden worden opgevat, zodat zaagvormige parkeerplaatsen voor auto's aangelegd kunnen worden.

Men maakt er tevens gebruik van dat thans een nieuwe laan wordt getrokken, welke het Zuidstation met het Baraplein zal verbinden, om deze zo breed te maken dat er twee doorlopende parkeerstroken aangelegd kunnen worden over de gehele lengte van die nieuwe laan.

VIII. — Quelques détails sur la Maison de la Presse, notamment les raisons qui ont motivé l'exécution de ce travail.

La loi domaniale du 30 juillet 1932 avait autorisé le Gouvernement à céder gratuitement à l'Association générale de la Presse Belge, en vue de l'installation de la Maison de la Presse, un terrain sis au quartier Elisabeth.

Après la création de l'O.N.J., le Gouvernement offrit d'affecter aux services de cette institution certains locaux aux premier et deuxième étages de la Halte Centrale.

A la suite de réunions qui ont eu lieu chez M. le Premier Ministre dans le courant de 1952, en présence de représentants du Ministre des Finances, de l'O.N.J. et de la Presse, à la suggestion de l'O.N.J., il a été reconnu et décidé que la solution envisagée de placer la Maison de la Presse à la Halte Centrale n'était pas souhaitable pour aucune des parties et qu'une meilleure solution moins dispendieuse consisterait à acquérir et aménager aux frais de l'O.N.J., un ou des immeubles dans le Centre de Bruxelles.

Suite à cette décision, et après régularisation de l'accord intervenu entre les parties, l'Administration des Domaines a pu acquérir, dans de bonnes conditions, les immeubles n^{os} 25-27, rue du Marché-aux-Herbes et n^o 4 et 6, Petite rue au Beurre, pour un montant total de 6.500.000 francs environ.

La réalisation des travaux d'aménagement des anciens bâtiments et la construction de nouveaux locaux sont en cours depuis fin 1952 et seront terminés vers le milieu de l'année 1954. Le coût de ces travaux est estimé à 6.500.000 francs, ce qui porterait le prix de revient des bâtiments aménagés à 13 millions. A noter que le taux de location annuel des locaux prévus à l'origine à la Halte Centrale pour la Maison de la Presse était estimé à 2 millions, représentant l'intérêt d'un capital d'environ 35 millions.

IX. — Détail sur l'urbanisation des abords des gares et notamment sur les différents parkings, nombre de voitures, etc.

1. Bruxelles-Midi :

Par suite du recul de la gare d'environ 200 mètres en direction de Forest, des zones de terrains situées à l'emplacement de l'ancienne gare désaffectée sont devenues disponibles de part et d'autre des quadrilatères sous voies. Ces zones sont incorporées dans la voirie nouvelle, laquelle a ainsi pu être conçue largement de façon à y aménager des parkings en dents de scie pour automobiles.

On profite également du percement de l'artère nouvelle reliant la gare du Midi à la place Bara pour la prévoir suffisamment large de façon à y aménager deux bandes de parkings continus sur toute la longueur de ce nouveau boulevard.

Er zijn aldus in het geheel tweehonderd zeventig plaatsen ontworpen in een straal van ongeveer honderd vijftig meter van de in- en uitgangen van het station.

2. Brussel-Noord :

Door de achteruitbouw van het station naar Schaarbeek toe en de nieuwe ligging van het Ontvangstengebouw naast de sporen aan de Vooruitgangstraat, is de aanleg van parkeerplaatsen ten behoeve van de gebruikers van het spoor in de onmiddellijke omgeving van de spoorweginstallaties noodzakelijk. Vandaar de gedachte om op het voorplein vóór het Ontvangstengebouw een parkeerplaats aan te leggen, waarvan de grenzen nog bepaald moeten worden en die, volgens de plannen plaats zal bieden voor 150 à 200 auto's. Dit voorontwerp is in bespreking bij de Interdepartementale Commissie voor Stedebouw en het geeft aanleiding tot verschillende tegenwerpingen van leden die oordelen dat deze plaats te onaanneemlijk groot is. Het straatpeil zou voor de handel bestemd worden om aldus leven te brengen in deze sector, die de achtergrond van het Rogierplein uitmaakt.

Ten slotte bestaat er, aan de kant van de Brabantstraat, een garage onder de sporen met twee verdiepingen, waarin 150 auto's plaats kunnen vinden en die bij voorkeur zal dienen voor stationnering van lange duur en om de wagens onder te brengen tijdens de nacht.

3. Centrale Halte :

Het vraagstuk van het stationneren in de omgeving van de Centrale Halte heeft een voorlopige oplossing gekregen door de aanleg van een parking met 150 plaatsen op de terreinen tussen de Halte en de Grasmarkt.

Deze parkeerplaats wordt beheerd door een preciaire vergunning aan een plaatselijke vereniging van handelaren in de vorm van V.Z.W., die het recht krijgt om een parkeerplaats voor auto's in te richten op de te harer beschikking gestelde terreinen. De vergunning is kosteloos, met verplichting, voor de concessiehouder, al de exploitatie- en onderhoudskosten op zich te nemen. Het bedrag van de gebruikers te eisen retributie wordt door het N.V.B. vastgesteld. De vereniging gaat de verbintenis aan, bij het einde van elk dienstjaar, aan het N.B.V. de nettowinst van de exploitatie van de parkeerplaats af te dragen. Er wordt een controle op de boekhouding uitgeoefend.

Deze parkeerplaats is thans in gebruik en heeft een zeker succes. De eigenlijke bestemming van het terrein is nog niet bekend evenmin als die van de overige vrijblijvende terreinen in de omgeving van het complex, bestaande uit het gebouw van de S.A.B.E.N.A. en de Centrale Halte. Er is overeengekomen met het optrekken van gebouwen op die terreinen te wachten tot wanneer, na de ingebruikneming van de zes sporen van de Verbinding,

Dans l'ensemble 270 emplacements sont ainsi prévus dans un rayon d'environ 150 mètres des entrées et sorties de la gare.

2. Bruxelles-Nord :

Le recul de la gare en direction de Schaarbeek et la situation nouvelle du Bâtiment des Recettes situé latéralement aux voies à front de la rue du Progrès rendent nécessaire la disposition de zones de parkings à l'intention des usagers du chemin de fer à proximité immédiate des installations ferroviaires. D'où l'idée d'aménager devant l'esplanade précédant le Bâtiment des Recettes une place de stationnement dont les limites restent à préciser et où pourront se parquer, suivant les hypothèses envisagées, de 150 à 200 véhicules automobiles. Cet avant-projet est en discussion à la Commission interdépartementale d'Urbanisme et donne lieu à diverses objections de la part de certains membres qui estiment cette place trop étendue et injustifiée.

Le rez-de-chaussée serait à destination commerciale de façon à donner de la vie dans ce secteur qui constitue le fond de la place Rogier.

Enfin, du côté de la rue de Brabant, existe un garage sous voies à 2 étages pouvant contenir au total 150 autos et qui sera utilisé de préférence pour le stationnement de longue durée et pour mettre les véhicules à l'abri pendant la nuit.

3. Halte Centrale :

Le problème du stationnement aux abords de la Halte Centrale a reçu une solution provisoire par l'aménagement d'un parking pour 150 emplacements sur les terrains situés entre la Halte et le Marché-aux-Herbes.

Ce parking est géré par voie de concession précaire à une association locale de commerçants formée en A.S.B.L. qui reçoit le droit d'organiser un parking de voitures automobiles sur le terrain mis à sa disposition. La concession est faite à titre gratuit avec obligation pour le concessionnaire de prendre à sa charge tous les frais d'exploitation et d'entretien. Le montant de la redevance à demander aux usagers est fixé par l'O.N.J. L'Association s'engage à verser à l'O.N.J. à la fin de chaque exercice le bénéfice net laissé par l'exploitation du parking. Un contrôle comptable est exercé.

Ce parking est actuellement en exploitation et rencontre un certain succès. La destination finale de ce terrain n'est pas connue, non plus que celle des autres terrains restant libres aux abords du complexe constitué par le bâtiment S.A.B.E.N.A. et par la Halte Centrale. Il a été convenu de réserver la construction d'immeubles sur ces terrains jusqu'au moment où après la mise en service des 6 voies de la Jonction, l'exploitation de la Halte aura fait

de exploitatie van de Halte de eisen van het verkeer inzake te reserveren stationneerruimte en definitieve wegbreedte zal hebben doen blijken.

De architect van het Centraal Station heeft een voorontwerp opgemaakt, om een gebouwencomplex op te trekken achter de rooilijnen van de straat, ten einde tussen de gebouwen en de weg te kunnen beschikken over buitenpleinen die als parkeerterreinen kunnen worden gebruikt buiten de verkeerszones.

Er zij opgemerkt dat onder de straten in de omgeving van de Halte, nog een gedeelte overblijft van de ondergrondse garages die in 1927 door de stad Brussel werden gebouwd; die garages staan door gangen in verbinding met de bijkomende uitgang en tevens met het gebouw van de S.A.B.E.N.A.

Hier zal plaats zijn voor een 100-tal wagens.

De Verslaggever,
O. VAN DEN STORME.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

apparaître les nécessités de la circulation au point de vue des zones de stationnement à réserver et des largeurs définitives de voirie à réaliser.

L'architecte de la Gare centrale a dressé un avant-projet consistant dans la construction d'un ensemble d'immeubles en retrait sur les alignements de rue, de façon à pouvoir disposer entre les bâtiments et la voirie de cours extérieures pouvant être utilisées comme zones de parking en dehors des zones de circulation.

A noter qu'il existe encore sous les rues aux abords de la Halte une partie des garages souterrains aménagés par la Ville de Bruxelles en 1927, ces garages sont en communication par couloirs avec la sortie complémentaire ainsi qu'avec le bâtiment S.A.B.E.N.A.

Une centaine de voitures pourront y trouver place.

Le Rapporteur,
O. VAN DEN STORME.

Le Président,
H. DELPORT.

CHAPITRE VII.

**AERONAUTIQUE.
REGIE DES VOIES AERIENNES.
S.A.B.E.N.A.**

Lors de la discussion du budget des Communications l'an dernier, nous avons émis l'avis que la Régie des Voies Aériennes pouvait être ramenée dans les Services directs de l'Etat. Il semble qu'à l'heure actuelle il n'en soit plus question; bien au contraire; on se plaît à reconnaître les avantages certains au maintien de la forme actuelle de la Régie, sous réserve, bien entendu, de modifier l'arrêté-loi du 20 novembre 1946 de façon à normaliser les rapports avec la Cour des Comptes; d'autre part, la loi sur le contrôle des organismes parastataux procure toutes les garanties désirables.

Etant donné la nature des prestations de la Régie, il est certain que les recettes ne pourront jamais couvrir les dépenses et que le budget annuel devra toujours être équilibré par les subventions de l'Etat. L'importance de celles-ci est commandée par la nature et l'urgence des travaux que les circonstances imposent à la Régie, parfois d'une façon soudaine et imprévisible. Cela ressort clairement de la mission qui a été assignée à la Régie, à savoir : 1° construire, aménager, exploiter les aérodromes et leurs dépendances; 2° assurer la sécurité des transports par air.

Le rapport de M. Marck à la Commission des Communications de la Chambre des Représentants définit d'une façon précise l'activité de la R.V.A. Etant donné la rapidité des progrès en aéronautique, les différentes tâches de la R.V.A. sont en évolution constante et ses besoins sans cesse croissants.

Nous voudrions ici placer une remarque qui n'est peut-être pas inutile : c'est qu'il ne faut pas confondre l'Administration de l'Aéronautique avec la Régie des Voies Aériennes et encore moins avec la S.A.B.E.N.A. Si la R.V.A. limite son activité aux aérodromes et à la sécurité dans les airs, par contre l'aéronautique inclut tout ce qui touche à la science du plus lourd que l'air et à son Administration. Si par exemple nous comparions l'aéronautique à la marine, la R.V.A. aurait, comme pendant, l'exploitation des différents ports et entrepôts et la S.A.B.E.N.A. pourrait être assimilée à une compagnie de paquebots ou de cargos.

Nous devons ici rendre un juste hommage à la S.A.B.E.N.A. Sans reprendre les chiffres du rendement d'exploitation qui figurent dans le rapport de M. Marck (Document n°423, Ch., P. 31) qu'il nous soit permis de faire remarquer que notre grande compagnie aérienne a porté au loin la renommée de la Belgique en réalisant au maximum sa devise : Sécurité d'abord. Cette préoccupation ne l'empêche pas d'avoir un coefficient d'occupation supérieure aux compagnies étrangères.

HOOFDSTUK VII.

**BESTUUR DER LUCHTVAART.
REGIE DER LUCHTWEGEN.
S.A.B.E.N.A.**

Verleden jaar, bij de bespreking van de begroting van Verkeerswezen, hebben wij de mening uitgesproken, dat de Regie der Luchtwegen een directe Rijksdienst zou kunnen worden. Daar schijnt nu geen sprake meer van te zijn, integendeel; de nadruk wordt thans gelegd op de voordelen van de tegenwoordige vorm van de Regie, natuurlijk onder voorbehoud, dat de besluitwet van 20 November 1946 zodanig gewijzigd wordt, dat de betrekkingen met het Rekenhof genormaliseerd worden. Verder kan de wet op de controle van de parastatale lichamen de nodige waarborgen bieden.

Gelet op de soort prestaties, die de Regie levert, staat het vast dat de ontvangsten nooit zullen volstaan voor de uitgaven en dat de jaarlijkse begroting altijd zal moeten aangevuld worden door Rijkstoelagen. De omvang van deze toelagen zal afhangen van de aard en de dringende noodzakelijkheid van de werken, die soms aan de Regie worden opgedrongen door plotselinge en onvoorziene omstandigheden. Dit blijkt duidelijk uit de opdracht, die aan de Regie is toevertrouwd, te weten : 1° de vliegvelden en aanhorigheden aanleggen, geschikt maken, exploiteren; 2° de veiligheid van het luchtverkeer verzekeren.

Het verslag van de h. Marck voor de Kamercommissie van Verkeerswezen geeft een nauwkeurige omschrijving van de werkzaamheden van de R. L. Ingevolge de snelle vooruitgang van de vliegtchniek zijn de verschillende taken van de R. L. voortdurend in evolutie en nemen haar behoeften onafgebroken toe.

Wij zouden hier gaarne een opmerking maken, die misschien niet ondienstig is : het Bestuur van de Luchtvaart mag niet verward worden met de Regie der Luchtwegen en nog minder met de S.A.B.E.N.A. Terwijl de R. L. haar activiteit beperkt tot de vliegvelden en tot de veiligheid van de luchtvaart, houdt de Luchtvaart zich bezig met alles wat aan de wetenschap van het vliegtuig en aan het bestuur daarvan raakt. Als wij b.v. de Luchtvaart vergelijken met het Zeewezen, zou de R.L. moeten instaan voor de exploitatie van de verschillende havens en opslagplaatsen, en zou de S.A.B.E.N.A. gelijk gesteld kunnen worden met een zeevaartmaatschappij.

Wij moeten hier een welverdiende hulde brengen aan de S.A.B.E.N.A. Zonder hier de exploitatiecijfers te herhalen die voorkomen in het verslag van de h. Marck (Gedr. St., Kamer, n° 324, blz. 31) zij hier toch opgemerkt, dat onze grote luchtvaartmaatschappij België's naam en faam in de wereld verspreid heeft door haar leuze : « Veiligheid eerst » tot werkelijkheid te maken. Dit streven neemt niet weg, dat zij een grotere bezettingscoëfficiënt had dan de buitenlandse maatschappijen. Terwijl die

Alors que, pour 1951, ce coefficient atteint pour Air France 68 % et pour K.L.M. 67 %, la S.A.B.E.N.A. arrive, elle, à 72 %. De même ses prestations totales placent la S.A.B.E.N.A. en cinquième position derrière la Grande Bretagne, la France, la Hollande, la Scandinavie et avant la Suisse.

Comme nous le faisons remarquer déjà l'an dernier, la S.A.B.E.N.A. non seulement n'a plus besoin de l'aide gouvernementale, mais l'importance de ses bénéfices lui permet de rembourser dès à présent les avances que l'Etat lui a consentis. On prévoit pour 1952 un bénéfice de plus de 40 millions. Le trafic est en constante augmentation. Il y a lieu de féliciter la S.A.B.E.N.A. d'avoir instauré la classe touriste dont le succès est certain et qui jouera incontestablement un rôle prépondérant dans la vulgarisation des déplacements aériens à grande distance. Dans le trafic Bruxelles-New-York, près de 80 % des voyageurs appartiennent à la classe touriste; la ligne Belgique-Congo, par contre, ne donne que 14 % en faveur de cette catégorie contre 86 % à la classe luxe.

Une autre initiative heureuse de la S.A.B.E.N.A. est le projet de création de lignes aériennes à courte distance par hélicoptères entre les capitales voisines, entre les principales villes du pays.

De par la mission qui lui est dévolue, la R.V.A. se trouve amenée en ce moment à envisager la création d'héliports de façon à permettre à la S.A.B.E.N.A., ou à toute autre compagnie qui pourrait se former à cet effet, l'exploitation des transports par hélicoptères. Longtemps critiquée, souvent d'une façon injuste et subjective, l'expérience de l'hélicoptère postal, ces dernières années, a permis d'entrevoir des possibilités d'avenir pour ce genre de transport. Les services rendus par ces curieux engins en Corée et lors des inondations de Hollande en février dernier, ont permis de fonder les plus grands espoirs sur leur utilisation rationnelle et leur rendement commercial. Les projets qui s'échafaudent, placent la Belgique à l'avant-plan du progrès. Déjà l'on entre dans la voie des réalisations, puisque l'on va créer le premier héliport au cœur même de Bruxelles. Dans un avenir rapproché toutes nos villes importantes auront leur héliport et la liaison par hélicoptères deviendra une réalité. On voit de suite devant quelle tâche nouvelle se trouve placée subitement la R.V.A. Il s'agira d'intégrer le nouvel engin dans le programme normal de la régie : coordination et sécurité, police à terre, police dans les airs, liaisons, renseignements météorologiques.

Peut-être convient-il de faire remarquer ici que les plaines de vol à voile échappent à l'activité de la R.V.A.; ces plaines appartiennent à des centres sportifs privés qui n'ont rien à voir avec l'aviation proprement dite. Si certains pilotes se hasardent parfois à atterrir sur ces plaines, cela ne va pas sans de sérieux risques, s'ils n'ont pas une connaissance suffisante du terrain ou des conditions météorologiques.

coëfficiënt voor 1951 voor Air France 68 % en voor K.L.M. 67 % bedraagt, kwam de S.A.B.E.N.A. tot 72 %. Evenzo geven de totale prestaties aan de S.A.B.E.N.A. de vijfde plaats na Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland, Scandinavië en vóór Zwitserland.

Zoals wij verleden jaar reeds hebben opgemerkt, kan de S.A.B.E.N.A. niet alleen de Regeringssteun missen, maar kan zij ook dank zij haar winst nu reeds de voorschotten van de Staat terugbetalen. Voor 1952 wordt een winst van ruim 40 miljoen verwacht. Het verkeer neemt voortdurend toe. De S.A.B.E.N.A. mag gefeliciteerd worden voor de invoering van de toeristenklasse, waarvan het succes vaststaat, en die onbetwistbaar een voorname rol zal spelen bij de vulgarisatie van grote reizen per vliegtuig. Op de lijn Brussel-New-York gaan nagenoeg 80 % van de reizigers in de toeristenklasse; daarentegen geeft de lijn België-Congo slechts 14 % aan deze categorie, tegenover 86 % voor de luxeklasse.

Nog een gelukkig initiatief van de S.A.B.E.N.A. is het plan om korte luchtlijnen per heliöpter in te stellen tussen de naburige hoofdsteden en tussen de voornaamste steden van het land.

Ingevolge haar opdracht, overweegt de R.L. op dit ogenblik de totstandbrenging van heliöpterhavens, ten einde de exploitatie van het heliöpter- vervoer mogelijk te maken voor de S.A.B.E.N.A. of voor andere maatschappijen, die op dat gebied zouden ontstaan. Lang, en op onrechtvaardige en subjectieve manier becritisëerd, heeft de proefneming met de postheliöpters de laatste jaren de toekomstmogelijkheden voor dit soort transport doen inzien. De diensten, die deze zonderlinge vliegtuigen in Korea en bij de jongste overstromingen in Nederland hebben bewezen, wekken de grootste verwachtingen voor een rationeel gebruik en een commerciëel rendement er van. De plannen, die ontworpen worden, brengen ons land aan de spits van de vooruitgang. Er wordt reeds tot verwezenlijkingen overgegaan. In het hart van de stad Brussel is namelijk de eerste heliöpterhaven tot stand gekomen. Binnen afzienbare tijd zullen al onze grote steden een heliöpterhaven bezitten en zal de heliöpterverbinding werkelijkheid worden. Men ziet al dadelijk welke nieuwe taak de R.L. plotseling te volbrengen krijgt. Het nieuwe tuig moet in het normale programma van de Regie worden opgenomen : coördinatie en veiligheid, bodempolitie, luchtpolitie, verbindingen, weerkundige gegevens.

Wellicht kan hier de opmerking gemaakt worden, dat de vliegvelden voor zweefsport, onder de R.L. ressorteren; deze vliegvelden behoren toe aan private sportkringen, die niets te maken hebben met de eigenlijke luchtvaart. Sommige piloten wagen het wel eens op deze vliegvelden te landen, maar daaraan zijn ernstige gevaren verbonden, wanneer zij niet voldoende bekend zijn met het terrein en de weersomstandigheden.

Il y a lieu de faire remarquer, en passant, que les services météorologiques de Melsbroek sont organisés de telle façon à pouvoir, à la minute même, fournir, à travers tout le pays, tous renseignements voulus à l'usage des sportifs du vol à voile ou des amateurs privés. Il faut souhaiter que les cercles de vol à voile se multiplient et perfectionnent leurs organisations car ils constituent une excellente initiation aux choses de l'air. En cela ils contribuent à susciter des vocations, ils enverront nos jeunes gens à l'école d'aviation civile que le Ministre Segers vient de créer et qui répond à une utile et urgente nécessité. Les besoins impérieux de l'aviation militaire ne permettent plus de trouver à la Force aérienne, la réserve normale de pilotes civils. Nous ne décrirons pas le fonctionnement de cette école, car il n'y a rien à ajouter au rapport de M. le Député Marck (doc. 324, Ch., p. 32). Cette école d'aviation civile nous donne les quelque 50 pilotes dont nous avons besoin chaque année : c'est là un des plus beaux fleurons de l'Administration de l'Aéronautique travaillant en collaboration étroite avec la S.A.B.E.N.A. Ainsi se trouvera grandement facilitée la tâche de la R.V.A. et nous nous assurerons un corps d'aviateurs qui porteront au loin la renommée de la Belgique.

Devant l'importance grandissante de notre trafic aérien et, sans avoir l'ambition de faire de Bruxelles une plaque tournante, nous avons cependant pour devoir de parfaire sans cesse notre équipement aérien et de maintenir l'excellente réputation que nous avons acquise. Déjà l'an dernier nous avons attiré l'attention sur la nécessité pour la Belgique de posséder à Melsbroek un aéroport national digne de notre pays et de la capitale. L'essor prodigieux de la S.A.B.E.N.A. y contribue largement. La liaison ferroviaire Halte-Centrale-Melsbroek aidera puissamment à rendre l'aérogare plus accessible. Tel est le but aussi de la liaison routière qui se poursuit au rythme prévu.

D'aucuns pourraient exprimer des craintes au sujet de la présence d'une aviation militaire à Melsbroek; cette situation est parfaitement normale et ne présente aucune difficulté, car les règlements de police de l'aérogare sont scrupuleusement respectés par l'armée. Personne ne contestera la nécessité d'un wing de transport dans les environs immédiats de la capitale. Il était infiniment plus rationnel et plus sûr d'accepter les militaires à Melsbroek que de les maintenir à Evere ou à Haren. Il est d'ailleurs absolument interdit d'admettre à Melsbroek les avions militaires à réaction, ni même les expériences, acrobaties, manœuvres, écolages. Pour toutes ces activités spéciales il y a les aérodromes militaires parfaitement adaptés et suffisamment nombreux. Plusieurs aérodromes civils, Saint-Hubert par exemple, ont d'ailleurs été absorbés par la Force Aérienne et entièrement transformés pour les adapter aux besoins de l'armée.

D'autre part, on prévoit de conclure entre la R.V.A. et la Force Aérienne une convention qui

Terloops zij er op gewezen, dat de weerkundige dienst van Melsbroek zodanig georganiseerd is dat hij op staande voet over het gehele land alle nodige gegevens kan verstrekken ten gebruike van de zweefvliegers of liefhebbers. Het ware te wensen, dat de zweefsportkringen zich vermenigvuldigen en hun organisatie vervolmaken, want zij geven een uitstekende inwijding in de vliegkunst. Zij kunnen ook bijdragen tot het opwekken van roepingen. Zij zenden onze jongeren naar de burgerlijke luchtvaartschool die zopas door Minister Segers is gesticht en die werkelijk tegemoet komt aan een dringende behoefte. De eisen van het militaire vliegwezen zijn zo groot, dat de normale reserve aan burgerlijke piloten in de Luchtmacht alleen niet meer gevonden kan worden. Wij zullen de werking van deze school niet beschrijven, daar het verslag van de heer Volksvertegenwoordiger Marck er alles over zegt (Gedr. St. n° 324, Kamer, blz. 32). Deze burgerlijke luchtvaartschool geeft ons de 50 piloten die wij per jaar nodig hebben : dit is een van de mooiste parels aan de kroon van het Bestuur der Luchtvaart, dat nauw samenwerkt met de S.A.B.E.N.A. Aldus zal de taak van de R.L. zeer vergemakkelijkt worden en zullen wij een korps van vliegers krijgen, dat België's faam in de wereld zal uitdragen.

Ten overstaan van de steeds groeiende omvang van ons luchtverkeer en zonder dat wij van Brussel een draaischijf willen maken, hebben wij toch de plicht, ons luchtvaartapparaat steeds beter te maken en de goede naam, die wij verworven hebben, hoog te houden. Verleden jaar reeds vestigden wij de aandacht op de noodzakelijkheid voor België, om te Melsbroek een nationale luchthaven te bezitten, het land en de hoofdstad waardig. De grote bloei van de S.A.B.E.N.A. draagt daartoe ruimschoots bij. De spoorverbinding Centrale Halte-Melsbroek zal de luchthaven beter bereikbaar maken; dit is ook het doel van de wegverbinding die in het geplande tempo voortgang vindt.

Sommigen zouden enige vrees kunnen koesteren ten aanzien van de aanwezigheid van de militaire luchtmacht te Melsbroek; die toestand is heel normaal en biedt geen moeilijkheden daar de politiereglementen van de luchthaven streng door het leger worden nageleefd. Niemand zal ontkennen, dat het noodzakelijk is een transport-wing in de onmiddellijke nabijheid van de hoofdstad op te stellen. Het was oneindig veel rationeler en veiliger, de militairen te Melsbroek te aanvaarden dan ze te Evere of te Haren te laten. Het is trouwens streng verboden te Melsbroek militaire straalvliegtuigen te ontvangen; proefnemingen, acrobatieën, manœuvres, opleidingsvluchten worden er niet geduld. Voor die bijzondere activiteiten bestaan er militaire vliegvelden, die perfect op hun taak zijn afgestemd en talrijk genoeg zijn. Verscheidene burgerlijke vliegvelden, Saint-Hubert o. m., werden door de luchtmacht opgeslorpt en volledig omgebouwd met het oog op de behoeften van het leger.

Voorts wordt overwogen, tussen de R.L. en de Luchtmacht een overeenkomst af te sluiten, waarbij

donnerait aux avions civils des possibilités d'atterrissage en cas de détresse; et il faut le reconnaître, la camaraderie des ailes a toujours revêtu un caractère touchant, qui pourrait servir de modèle en d'autres domaines.

En résumé, l'Administration de l'Aéronautique et la Régie des Voies Aériennes, tout comme la S.A.B.E.N.A., remplissent leur mission d'une façon heureuse et d'une manière dévouée; elles méritent, sans distinction aucune, la confiance du Parlement.

Le Rapporteur,
A. USELDING.

Le Président,
H. DELPORT.

het aan burgerlijke vliegtuigen zou toegelaten worden in geval van nood ook op militaire vliegvelden te landen; de kameraadschap onder vliegers is trouwens geen ijdel woord en ook op andere gebieden zou zij tot voorbeeld kunnen strekken.

Kortom, het Bestuur der Luchtvaart en de Regie der Luchtwegen, evenals de S.A.B.E.N.A. trouwens, vervullen hun taak op gelukkige en bevredigende wijze. Daarvoor verdienen zij, zonder enig voorbehoud, het vertrouwen van het Parlement.

De Verslaggever,
A. USELDING.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

HOOFDSTUK VIII.

DE REGIE VAN TELEGRAFIE
EN TELEFONIE

Wie zich onbevooroordeeld over het geheel van het telefoon- en telegraafwezen in dit land wil uitspreken, moet onmiddellijk toegeven dat we ons mogen verheugen in het bezit van een uitstekend werkend complex van televerbindingen. Naast de nodige werken, door een steeds groeiend aantal telefoonaansluitingen genoodzaakt, wordt het bestaande net meer en meer gemoderniseerd, de bovengrondse geleidingen in ruime mate door ondergrondse kabels vervangen, de automatisatie geleidelijk doorgevoerd; terwijl het automatisch tussensteeds verkeer steeds verder en verder zijn armen uitstrekt. Kortom, zonder aan gewaagde experimenten te doen, en zelfs zonder zich te storten in voortvarende modernisering, bouwt de Regie geleidelijk voort aan haar degelijk ontworpen automatisatieplan, en dit tot algehele voldoening van haar steeds groeiende cliëntele.

De bediening door het personeel geeft over het algemeen voldoening aan de aangesloten abonneeën, maar zou ons inziens nog heel wat kunnen bijwinnen aan voorkomendheid en zuiverheid van taal en uitdrukking. We weten wel dat zich nergens als hier, de dwingende eis der bondigheid stelt, maar ook dan moet het toch mogelijk zijn tot een heel wat beschaafder vorm te geraken dan dit nu het geval is. We menen stellig dat bij de aanwerving deze factor zeer ernstig zou moeten doorwegen, en zijn overtuigd dat, door testen van stem en taalzuiverheid, een betere selectie zou worden bereikt.

De financiële toestand.

Van het dienstjaar 1946, het eerste dat niet meer rechtstreeks beïnvloed was door de oorlog, tot einde 1952, heeft de R.T.T. een totaal deficit geboekt van 325 miljoen. Zij moet dat tekort aanzuiveren vooraleer zij er kan aan denken opnieuw haar reservefonds samen te stellen, dat wettelijk tot 250 miljoen mag belopen.

De ramingen voor 1953 doen een winst uitschijnen van 355.000 frank. Voor de eerste drie maanden is de uitslag betrekkelijk gunstig daar de winst 3 miljoen overtreft. De ontvangsten zijn echter aan schommelingen onderhevig en het zou dan ook voorbarig zijn uit de huidige toestand conclusies te trekken nopens de vermoedelijke einduitslag.

De leningen.

Men zal zich herinneren dat het oorspronkelijk wetsontwerp een clause bevatte, waarbij de R.T.T. gemachtigd werd één of meer leningen uit te schrijven voor een nominaal bedrag van maximum 1 milliard.

CHAPITRE VIII.

LA REGIE DES TELEGRAPHE
ET TELEPHONE.

Celui qui veut émettre un jugement non préconçu sur l'ensemble du système téléphonique et télégraphique dans notre pays, doit reconnaître que nous disposons d'un ensemble de télécommunications fonctionnant parfaitement. Outre les travaux requis par le nombre toujours croissant des raccordements téléphoniques, le réseau existant est constamment modernisé, les conduites aériennes sont remplacées dans une large mesure par des câbles souterrains, l'automatisation est poursuivie, tandis que le trafic automatique interurbain s'étend de plus en plus. Bref, sans se livrer à des expériences pleines de risques et même sans entreprendre une modernisation aventureuse, la Régie développe de façon constante son plan d'automatisation à la satisfaction entière d'une clientèle toujours plus nombreuse.

Le service, tel qu'il est assuré par le personnel, donne généralement satisfaction aux abonnés, mais, à notre sens, des progrès pourraient encore être réalisés en ce qui concerne la prévenance, la pureté du langage et de l'élocution. Certes, nous savons que le premier devoir du personnel est d'être concis, mais il doit être possible d'atteindre à plus de distinction que ce n'est le cas présentement. Nous estimons que ce facteur devrait jouer un rôle important lors du recrutement et nous sommes convaincus qu'une meilleure sélection pourrait être obtenue par l'emploi de tests portant sur la diction et la pureté du langage.

La situation financière.

Depuis l'exercice 1946, le premier à ne plus être directement influencé par la guerre, jusqu'à la fin de 1952, la R.T.T. a subi un déficit total de 325 millions. Ce dernier doit être comblé avant qu'elle ne puisse envisager de reconstituer son fonds de réserve, qui peut légalement s'élever à 250 millions.

On prévoit pour 1953 un bénéfice de 355.000 fr. Au cours des trois premiers mois, le résultat a été relativement favorable, car le bénéfice dépasse 3 millions. Les recettes sont cependant sujettes aux 3 millions. Les recettes sont cependant sujettes à des fluctuations et il serait prématuré de tirer de la situation actuelle des conclusions concernant le résultat définitif probable.

Les emprunts.

Rappelons que le projet de loi initial contenait une clause, autorisant la R.T.T. à émettre un ou plusieurs emprunts pour un montant nominal d'un milliard au maximum.

Ingevolge vroegere toelatingen beschikte de Regie nog over een leningsmogelijkheid van 500 miljoen.

Voornoemde clausule werd in het ontwerp geschrapt en heeft het voorwerp uitgemaakt van een afzonderlijke wet. Het bedrag werd op 1,5 milliard gebracht, zodat de mogelijkheid tot lenen in totaal op 2 milliard sloeg.

In ons verslag van 18 Februari 1953 (n^o 173) hebben wij onderstreept dat een eerste schijf van 1 milliard zonder uitstel diende verwezenlijkt. Dit is dan ook geschied in April jl. Het was een succes voor de R.T.T.

Het is duidelijk dat de lasten der verschillende leningen zeer sterk de winst- en verliesrekening der R.T.T. bezwaren, die anders met aanzienlijke winsten zou sluiten. De Regie verhoogt door hare investeringen ieder jaar het Belgisch Staatspatrimonium.

Beweging van de abonnentsaansluitingen en -posten.

Bij de oprichting van de R.T.T. in 1930, bedroeg het aantal abonnentsaansluitingen 220.000.

Einde 1952 waren er 534.000, waardoor België van de achtste naar de zevende plaats verschuift in de tabel der landen, volgens de dichtheid der telefoonaansluitingen gerangschikt.

Tijdens dezelfde periode is het aantal abonnentsposten gestegen van 285.000 tot 738.000.

Ruim 73 t. h. der abonneuten zijn aangesloten op automatische centrales, ongeveer 1 t. h. op semi-automatische, 8 t. h. op handcentrales met centrale batterij en bijna 18 t. h. op handcentrales met locale batterij.

In 1952 is het aantal aansluitingen met 18.366 verhoogd, het aantal posten met 28.521.

Op het eind van 't jaar bleven nog 7.800 aanvragen op uitvoering wachten. Men zal zich nog herinneren dat dit aantal in 1946 bijna 70.000 bedroeg.

Kabelnet.

Een uitstekend kabelnet is een hoofdvereiste voor een deugdelijk telefoonnet. Dit begrijpt de Regie ten volle. In de mate van het mogelijke, en wanneer de dichtheid der abonneuten in een bepaald stadsgedeelte het rechtvaardigt, worden zelfs de verdelingspalen afgeschaft, die in een gewoon kabelnet de uiteindelijke verbinding van de abonneut met een stukje luchtlijn besluiten, en vervangen door het bloksysteem of integrale kabelaansluiting van het telefoonapparaat.

De R.T.T. heeft in 1952 niet minder dan 1.200 kilometer kabel besteld, overeenstemmend met de volgende capaciteiten :

12.000 kilometer intercommunale geleidingen;

13.000 kilometer junctieleidingen en

94.000 kilometer locale of abonnentsleidingen.

En vertu d'autorisations antérieures, la Régie disposait encore de possibilités d'emprunt s'élevant à 500 millions.

La clause précitée a été supprimée dans le projet et elle fait l'objet d'une loi séparée. Le montant a été porté à 1,5 milliard, ce qui fait que les possibilités en matière d'emprunt se chiffrent à un total de 2 milliards.

Nous avons souligné dans notre rapport du 18 février 1953 (n^o 173) qu'il fallait réaliser sans délai une première tranche d'un milliard. Il y a été procédé en avril dernier. Ce fut un succès pour la R.T.T.

Il est évident que les charges des différents emprunts influencent fortement le compte des profits et pertes de la R.T.T., sans quoi celui-ci se clôturerait avec des bénéfices considérables. Par ses investissements, la Régie augmente chaque année le patrimoine de l'Etat belge.

Mouvement des raccordements et des postes d'abonnés.

Au moment de la création de la R.T.T. en 1930, le nombre de raccordements d'abonnés s'élevait à 220.000.

A la fin de 1952, ce nombre atteignait 534.000, si bien que la Belgique avance de la huitième à la septième place au tableau des pays classés selon la densité des abonnements au téléphone.

Durant la même période, le nombre de postes d'abonnement a augmenté de 285.000 à 738.000.

Plus de 73 p. c. des abonnés sont raccordés à des centrales automatiques, environ 1 p. c. à des centrales semi-automatiques, 8 p. c. à des centrales à main avec batterie centrale et environ 18 p. c. à des centrales à main avec batterie locale.

En 1952, le nombre des raccordements a augmenté de 18.366, le nombre de postes de 2.521.

A la fin de l'année, il restait 7.800 demandes à exécuter. On se souviendra que ce nombre s'élevait à environ 70.000 en 1946.

Réseau de câbles.

L'existence d'un réseau de câbles de qualité est essentiel pour un réseau téléphonique. C'est ce qu'à très bien compris la Régie. Dans la mesure du possible et lorsque la densité des abonnés dans une section urbaine déterminée le justifie, les poteaux de distribution qui assurent par un réseau de câbles ordinaires la liaison finale de l'abonné avec un tronçon de lignes aériennes sont supprimés et remplacés par le système des blocs ou raccordement intégral de l'appareil téléphonique par câble.

En 1952, la R.T.T. a commandé 1.200 kilomètres de câbles correspondant aux capacités ci-dessous :

12.000 kilomètres de fils conducteurs intercommunaux;

13.000 kilomètres de fils conducteurs de jonction et

94.000 kilomètres de fils conducteurs locaux ou d'abonnés.

De nieuwe in bedrijf genomen kabellengten zijn nog veel belangrijker, althans wat de intercommunale en junctiekabels betreft. Zo is het net in de loop van 1952 vermeerderd met 35.000 kilometer intercommunale geleidingen en met 27.000 kilometer junctieleidingen.

Er moet natuurlijk worden opgemerkt dat het hier gaat om kilometer telefoongeleidingen en niet om kilometer kabels, die een zeer verscheiden aantal geleidingen kunnen bevatten.

In denzelfden geest van verbetering van het net werden voor 1953 de volgende kabel bestellingen voorzien :

intercommunale kabels : 200 kilometer;

junctiekabels : 140 kilometer;

locale kabels : ruim 1.000 kilometer.

zegge 1.340 kilometer van verschillende capaciteiten.

De trafiek in 1952.

Het is een verheugend feit dat, naast de groei van het aantal telefoonaansluitingen, ook een toenemende telefoon- en telegraaftrafiek valt te constateren. Hoe meer abonnees, hoe meer klanten, maar ook hoe meer gelegenheden tot televerkeer. Voegen wij daarbij het steeds toenemend besef van het nut en het gemak door dat verkeer geboden, en we hebben de uitleg voor de ruim 500 miljoen boodschappen die de gezamenlijke T.T. trafiek in dit land uitmaken.

Hieronder geven wij deze trafiek afzonderlijk voor telefoon en telegraaf, alsmede voor de grote categorieën van gesprekken.

A. Telefoon :

Regionale gesprekken : 434 miljoen.

Intercommunale gesprekken : 63 miljoen.

Internationale gesprekken (uitgaande en inkomende) : 4,4 miljoen.

B. Telegraaf.

Binnenlandse telegrammen : 4,4 miljoen.

Internationale telegrammen (uitgaande en inkomende) : 2,8 miljoen.

Men zou hierbij nog het transitoverkeer kunnen voegen alsmede de dienstverbindingen. Alleszins mag men zeggen dat de gezamenlijke T.T. trafiek ruim 500 miljoen boodschappen bedraagt.

La longueur des câbles nouvellement mis en exploitation est encore plus importante, du moins en ce qui concerne les fils intercommunaux et de jonction. C'est ainsi que le réseau s'est accru au cours de 1952 de 35.000 kilomètres de fils conducteurs intercommunaux et de 27.000 kilomètres de fils conducteurs de jonction.

Evidemment, il s'agit ici de kilomètres de fils téléphoniques et non pas de kilomètres de câbles, ceux-ci pouvant comprendre un nombre de fils conducteurs très variable.

Un même esprit d'amélioration a présidé aux commandes de câbles pour 1953 :

câbles intercommunaux : 200 kilomètres;

câbles de jonction : 140 kilomètres ;

câbles locaux : plus de 1.000 kilomètres;

soit au total 1.340 kilomètres de capacités différentes.

Le trafic en 1952.

Il est réjouissant de constater qu'en dehors de l'accroissement du nombre de raccordements téléphoniques, le trafic téléphonique et télégraphique s'est également développé. Certes, plus il y a d'abonnés, plus il y a de clients, mais il en résulte aussi des occasions plus nombreuses de télécommunications. Si l'on tient compte, en outre, du fait que le public apprécie de plus en plus l'utilité et la facilité de ces communications, on comprend que le trafic des T.T. dans ce pays totalise plus de 500 millions de messages.

Nous reproduisons ci-dessous les chiffres relatifs à ce trafic, en distinguant le téléphone et le télégraphe, ainsi que les grandes catégories de communications.

A. Téléphone :

Communications régionales : 434 millions.

Communications intercommunales : 63 millions.

Communications internationales (à la sortie et à l'entrée) : 4,4 millions.

B. Télégraphe :

Télégrammes intérieurs : 4,4 millions.

Télégrammes internationaux (à la sortie et à l'entrée) : 2,8 millions.

On pourrait y ajouter le trafic de transit, ainsi que les communications de service. En tout état de cause on peut dire que le trafic global des T.T. porte sur plus de 500 millions de communications.

De telexdienst.

Een speciale aandacht wordt besteed aan de uitbreiding van de telexdienst, en met genoegen heeft de Commissie vastgesteld dat in de loop van het voorbije jaar verschillende centrales werden opgericht, en dat in 1953 nieuwe uitbreidingen worden in 't vooruitzicht gesteld.

Het belgisch telexnet bestaat voor 't ogenblik uit de centrales Antwerpen, Brussel, Charleroi, Gent en Luik, met circa 350 aangesloten. Een zesde centrale is besteld voor Verviers. Verder zijn voorzien : Brugge, Kortrijk, Oostende, Leuven, Bergen, Namen en Libramont.

Het T.T. Blad.

Deze publicatie kan ons absoluut niet bevredigen, ten minste wanneer wij het aanvankelijk vooropgestelde doel op het oog nemen.

In onze vorige verslagen hebben wij er steeds op gewezen dat we hier niet de publicatie bezitten die door hare aanschouwelijke en bevattelijke vulgarisatie een zeer nuttige band zou kunnen leggen tussen de Regie en hare cliënte. Wij hebben de vaste overtuiging dat alleen deze laatste formule het T.T. blad ingang zou doen vinden bij een voldoende aantal lezers om de uitgave rendabel te maken. Het moet aan de Regie toch mogelijk zijn onder haar ambtenaarspersoneel de geschikte elementen te vinden die over voldoende schrijvers talenten beschikken om het T.T. blad genietbaar te maken voor de doorsnee telefoonabonnet.

In haar huidige vorm is deze publicatie een volslagen mislukking, en zou beter afgeschaft worden dan verder met verlies, en zonder het minste nut, te worden uitgegeven.

Besluit.

Behoudens deze enkele detailpunten, mag de Regie om haar beheer oprecht worden gelukgewenst. De Commissie brengt dan graag hulde aan Directie en personeel, zo technisch als administratief, om de voorbeeldige wijze waarop zij zich van hun taak in dit grote en moderne bedrijf kwijten.

De Radio.

Mochten we voor de Regie van T.T., zonder gevaar voor tegenspraak, verklaren dat zij zich in de algemene goedkeuring van het Belgische publiek mocht verheugen, dan kunnen we datzelfde niet zeggen van ons Nationaal Instituut voor Radio-Omroep. Dit laatste is inderdaad het voorwerp van tal van kritieken, dit vanuit de meest verscheidene hoeken, en vanuit de meest verschillende standpunten. In hoofdzaak echter kunnen zij onder twee meer algemene hoofdingen worden ondergebracht, namelijk die welke betrekking hebben op het finan-

Le service télex.

Le développement du service télex fait l'objet d'une attention toute particulière. Votre Commission a constaté avec satisfaction que plusieurs centrales ont été créées au cours de l'année écoulée, tandis que de nouvelles extensions sont envisagées en 1953.

A l'heure actuelle, le réseau télex belge comprend les centrales d'Anvers, Bruxelles, Charleroi, Gand et Liège avec environ 350 abonnés. Une sixième centrale est commandée pour Verviers. Sont encore prévues des centrales à Bruges, Courtrai, Ostende, Louvain, Mons, Namur et Libramont.

Le Bulletin des T.T.

Cette publication ne nous donne absolument pas satisfaction, du moins si l'on se rappelle le but envisagé à l'origine.

Nous avons, dans nos rapports antérieurs, insisté sur le fait que cette publication ne constitue pas l'instrument de vulgarisation, qui, par ses exposés clairs et accessibles, pourrait établir un lien très utile entre la Régie et sa clientèle. Nous sommes fermement convaincus de ce que seule cette dernière formule permettrait au bulletin des P.T.T. de recueillir l'adhésion d'un nombre suffisant de lecteurs pour rendre l'édition rentable. La Régie devrait tout de même pouvoir trouver parmi ses fonctionnaires les éléments disposant des talents nécessaires pour rédiger le bulletin dans un style qui le mettrait à la portée de la moyenne des abonnés.

Dans sa forme actuelle, cette publication est un échec complet et il vaudrait mieux la supprimer plutôt que de continuer à l'éditer avec perte et sans la moindre utilité.

Conclusion.

Ces quelques points de détail mis à part, la Régie mérite toutes nos félicitations pour sa gestion. La Commission se plaît à rendre hommage à sa direction et à son personnel, tant technique qu'administratif, pour la façon exemplaire dont il s'acquitte de sa tâche au sein de cette vaste entreprise moderne.

La Radio.

S'il nous était permis, au sujet de la Régie des P.T.T., de déclarer sans crainte d'être contredits, qu'elle jouit de l'approbation générale du public belge, nous ne pouvons en dire autant de notre Institut National de Radiodiffusion. Ce dernier est en effet l'objet de critiques qui s'élèvent des coins les plus éloignés du pays et partant des points de vue les plus différents. On peut toutefois les ramener à deux rubriques plus générales, en distinguant, d'une part, les critiques visant la gestion financière et, d'autre part, celles qui se rapportent aux programmes. Etant convaincus du

cieel beleid enerzijds, en anderzijds die welke de programmatie als doelwit hebben. Daar wij echter de overtuiging zijn toegedaan dat deze kritiek meestal overdreven is, vaak onverdiend, ja soms onrechtvaardig mag genoemd, willen wij hieronder enkele gegevens verschaffen, die duidelijk aanwijzen dat bedoelde kritieken veeleer de uiting zijn van onze klassieke bedilzucht dan wel het resultaat van een objectief onderzoek van cijfers en feiten.

In de eerste plaats willen wij ons bezig houden met de kosten van ons radiowezen.

Het volledig bedrag dat aan radio besteed wordt, beloopt :

Begroting 1953 Nationale en Gewestelijke Uitzendingen fr. 210.000.000

Begroting 1953 der Werelduitzendingen 24.600.000

Financiële lasten, ingeschreven op de gewone begroting van het Ministerie van Verkeerswezen 25.527.000

Fr. 260.127.000

Hieruit blijkt dat de eigenlijke begroting van het N.I.R. (Nationale en Gewestelijke Uitzendingen) 210.000.000 frank bedraagt voor 1953, dit is hetzelfde bedrag als voor 1952 ; wat er op wijst dat niet onaanzienlijke besparingen werden gedaan, vermits alle reglementaire bevorderingen met éénzelfde bedrag werden verwezenlijkt.

Het bedrag der financiële lasten, hetzij circa 25.000.000 frank, werd ingeschreven op de gewone begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, ten einde aan de Minister toe te laten de nodige controle over de uitbetaling uit te oefenen.

Van de 24.600.000 frank der Werelduitzendingen staan 14.600.000 frank op de begroting van het Ministerie van Buitenlandse Zaken, bedrag dat de uitgaven dekt van de culturele dienst van deze uitzendingen.

Trachten wij nu de uitgaven van ons radiowezen te vergelijken met de soortgelijke diensten in de andere landen van Europa. Gezien het aantal inwoners van België, wordt de kostprijs van de radio per jaar en per inwoner :

$$\frac{260.127.000}{8.650.000} = 31 \text{ frank.}$$

caractère excessif de ces critiques, souvent imméritées et parfois même injustes, nous verserons au débat certains éléments, qui démontrent clairement que ces critiques sont plutôt l'expression de notre tendance classique au dénigrement que le résultat d'un examen objectif des chiffres et des faits.

Tout d'abord, nous nous occuperons des dépenses consacrées à notre système radiophonique.

Le montant total des dépenses consacrées à la radio s'élève à :

Budget 1953 des émissions nationales et régionales fr. 210.000.000

Budget 1953 des émissions mondiales. 24.600.000

Charges financières inscrites au budget ordinaire du Ministère des Communications 25.527.000

Fr. 260.127.000

Nous constatons que le budget proprement dit de l'I.N.R. (émissions nationales et régionales) s'élève pour 1953 à 210 millions, soit le même montant qu'en 1952; des économies assez importantes ont donc été réalisées, puisque toutes les promotions réglementaires ont été accordées sans augmentation correspondante des dépenses.

Les charges financières, soit 25 millions, ont été inscrites au budget ordinaire du Ministère des Communications, afin de permettre au Ministre d'exercer le contrôle nécessaire en ce qui concerne les paiements.

Sur les 24.600.000 francs des émissions mondiales, 14.600.000 francs figurent au budget du Ministère des Affaires Etrangères; cette somme couvre les dépenses du service culturel des émissions en question.

Essayons maintenant de comparer les dépenses de nos services radiophoniques avec les services analogues dans les autres pays d'Europe. Eu égard au nombre d'habitants de la Belgique, le prix de revient de la radio s'élève par an et par habitant, à :

$$\frac{260.127.000}{8.650.000} = 31 \text{ francs.}$$

In andere landen van Europa :

Dans d'autres pays d'Europe, il est de :

LAND	Jaarlijkse begroting in Belgische frank	Aantal inwoners	Kostprijs per jaar en per inwoner
PAYS	Budget annuel en francs belges	Nombre d'habitants	Prix de revient par an et par habitant
Frankrijk. — <i>France</i>	1.225.000.000	40.500.000	30
Nederland. — <i>Pays-Bas</i>	260.633.000 50.000.000	10.000.000	31
Zweden. — <i>Suède</i>	233.678.150	7.000.000	33
Noorwegen. — <i>Norvège</i>	118.440.000.	3.300.000	36
Denemarken. — <i>Danemark</i>	157.466.000	4.045.000	39
Zwitserland. — <i>Suisse</i>	254.862.300	4.700.000	54
	=====	=====	=====

Wanneer men weet dat ons Instituut steeds uitzendingen in de beide landstalen moet verzorgen, dan moet men toegeven dat deze vergelijking zeer gunstig uitvalt.

Een soortgelijke vergelijking kan gemaakt worden op basis van het aantal luisteraars.

In België tellen wij 1.828.533 betalende luisteraars en 27.122 die vrijgesteld zijn van belastingen, hetgeen een totaal uitmaakt van 1.855.655.

De kostprijs van de radio per jaar en per luisteraar bedraagt dus

$$\frac{260.127.000}{1.855.655} = 140,18 \text{ fr.}$$

In andere landen :

Si l'on tient compte du fait que notre Institut est tenu d'organiser des émissions dans les deux langues nationales, on admettra que cette comparaison est tout à son avantage.

Une comparaison analogue peut être établie sur la base du nombre d'auditeurs.

Il y a en Belgique 1.828.533 auditeurs payants et 27.122 auditeurs exonérés de redevance, soit au total 1.855.655 auditeurs.

Le prix de revient de la radio par an et par auditeur s'élève donc à

$$\frac{260.127.000}{1.855.655} = 140,18 \text{ fr.}$$

Dans d'autres pays, il atteint :

LAND	Jaarlijkse begroting in Belgische frank	Aantal vergunningen	Kostprijs per jaar en per vergunninghouder
PAYS	Budget annuel en francs belges	Nombre de licences	Prix de revient par an et par détenteur de licence
Frankrijk. — <i>France</i>	1.225.000.000	7.926.152	154,00
Nederland. — <i>Pays-Bas</i>	260.633.000 50.000.000	2.215.960	140,17
Zweden. — <i>Suède</i>	233.678.150	2.205.029	105,97
Noorwegen. — <i>Norvège</i>	118.440.000	824.368	143,65
Denemarken. — <i>Danemark</i>	157.466.000	1.284.889	122,55
Zwitserland. — <i>Suisse</i>	254.862.300	1.122.947	226,95
	=====	=====	=====

Ook hier valt de vergelijking zeer gunstig uit.

Het is niet van belang ontbloot de vergelijking te maken der dichtheid in deze verschillende landen.

Cette comparaison est donc également en faveur de notre organisation nationale.

Il ne manque pas d'intérêt de comparer la densité dans ces différents pays.

LAND	Aantal inwoners	Aantal vergunningen	Kostprijs per inwoner	Kostprijs per luisteraar	Dichtheid Densité
PAYS	Nombre d'habitants	Nombre de licences	Prix de revient par habitant	Prix de revient par auditeur	1 luisteraar per 1 auditeur par
Frankrijk. — <i>France</i>	40.500.000	7.926.152	30	154,00	5,1 inwoners habitants
Nederland. — <i>Pays-Bas</i>	10.000.000	2.215.960	31	140,17	4,5 inwoners habitants
Zweden. — <i>Suède</i>	7.000.000	2.205.029	33	105,97	3,12 inwoners habitants
Noorwegen. — <i>Norvège</i>	3.300.000	824.368	36	143,65	4 inwoners habitants
Denemarken. — <i>Danemark</i>	4.045.000	1.284.889	39	122,55	3,15 inwoners habitants
Zwitserland. — <i>Suisse</i>	4.700.000	1.122.947	54	226,95	4,28 inwoners habitants
België. — <i>Belgique</i>	8.650.000	1.855.655	31	140,18	4,66 inwoners habitants

Gezien de dichtheid onzer bevolking, is ook deze toestand zeer normaal.

Het N.I.R. telde, op 31 December 1952, 1.062 personeelsleden, terwijl de Stichting Nederlandse Radio-Unie ongeveer 1.400 agenten verenigt, en de B.B.C. (Home Service) ongeveer 7.600.

Noteren we hier terloops dat de televisieexperimenten werden gedaan zonder tot nieuwe aanwervingen over te gaan en door verschuivingen van radiopersoneel werden verwezenlijkt :

- a) van het kader der Vlaamse uitzendingen : 7;
- b) van het kader der Franse uitzendingen : 9;
- c) van de Administratie : 1.

Andere verschuivingen zijn voorzien voor de eerstvolgende maanden, nl. uit het Technisch Departement.

Na deze beschouwingen betreffende het financiële beheer van het N.I.R., mogen we gerust verklaren dat dit beheer zeer bevredigend mag genoemd worden, en dat de desbetreffende kritiek van alle wezenlijke grond ontbloot is.

Uitzendingen op korte golven.

Er werd geleidelijk overgegaan tot een betere aanpassing van het zendschema der wereld-uitzendingen voor het cultureel gedeelte, terwijl op technisch gebied de samenbundeling van de zenders in dezelfde richting werd verwezenlijkt.

Compte tenu de la densité de notre population, cette situation doit également être considérée comme très normale.

A la date du 31 décembre 1952, le personnel de l'I.N.R. comptait 1.062 unités, alors que la Stichting Nederlandse Radio-Unie occupe 1.400 agents et la B.B.C. Home Service environ 7.600.

Notons en passant que les expériences de télévision ont eu lieu sans recourir à de nouveaux recrutements, en procédant simplement à des mutations parmi le personnel de la radio :

- a) cadre des émissions flamandes : 7;
- b) cadre des émissions françaises : 9.
- c) cadre de l'administration : 1

D'autres mutations sont prévues au cours des mois qui viennent, notamment dans le département technique.

Nous pouvons conclure ces considérations relatives à la gestion financière de l'I.N.R. en déclarant qu'elle est très satisfaisante et que la critique dont elle est l'objet est dépourvue de tout fondement réel.

Emissions sur ondes courtes.

On a procédé progressivement à une adaptation mieux appropriée du schéma des émissions mondiales, en ce qui concerne la partie culturelle, tandis que, sur le terrain technique, on a réalisé le groupement des émetteurs fonctionnant dans une même direction.

Deze maatregelen werden door de Raad van Beheer als volgt vastgelegd :

a) uitzending van alle programma's in de richting Kongo-Afrika; in die richting beschikken wij over verscheidene gelijktijdige antennes op twee golflengten. Bij voorkeur het gebruik van twee zenders van 100 kW. en, indien zulks niet mogelijk is, van een reservezender van 20 kW.

b) gebruik van de omroep te Leopoldstad om, met relais, alle uitzendingen naar Noord-Amerika te verdubbelen. Op dit ogenblik is zulks slechts het geval voor een groot gedeelte van deze uitzendingen (73 t.h.).

c) inrichting van een beluisteringsnet, bestaande uit bevoegde correspondenten, die zich in alle gedeelten van de te bereiken zones bevinden. Deze dienst bestaat reeds jaren bij de B.B.C. en bewees aanzienlijke diensten voor het opmaken van het ingewikkeld net van het organisme.

Wij leggen de nadruk op het feit dat wij van deze correspondenten regelmatig en ernstige gegevens vragen, die het ons mogelijk maken gemiddelden te bepalen betreffende de kwaliteit van de dienst.

d) eventuele aanpassing van de zenduren aan de uren die het gunstigste zijn op gebied van de verspreiding en de interferenties (wel te verstaan binnen de perken waarin het auditorium voor beluistering aanwezig is).

e) gebruik van de antenne, gericht naar het Iberisch Schiereiland en naar de Scandinavische landen en geïnstalleerd te Waver, en waarvan het gebruik tot op heden voorbehouden werd.

Programmatie.

Dat op dit gebied de smaak van de luisteraar een doorslaggevende rol speelt, zal wel niemand betwisten, en dat het onmogelijk is aan iedereen voldoening te schenken, is al even duidelijk.

De enen vragen klassieke muziek en hoogstaande culturele uitzendingen en dit dan bij voorkeur op hun vrije uren, anderen verkiezen de populaire operetten en nog anderen de moderne muziek. Een doelmatige dosering, zowel voor wat de aard als de tijd der uitzendingen betreft, dringt zich op; wat natuurlijk, bij gebrek aan algehele voldoening, ontevredenheid moet verwekken.

Toch kan het door geen enkel oordeelkundig luisteraar worden betwist dat ons Radio-Instituut een zeer waardevolle culturele rol speelt in dit land en dat onze uitzendingen gerust naast die van de andere nationale zenders mogen geplaatst worden.

Zo worden de volgende uitzendingen nog dit jaar in het vooruitzicht gesteld :

Muziekuitzendingen.

Augustus : Relais der Festivals uit Knokke, Salzburg, Bayreuth, Edinburg, Aix en Provence, Sceaux en Holland-Festival.

Le Conseil d'administration a pris à cet effet les mesures suivantes :

a) émission de tous les programmes en direction Congo-Afrique; pour cette direction, nous disposons de plusieurs antennes simultanées sur deux longueurs d'ondes. De préférence, emploi de deux émetteurs de 100 kW. et, au besoin, d'un émetteur de réserve de 20 kW.;

b) utilisation de l'émetteur de Léopoldville, afin de doubler, grâce au relais, toutes les émissions destinées à l'Amérique du Nord. Actuellement il n'en est ainsi que pour une partie importante de ces émissions (73 p. c.).

c) organisation d'un réseau d'écoute, composé de correspondants qualifiés, qui sont postés dans toutes les parties des zones à atteindre. Cette section existe depuis des années à la B.B.C., où elle a rendu des services importants dans l'établissement du réseau compliqué de cet organisme.

Nous tenons à souligner le fait que ces correspondants nous fournissent régulièrement des indications sérieuses, qui nous permettent d'établir des moyennes concernant la qualité du service.

d) adaptation éventuelle des heures d'émission aux heures qui sont les plus favorables au point de vue de la diffusion et des interférences (bien entendu dans les limites où l'auditoire est à l'écoute).

e) mise en service de l'antenne dirigée vers la presqu'île ibérique et vers les pays scandinaves, installée à Wavre et dont l'utilisation avait été réservée jusqu'à présent.

Programmation.

Si personne ne peut contester que le goût de l'auditeur joue un rôle déterminant, il est tout aussi évident qu'il est impossible de donner satisfaction à tout le monde.

Les uns réclament de la musique classique et des émissions culturelles de niveau élevé, de préférence durant leurs heures de loisirs, alors que d'autres préfèrent les opérettes populaires, d'autres encore la musique moderne. Il est nécessaire de doser savamment les programmes, tant en ce qui concerne la nature que le moment des émissions; mais étant donné l'impossibilité d'arriver à une satisfaction totale, il y aura toujours des mécontents.

Toutefois, aucun auditeur qualifié ne contestera que notre Institut de Radiodiffusion joue un rôle culturel appréciable dans notre pays et que nos émissions supportent aisément la comparaison avec celles des autres émetteurs nationaux.

C'est ainsi qu'on envisage de procéder encore cette année-ci aux émissions suivantes :

Emissions musicales.

Août : relais des festivals de Knokke, Salzburg, Bayreuth, Edinbourg, Aix en Provence, Sceaux et Festival de la Hollande.

4^{de} trimester :

a) Medewerking van ons Symfonieorkest aan de Internationale Muziekwedstrijd Koningin Elisabeth voor Toonkunst ;

b) Uitvoering door Kamerorkest en Koor van Orfeo (Claudius Monteverdi) ;

c) Concert door Kamerorkest : D. Milhaud met eigen werk ;

d) Sonnetten van Louise Labé — D. Van de Woestijne (door Symfonieorkest) ;

e) Pieter Breughel, de Oude — Jean Absil (Symfonieorkest en Koor) ;

f) L'Amfiparnasso — Orazio Vecchi (door Orchestre) ;

g) Così fan tutte — W. A. Mozart (Kamerorkest) ;

h) Cantaten — J. S. Bach (Kamerorkest).

Ook aan de grote gebeurtenissen op cultureel gebied wordt ruime aandacht geschonken. Verder wordt een programma van luisterspelen van eigen bodem verder ontwikkeld en een nieuwe reeks montages voorbereid, getiteld : « Een schilderij wordt levend », waarin bekende en beroemde schilderijen zullen behandeld worden in de vorm van gedialoogde teksten, anecdoten en zo voort. Elke montage zal ingeleid worden door een bekende kunsthistoricus. Een tweede nieuwe soort van montage zal de eerste maal uitgezonden worden in October onder de titel : « Weet ge 't nog? Het is x jaar geleden gebeurd ». Dit zal een klankbeeld zijn van 1 uur waarin de gebeurtenissen van x jaar geleden, en dit op elk gebied, zullen herdacht worden,

Daarbij zullen de gewestelijke uitzendingen, die zich de jongste jaren in een steeds groeiend succes mochten verheugen, hun zeer volkse activiteit verder doorvoeren.

Kortom, het N. I. R. biedt aan eenieder zijn gading, en mag naast zijn informatieve werkzaamheid en zijn amusementsprogramma's als een waardevolle volksuniversiteit bestempeld worden.

Televisie.

De Regering heeft de televisie-proefuitzendingen aan het N.I.R. toevertrouwd voor een termijn van drie jaar.

Het door België gekozen systeem werd herhaalde malen door de h. Minister in het Parlement uiteengezet en werd nader omschreven in ons verslag voor de begroting van 1952. Bij de bespreking van de onderhavige begroting in de Kamer van Volksvertegenwoordigers, heeft de h. Minister andermaal het Belgisch systeem omschreven en beloofd aan de Technische Commissie voor advies het vraagstuk der mogelijkheden, door de vierde band geboden, te onderwerpen.

Hieronder volgen enkele gegevens die voor aanstaande herfst zullen nagestreefd worden.

4^e trimestre :

a) Collaboration de notre orchestre symphonique au Concours international de Musique Reine Elisabeth pour Composition ;

b) Exécution par orchestre de chambre et chœur d'Orfeo (Claudius Monteverdi) ;

c) Concert par l'orchestre de chambre : D. Milhaud présente ses œuvres ;

d) Sonnets de Louise Labé-D. Van de Woestijne (par orchestre symphonique) ;

e) Pieter Breughel l'Ancien par Jean Absil (orchestre symphonique et chœur) ;

f) L'Amfiparnasso — Orazio Vecchi (par L'Orchestre radio) ;

g) Così fan tutte — W. A. Mozart (orchestre de chambre) ;

h) Cantates — J. S. Bach (orchestre de chambre) ;

Les grandes manifestations culturelles sont également suivies avec la plus grande attention. D'autre part on poursuit l'exécution d'un programme de jeux radiophoniques composés par nos auteurs nationaux et on prépare une nouvelle série de montages, qui, sous le titre « Een schilderij wordt levend », seront consacrés à des toiles célèbres, qui seront commentées sous forme de textes dialogués, d'anecdotes, etc. Chaque montage sera introduit par un historien d'art de renom. Un autre genre nouveau de montages débutera en octobre, sous le titre « Weet ge 't nog? Het is x jaar geleden gebeurd. » Il s'agira cette fois d'images sonores d'une durée d'une heure, qui rappelleront les événements du passé dans tous les domaines.

En outre, les émissions régionales, dont le succès a été croissant au cours de ces dernières années, poursuivront leur activité qui est très appréciée dans les milieux populaires.

Bref, l'I. N. R. offre à chacun selon son goût et, en dehors de sa mission d'information et de ses programmes d'amusement, son activité peut être assimilée à celle d'une université populaire de qualité.

Télévision.

Le Gouvernement a confié à l'I.N.R., pour une durée de trois ans, la réalisation d'expériences dans le domaine de télévision.

Ce système choisi par la Belgique a été exposé à plusieurs reprises par M. le Ministre devant le Parlement et il a été décrit en détail dans notre rapport relatif au budget de 1952. Lors de la discussion du présent budget à la Chambre des Représentants, M. le Ministre a fourni de nouvelles précisions à ce sujet et il a promis de soumettre à la commission technique consultative le problème des possibilités offertes par la quatrième bande.

Voici quelques détails relatifs aux réalisations envisagées pour l'automne prochain.

I. — PROGRAMMA'S

A. — Schema der programma's :

1 avond studioprogramma : groot variété- of dramatisch programma. In de mate van het mogelijke, een tweede avond studioprogramma — klein programma, educatief of van een andere aard, aangevuld door een voorafgaand gefilmd programma;

2 avonden relais; de relais worden niet voorafgegaan door een aankondiging in de studio, maar door een gefilmde aankondiging;

2 avonden teleciné, bijvoorbeeld een fictiefilm en een of twee documentaires; een ruime plaats zou aan de nationale productie voorbehouden worden.

De programma's zouden één uur vijftien minuten tot één uur dertig minuten duren.

Onderbreking : eenmaal per week.

Onderbreking van de uitzendingen gedurende één der zomermaanden, bijvoorbeeld de maand Augustus.

Voorbeeld van schema :

I. — PROGRAMMES.

A. — Schéma des programmes :

1 soirée de programme de studio : grand programme de variétés ou dramatique. Si possible une seconde soirée programme studio — petit programme éducatif ou d'un autre caractère, complété par un programme filmé au préalable;

2 soirées de relais; les relais ne seront pas précédés d'une annonce au studio, mais d'une annonce filmée;

2 soirées de téléciné, p. ex. un film de fiction et un ou deux documentaires; une large place serait réservée à la production nationale.

Les programmes dureraient de une heure quinze minutes à une heure trente minutes.

Interruption : une fois par semaine.

Interruption des émissions durant un des mois d'été, par exemple le mois d'août.

Exemple de schéma :

DAGEN — JOURS	Vlaamse golflengte — Ondes flamandes	Fransé golflengte — Ondes françaises
Zondag. — <i>Dimanche</i>	Ciné. — <i>Ciné.</i>	Relais vanuit Frankrijk. — <i>Relais de France.</i>
Maan'ag. — <i>Lundi</i>	Onderbreking. — <i>Interruption.</i>	Klein studioprogramma. — <i>Petit programme de studio.</i>
Dinsdag. — <i>Mardi</i>	Relais vanuit Nederland. <i>Relais des Pays-Bas.</i>	Onderbreking. — <i>Interruption.</i>
Woensdag. — <i>Mercredi</i>	Klein studioprogramma. <i>Petit programme de studio.</i>	Ciné. — <i>Ciné.</i>
Donderdag. — <i>Jendredi</i>	Ciné. — <i>Ciné.</i>	Relais vanuit Frankrijk. <i>Relais de France.</i>
Vrijdag. — <i>Vendredi</i>	Relais vanuit Nederland. <i>Relais des Pays-Bas.</i>	Groot studioprogramma. <i>Grand programme de studio.</i>
Zaterdag. — <i>Samedi</i>	Groot studioprogramma. <i>Grand programme de studio.</i>	Ciné. — <i>Ciné.</i>

Opmerkingen :

Dit schema wordt bepaald door de mogelijkheden die de relais bieden.

Bovenstaand schema was het aanvankelijk ontworpen minimumprogramma dat ongeveer negen uur in de week zou innemen. Sedertdien echter werd contact genomen met tal van Westeuropese landen, zodat het, door middel van relais, zal mogelijk zijn bedoeld programma in zeer ruime mate uit te breiden, natuurlijk binnen de grenzen van de beschikbare kredieten.

Observations :

Ce schéma est déterminé par les possibilités offertes par les relais.

Il correspond au programme minimum initialement conçu et qui comprendrait environ neuf heures d'émission par semaine. Toutefois, depuis lors, les organisateurs sont entrés en contact avec différents pays de l'Europe occidentale, de sorte qu'il sera possible, grâce à des relais, de développer ce programme dans une large mesure, évidemment dans les limites des crédits disponibles.

Het schema houdt rekening met :

a) de noodzakelijkheid in de mate van het mogelijke meer dan één levend programma per week en per golflengte te voorzien, om reeds van bij de aanvang de plaats van de nationale productie te bepalen en de verdediging van de Belgische auteurs en kunstenaars te verzekeren;

b) de verplichting 43 uur repetities per week niet te overschrijden.

B. — PERSONEEL.

Het vast cultureel personeel bestaat uit een zeer beperkte groep van productieleiders.

Er werd bovendien voorzien dat aanvullend gespecialiseerd personeel per maand, per seizoen of per programma zou geëngageerd worden.

Deze personeelspolitiek steunt op de volgende overwegingen :

1^o de televisie is thans nog in het stadium van de voorlopige organisatie; er mogen voor de toekomst geen buitensporige verbintenissen aangegaan worden en evenmin mag de radio, die haar taak moet voortzetten, hieronder te lijden hebben.

2^o de televisie heeft van bij het begin medewerkers nodig, gespecialiseerd op verschillende gebieden, die in hun beroep praktijk opgedaan hebben zoals toneelmachinisten, maquilleuses, régisseurs... Deze beroepen bestaan niet bij de radio. De televisie moet eveneens beroep doen op toneel- en cinemaregisseurs die, afgezien van hun beroepskennis, een grote faam hebben en wier naam een waarborg is voor het programma. Dergelijke régisseurs vindt men buitenshuis, ook in het buitenland (bij wijze van uitzondering);

3^o van bij de aanvang is het noodzakelijk een zo groot mogelijk aantal medewerkers aan de televisie te interesseren : schrijvers, cineasten, schilders, toneelspelers, régisseurs, enz... In de eerste plaats omdat er voor de televisie een groot aantal programma's en veel ideeën nodig zijn en er bestendig naar hernieuwing moet gestreefd worden. Vervolgens omdat het publiek de televisie slechts gunstig zal onthalen, indien zal blijken dat dit uitdrukkingsmiddel voor allen toegankelijk is en niet uitsluitend voorbehouden wordt aan een eens en voor altijd gekozen ploeg.

De Voorzitter-Verslaggever,
H. DELPORT.

Le schéma tient compte :

a) de la nécessité de prévoir dans la mesure du possible plus d'un programme vivant par semaine et par longueur d'onde, afin de préciser dès le début la place que doit occuper la production nationale et d'assurer la défense des auteurs et artistes belges;

b) de la nécessité de ne pas dépasser quarante-trois heures de répétitions par semaine.

B. — PERSONNEL.

Le personnel culturel permanent comprend un groupe très réduit de directeurs de production.

On a prévu, d'autre part, l'engagement de personnel spécialisé de complément par mois, par saison et par programme.

Cette politique du personnel s'inspire des considérations suivantes :

1^o la télévision en est encore au stade de l'organisation provisoire. Il faut éviter de conclure pour l'avenir un nombre excessif d'engagements et d'appauvrir les services de la radio qui doit poursuivre sa tâche;

2^o dès le début, la télévision doit faire appel à des collaborateurs spécialisés dans différents domaines, qui ont acquis une expérience dans leur profession, tels les machinistes de la scène, les maquilleuses, les régisseurs... Ces professions n'existent pas à la radio. La télévision doit également faire appel à des régisseurs de théâtre et de cinéma qui indépendamment de leurs connaissances professionnelles, jouissent d'une grande renommée et dont le nom constitue une garantie pour le programme. Ces régisseurs doivent être recherchés à l'extérieur, et même à l'étranger (à titre exceptionnel).

3^o dès le début aussi, il est indispensable d'intéresser à la télévision le plus grand nombre possible de collaborateurs : écrivains, cinéastes, peintres, acteurs, régisseurs, etc. Tout d'abord, parce que la télévision a besoin d'un grand nombre de programmes et de beaucoup d'idées et qu'il est nécessaire de poursuivre un renouvellement incessant. Ensuite, parce que le public ne réservera un accueil favorable à la télévision que si ce moyen d'expression est accessible à tous et ne reste pas réservé à une équipe choisie une fois pour toutes.

Le Président-Rapporteur,
H. DELPORT.

AMENDEMENT
DÉPOSÉ PAR M. PONTUS.

TABLEAU.

TITRE PREMIER.

CHAPITRE II.

Subventions diverses.

ARTICLE 24.

Ajouter un 17, rédigé comme suit :

« Indemnité allouée à la S.N.C.F.B. destinée à l'octroi des bons de rééquipement ménager à des agents de la S.N.C.F.B. exclus du bénéfice par des instructions de cette même S.N.C.F.B. : 330.000 frs. ».

H. PONTUS.

Justification.

Se conformant à l'arrêté-loi du 28 juin 1946, la S. N. C. F. B. a étendu le bénéfice de la loi du 15 novembre 1945 à ses agents statutaires.

Quelques agents statutaires cependant ont été exclus du bénéfice de la loi précitée, parce que se trouvant, à la date du 15-1-46, repris en service-sous réserve - ou attendant la décision de la Commission d'enquête ayant à juger le comportement de ces agents durant la période d'annexion.

En équité, tout travailleur non frappé de condamnation judiciaire pour son comportement durant la période des hostilités 1940-1945, devrait bénéficier de la loi du 15 novembre 1945.

Ainsi se trouve justifié cet amendement.

L'amendement présenté au budget du Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale n'a pas été adopté par la Haute Assemblée, suite à l'intervention de Monsieur le Ministre du Travail et de la P. S., qui estima que l'amendement devait être déposé au budget du Ministère des Communica-

* * *

AMENDEMENT
INGEDIEND DOOR DE H. PONTUS.

TABEL.

TITEL I.

HOOFDSTUK II.

Diverse toelagen.

ARTIKEL 24.

Een n° 17 toe te voegen luidende :

« Vergoeding aan de N.M.B.S. met het oog op de toekenning van bons voor huishoudelijke wederuitrusting aan de agenten van de N.M.B.S. die daarvan uitgesloten waren door de instructies van de N.M.B.S. : 330.000 fr. ».

Verantwoording.

Overeenkomstig de besluitwet van 28 Juni 1946 heeft de N.M.B.S. het voordeel van de wet van 15 November 1945 tot haar statutaire agenten uitgebreid.

Enkele statutaire agenten werden evenwel van het voordeel van die wet uitgesloten omdat zij, op 15 Januari 1946, « onder voorbehoud » opnieuw in dienst genomen waren, in afwachting van de beslissing van de Onderzoekscommissie die te oordelen heeft over de houding van die agenten gedurende de periode van inlijving.

Naar billijkheid moest elke arbeider, tegen wie geen gerechtelijke veroordeling was uitgesproken wegens zijn houding tijdens de duur van de vijandelijkheden 1940-1945, het voordeel van de wet van 15 November 1945 genieten.

Aldus is dit amendement verantwoord.

Het amendement dat op de begroting van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg was ingediend, werd door de Hoge Vergadering niet aangenomen ingevolge de tussenkomst van de h. Minister van Arbeid en Sociale Voorzorg, die van oordeel was dat het op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen moest ingediend worden.

* * *

RÉPONSE.

Conformément aux dispositions réglementaires prises par la S. N. C. B. le bénéfice des bons de rééquipement ménager, dispensés par l'arrêté-loi du 15 novembre 1945, a été refusé aux agents statutaires de la Société qui avaient encouru une punition *disciplinaire administrative* en raison de leur comportement civique pendant la période des hostilités 1940-1945. A remarquer, que le refus des bons de rééquipement n'était pas subordonné à une *condamnation judiciaire*, terme employé dans la justification de l'amendement proposé par M. Pontus.

Tout comme pour les agents de l'état, une punition disciplinaire administrative entraînait la suppression du bénéfice des bons de rééquipement. Pour le surplus, cette disposition était appliquée aussi bien aux agents statutaires des régions rédimées qu'aux autres agents statutaires du pays.

Tous les agents des régions de l'Est, maintenus ou repris en service « sous réserve », exclus du bénéfice des bons de rééquipement ménager, se sont trouvés dans cette situation, c'est-à-dire qu'ils ont encouru une punition disciplinaire administrative entraînant la suppression des bons.

Toutefois, afin de s'assurer s'il ne se trouve parmi eux aucun agent, puni primitivement et dont la punition aurait été annulée ou remise dans la suite, la S. N. C. B. a procédé à une vérification approfondie de chaque cas en particulier. Il en est résulté qu'aucun des agents statutaires, qui ont été privés des bons de rééquipement ménager en raison de la punition encourue, n'a obtenu la remise ou l'annulation de cette punition.

Il s'ensuit donc que tous ces agents ont été privés à bon escient de l'avantage dont il s'agit et que l'amendement de M. Pontus n'est pas justifié.

ANTWOORD.

Overeenkomstig de door de N.M.B.S. getroffen reglementsbepalingen werd het voordeel van de bons voor huishoudelijke wederuitrusting, toegekend bij de besluitwet van 15 November 1945, geweigerd aan de statutaire agenten van de Maatschappij die een *administratieve tuchtstraf* hadden opgelopen wegens hun houding tijdens de vijandelijkheden 1940-1945. Opgemerkt zij dat de weigering van de wederuitrustingsbons niet afhankelijk was van een *gerechtelijke veroordeling*, welke term voorkomt in de verantwoording van het amendement van de h. Pontus.

Evenals voor het Rijkspersoneel bracht een administratieve tuchtstraf de intrekking van het voordeel der wederuitrustingsbons met zich mede. Overigens werd die bepaling evengoed toegepast op de statutaire agenten uit de genaaste gebieden als op de andere statutaire agenten van het laad.

Alle agenten uit de Oostelijke gebieden die « onder voorbehoud » in dienst gehouden of hernomen waren, en die uitgesloten werden van het voordeel der bons voor huishoudelijke wederuitrusting, verkeerden in dezelfde toestand : zij hadden een administratieve tuchtstraf opgelopen, welke de weigering van de bons tot gevolg had.

Ten einde evenwel na te gaan of er zich tussen hen geen enkel agent bevond die aanvankelijk gestraft was doch wiens straf nadien vernietigd of opgeheven werd, heeft de N.M.B.S. elk geval afzonderlijk grondig onderzocht. Hieruit is gebleken dat een enkel van de statutaire agenten, aan wie de bons voor huishoudelijke wederuitrusting werden geweigerd op grond van de opgelopen straf, de opheffing of vernietiging van die straf heeft verkregen.

Hieruit volgt dus dat al die agenten terecht werden beroofd van het voordeel waarvan sprake en dat het amendement van de h. Pontus niet verantwoord is.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1953 a été voté le 28 mai par la Chambre des Représentants par 104 voix contre 80 et une abstention.

Ce budget a été adopté par votre Commission des Communications par 10 voix contre 7.

L'amendement déposé par l'honorable Monsieur Pontus a été rejeté par 10 voix contre 6 et une abstention.

Le Rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Président-Rapporteur,
H. DELPORT.

Les Rapporteurs,
Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES,
O. VAN DEN STORME,
A. USELDING.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1953 is op 28 Mei door de Kamer der Volksvertegenwoordigers met 104 tegen 80 stemmen bij 1 onthouding aangenomen.

Die begroting is door uw Commissie van Verkeerswezen met 10 tegen 7 stemmen aanvaard.

Het amendement van de geachte h. Pontus is met 10 tegen 6 stemmen bij 1 onthouding verworpen.

Dit verslag is bij eenparigheid goedgekeurd.

De Voorzitter-Verslaggever,
H. DELPORT.

De Verslaggevers,
Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES,
O. VAN DEN STORME,
A. USELDING,

ANNEXES**au rapport du comte de la Barre d'Erquelinnes.****A. Electrification du réseau de la S.N.C.B.****QUESTION.**

Pourquoi la S.N.C.B. n'exécute-t-elle pas en régie les travaux d'électrification ?

RÉPONSE

La S.N.C.B. ne dispose pas du personnel qualifié et spécialisé et du matériel approprié pour exécuter les travaux d'électrification.

Il aurait fallu, dès lors, réduire le personnel en service ou procéder à des recrutements d'agents spécialisés qui seraient à licencier par après.

Dès lors, il était plus indiqué de s'adresser aux firmes spécialisées en la matière pour exécuter les travaux d'électrification proprement dits.

REMARQUE.

Il importe que les travaux d'électrification soient poursuivis sans désespérer.

RÉPONSE.

Depuis mon arrivée à la tête du Département, j'ai toujours insisté pour que les travaux de la deuxième tranche du programme d'électrification soient exécutés dans le but d'aboutir aussi rapidement que possible.

J'ai eu dernièrement l'occasion de visiter quelques chantiers et je peux vous assurer que l'effort déployé actuellement est réel et important.

C'est ainsi que 1954 verra successivement le trafic électrifié sur :

Bruxelles-Gand;
Bruxelles-Alost;
Gand-Ostende;
Bruxelles-Louvain;
Bruxelles-Blankenberge-Knokke.

Les mises en service se poursuivront en 1955 sur :

Louvain-Liège;
Louvain-Malines;
Bruxelles-Louvain;
Ottignies-Louvain.

BIJLAGEN**tot het verslag van graaf de la Barre d'Erquelinnes.****A. Electrificatie van het spoornet.****VRAAG.**

Waarom voert de N.M.B.S. de electrificatie niet in eigen beheer uit ?

ANTWOORD.

De N.M.B.S. beschikt niet over geschoold personeel en passend materieel om de electrificatiewerken uit te voeren.

Het personeel had dus een nieuwe opleiding moeten ontvangen ofwel had de Maatschappij gespecialiseerde krachten in dienst moeten nemen, die achteraf weer afgedankt zouden worden.

Het was dus beter direct de gespecialiseerde firma's aan te spreken om de eigenlijke electrificatiewerken uit te voeren.

OPMERKING.

Het is van belang dat de electrificatiewerken onafgebroken worden doorgezet.

ANTWOORD.

Sedert ik aan het hoofd van het Departement ben, heb ik steeds aangedrongen op de uitvoering van het tweede deel van het electrificatieprogramma, ten einde zo spoedig mogelijk gereed te komen.

Onlangs had ik de gelegenheid om enkele bouwobjecten te bezoeken en ik kan u verzekeren dat er tegenwoordig werkelijk een grote inspanning wordt gedaan.

Zo zal het electrisch verkeer in 1954 achtereenvolgens tot stand komen op de lijnen :

Brussel-Gent;
Brussel-Aalst;
Gent-Oostende;
Brussel-Leuven;
Brussel-Blankenberge-Knokke.

De ingebruikneming zal in 1955 voortgezet worden op de lijnen :

Leuven-Luik;
Leuven-Mechelen;
Brussel-Leuven;
Ottignies-Leuven.

En 1956, l'électrification de Namur-Arlon-Athus — décidée il y a quelques mois par le Conseil de la S.N.C.B. — permettra de relier directement par trains électriques le port d'Anvers au Sud du Luxembourg.

Nous aurons ainsi électrifié 615 km en cinq ans, alors que la ligne Paris-Lyon, longue de 512 km, a nécessité six ans.

Lorsque toutes ces lignes seront mises en service, nous aurons un total de 790 km de lignes électrifiées, soit 16 p. c. du réseau, mais assurant 40 p. c. du trafic brut et 50 p. c. du trafic voyageurs.

QUESTION.

Il importe que les travaux d'électrification soient exécutés aux moindres frais possibles.

Pourquoi, dès lors, a-t-on remplacé aux lignes électrifiées la signalisation mécanique par la signalisation lumineuse (voir les Pays-Bas et la France) ?

RÉPONSE

En ce qui concerne notre réseau, nous ne pouvons oublier que les techniciens belges ont eu à tenir compte du fait qu'il est plus dense que celui de nos voisins du Nord et qu'il dessert un trafic plus important tant en marchandises qu'en voyageurs; pour ce dernier trafic en particulier, il se constate en Hollande des pointes moins accusées.

Il s'ensuit que sur le réseau belge, il faut généralement approprier au préalable de nombreux ouvrages d'art et aménager des gares étendues et compliquées; à cela s'ajoute, qu'en relation avec l'électrification, la suppression de passages à niveau se réalise sur une échelle plus vaste en Belgique qu'en Hollande.

Il va sans dire que ces divers facteurs ont leur incidence sur le coût et le rythme d'exécution de notre programme d'électrification.

Pour ce qui concerne la signalisation, la situation diffère aussi sensiblement. Les palettes des signaux hollandais ne peuvent occuper que la position 45° par rapport à l'horizontale, alors qu'en Belgique la signalisation mécanique est à 3 positions et les chandeliers sont plus nombreux et plus encombrants.

La signalisation lumineuse a été appliquée en Belgique sur les tronçons à trafic rapide et très dense, mais cette même solution a été appliquée également ou le sera en Hollande sur les lignes les plus chargées. La France aussi a remplacé la signalisation mécanique par une signalisation lumineuse sur la ligne Paris-Lyon.

Quant aux lignes à trafic lent du réseau belge, l'électrification n'empêchera pas de conserver leur signalisation mécanique.

In 1956 zal de electrificatie Namen-Aarlen-Athus — waar toe enkele maanden geleden door de Raad van de N.M.B.S. is besloten — een directe verbinding met elektrische treinen mogelijk maken tussen de haven van Antwerpen en het Zuiden van Luxemburg.

Wij zullen aldus in vijf jaar 615 km. geëlectrificeerd hebben, terwijl de lijn Parijs-Lyon, die 512 km. lang is, zes jaar tijd gevraagd heeft.

Wanneer al deze lijnen in gebruik zullen genomen zijn, zullen wij beschikken over 790 km. geëlectrificeerde lijnen, d. i. 16 t. h. van het net, maar 40 t. h. van het goederenverkeer en 50 t. h. van het personenverkeer.

VRAAG.

Het is van belang dat de electrificatiewerken zo goedkoop mogelijk worden uitgevoerd.

Maar waarom heeft men dan op de geëlectrificeerde lijnen de mechanische signalisatie vervangen door een lichtsignalisatie (zie Nederland en Frankrijk) ?

ANTWOORD.

Wij mogen niet vergeten dat de Belgische technici rekening hebben moeten houden met het feit dat ons net dichter is dan het Nederlandse, en dat het een drukker verkeer te verwerken heeft, zowel van goederen als van personen; vooral voor het personenverkeer zijn er in Nederland minder toppunten waar te nemen.

Hieruit volgt dat op het Belgisch net in het algemeen vooraf een aantal kunstwerken moeten worden aangebracht, en dat er ruime en ingewikkelde stations nodig zijn; hierbij komt dat, in verband met de electrificatie, de opheffing van overwegen in België op een ruimere schaal plaats heeft dan in Nederland.

Het ligt voor de hand dat deze verschillende factoren van invloed zijn op de kosten en het tempo van uitvoering van ons electrificatieprogramma.

Wat de signalisatie betreft, is de toestand ook nogal verschillend. De Nederlandse seinen kunnen slechts de stand 45° in verhouding tot de horizontale lijn innemen, terwijl de mechanische signalisatie in België drie posities heeft en de kandelaars talrijker en groter zijn.

De lichtsignalisatie is in België toegepast op baanvakken met snel en druk verkeer, maar deze oplossing zal ook in Nederland ingevoerd worden op de drukste lijnen. Ook Frankrijk heeft de mechanische signalisatie op de lijn Parijs-Lyon door een lichtsignalisatie vervangen.

Wat de minder drukke lijnen van het Belgisch net betreft, behoeft de mechanische signalisatie niet opgegeven te worden ten gevolge van de electrificatie.

QUESTION.

a) Prière de me fournir le coût de l'électrification des différentes lignes en service et en construction ainsi que le trafic assuré.

b) La S.N.C.B. est-elle encore liée au Syndicat d'Etudes ?

RÉPONSE

a) Ci-après les renseignements demandés :

VRAAG.

a) Gelieve de kosten op te geven voor de electrificatie van de verschillende reeds in dienst genomen of in aanleg zijnde lijnen alsmede het verzekerd verkeer.

b) Is de N.M.B.S. nog gebonden aan het Studiesyn-
dicaat ?

ANTWOORD.

a) Hieronder de gevraagde inlichtingen :

LIGNES — LIJNEN	Dépenses totales (millions)	Longueur de la ligne (km.)	Dépense par km. de ligne (millions)	Voyageurs km. (millions)	T. K. B. R. millions
	<i>Totale uitgaven (millioenen)</i>	<i>Lengte van de lijn (km.)</i>	<i>Uitgaven per km. (millioenen)</i>	<i>Reizigers- km. (millioenen)</i>	<i>V. B. T. K. (millioenen) (3)</i>
Bruxelles-Ostende plus antenne. — <i>Brussel-Oostende plus uitloper</i>	1,491	180	8,3	800	1.550
Bruxelles-Liège plus antenne. — <i>Brussel-Luik plus uit- loper</i>	2,006	160	12,5 (1)	850	2.100
Bruxelles-Namur plus antenne. — <i>Brussel-Namen plus uitloper</i>	1,213	128	9,5	350	1.320
Namur-Arlon-Athus. — <i>Namen-Aarlen-Athus</i>	1,020	152	6,7	225	2.810
Bruxelles-Charleroi et Linkebeek-Anvers-Nord. — <i>Brussel- Charleroi en Linkebeek-Antwerpen-Noord</i>	1,533	126	12,1 (2)	300	1.450

(1) Dépense influencée par les grands travaux de génie civil à Liège, Louvain, Waremmes ainsi que par la suppression de nombreux passages à niveau entre Bruxelles et Louvain. — *Deze uitgave wordt beïnvloed door de grote kunstwerken te Luik, Leuven, Borgworm en door de opheffing van een groot aantal overwegen tussen Brussel en Leuven.*

(2) Dépense influencée par le quadruplement de la voie entre Luttre et Charleroi et l'aménagement du nœud de Mortsel. — *Deze uitgave wordt beïnvloed door de verviervoudiging van de baan tussen Luttre en Charleroi en de aanleg van het knooppunt te Mortsel.*

(3) Il s'agit du trafic total voyageurs plus marchandises. T. K. B. R. signifie Tonnes Km. bruts remorqués. — *Het betreft hier het totale personen- en goederenverkeer. V. B. T. K. betekent Vervoerde Bruto Ton Km.*

b) La S.N.C.B. n'est plus liée au Syndicat d'Etudes.

Le rapport est adopté à l'unanimité moins 1 abstention.

B. Renseignements au sujet de l'utilisation éventuelle des locomotives Diesel-electriques.

Depuis quelque temps déjà, la S.N.C.B. s'intéresse au problème de la traction Diesel électrique.

L'application du Plan Schuman et les mesures tarifaires, qui en découlent, ont mis l'accent une fois de plus sur la nécessité urgente de diminuer le prix de revient ferroviaire.

Il faut, dès lors, aviser des mesures pour nous armer et ne pas nous laisser devancer par d'autres pays dans ce domaine.

D'autre part, le parc de locomotives de la Société comprend un nombre important d'unités à remplacer.

La Société s'est, dès lors, penchée d'une façon plus concrète encore sur le problème de la Dieselisation, qui permet de réaliser des économies d'exploitation appréciables.

B. Gegevens omtrent het eventueel gebruik van elektrische Diesel-locomotieven.

De N.M.B.S. interesseert zich al een hele tijd voor de elektrische Dieseltractie.

De toepassing van het Plan Schuman en de tariefmaatregelen die daaruit voortvloeien, hebben eens te meer de noodzaak aangetoond van een verlaging der kostprijzen van het spoorverkeer.

Wij moeten derhalve bedacht zijn op de nodige maatregelen en ons niet laten voorbijstreven door andere landen.

Verder zijn er een groot aantal locomotieven van de Maatschappij te vervangen.

De Maatschappij heeft dus een concreet onderzoek gewijd aan het probleem van de Dieseltractie, die aanzienlijke besparingen mogelijk maakt.

Il est certainement superflu d'insister sur le fait qu'il est du plus haut intérêt d'entamer le plus rapidement possible la substitution de locomotives Diesel aux locomotives de manœuvre à vapeur dont l'utilisation est par trop coûteuse.

Quant aux locomotives de route, une étude faite dernièrement a démontré que la rentabilité de la Dieselisation était à peu près équivalente à la rentabilité de l'électrification.

Dès lors, la S.N.C.B. s'est proposée d'acquérir un nombre suffisant de locomotives Diesel pour l'exploitation de la ligne Namur-Arlon-Athus (ligne du Luxembourg, en attendant son électrification), et de la ligne Athus-Meuse, lignes particulièrement importantes dans le cadre de l'application du Plan Schuman.

Les tracteurs Diesel, qui deviendraient disponibles après l'électrification, trouveraient immédiatement leur emploi sur le réseau avec une rentabilité qui atteindrait au minimum celle de la ligne du Luxembourg.

C. Divers.

QUESTION.

Pourquoi ne permet-on pas à la S.N.C.B. de transporter par route ?

RÉPONSE

Jusqu'ici, il a été de tradition à la S.N.C.B. d'organiser dans le cadre de l'exploitation de son réseau ferré, des transports par route de complément. Les exemples les plus typiques de cette activité se retrouvent dans le transport par camion de colis à échanger entre deux ou plusieurs gares desservant une même agglomération ainsi que dans la prise et la remise à domicile.

La création des « centres routiers » tend à donner à cette activité sa pleine efficacité en vue de contribuer à la compression des dépenses.

QUESTION.

Pourquoi n'a-t-on pas encore reconstruit l'atelier central de Cuesmes, dont la restauration a été promise depuis longtemps ?

RÉPONSE

Il importe de mettre les choses au point.

Ce qui a été décidé est :

Les activités actuellement dévolues à l'Atelier Central de Cuesmes seront maintenues, soit en restaurant l'atelier à son emplacement actuel, soit en construisant de nouveaux bâtiments dans les environs immédiats. Il en résulte donc que l'on ne s'est pas encore prononcé au sujet de l'emplacement exact où l'atelier sera reconstruit.

La question est pour le moment à l'examen des hautes instances de la S.N.C.B.

Wij behoeven de nadruk niet te leggen op het feit dat het van het grootste belang is, dat zo spoedig mogelijk Diesel-locomotieven in de plaats gesteld worden voor de stoomlocomotieven voor de rangering, die al te duur komen in het gebruik.

Wat de baanlocomotieven betreft, is uit een onlangs gemaakte studie gebleken dat de rentabiliteit van de Dieseltractie nagenoeg overeenkwam met die van de electrificatie.

Derhalve heeft de N.M.B.S. zich voorgenomen een voldoende aantal Diesel-locomotieven aan te schaffen voor de lijn Namen-Aarlen-Athus (de lijn van Luxemburg, in afwachting van de electrificatie) en voor de lijn Athus-Maas, welke lijnen van bijzonder belang zijn in het kader van het Plan Schuman.

De Dieseltractoren, die na de electrificatie beschikbaar mochten komen, zouden onmiddellijk op het net gebruikt kunnen worden met ten minste evenveel rentabiliteit als de lijn van Luxemburg.

C. Varia.

VRAAG.

Waarom mag de N.M.B.S. niet aan wegvervoer doen ?

ANTWOORD.

Het is altijd traditie geweest dat de N.M.B.S. in het kader van de exploitatie van het spoornet aanvullende wegtransporten organiseerde. Een zeer typisch voorbeeld daarvan is te vinden in het transport per vrachtwagen van colli, die uitgewisseld moeten worden tussen twee of meer stations van eenzelfde agglomeratie alsmede voor afhaling en bezorging aan huis.

De instelling van « baancentra » wil aan deze activiteit haar volle doelmatigheid geven om bij te dragen tot inkrimping van de uitgaven.

VRAAG.

Waarom is de hoofdwerkplaats te Cuesmes nog niet herbouwd, hoewel dit reeds zolang is beloofd ?

ANTWOORD.

Hier is een rechtzetting nodig.

Besloten is het volgende :

Het werk, dat is opgedragen aan de hoofdwerkplaats te Cuesmes, blijft gehandhaafd, hetzij door herbouw van de werkplaats op dezelfde plaats als thans, hetzij door nieuwbouw in de onmiddellijke omgeving. Hieruit volgt dus dat er nog geen beslissing is genomen omtrent de juiste plaats, waar de werkplaats herbouwd zal worden.

Deze zaak is vooralsnog in studie bij de hoge instanties van de N.M.B.S.

QUESTION.

1° N'est-il pas possible d'élargir le passage à niveau n° 22 à Lierre ou éventuellement le supprimer et le remplacer par un ouvrage d'art ?

2° Il importerait que des abris soient construits à la gare de Kontich.

3° Il semble que les autorails assurant actuellement le service sur la section Lierre-Kontich sont d'une capacité insuffisante.

RÉPONSE

1° Jusqu'à présent la question de l'élargissement du passage à niveau n° 22 à Lierre n'a pas encore été soulevée.

Cependant le Département des Travaux Publics a été saisi d'une demande pour supprimer le passage à niveau et le remplacer par un ouvrage d'art.

Jusqu'à présent, il n'a pas encore été statué au sujet de cette demande.

2° J'ai fait examiner la question de la construction d'abris à la gare de Kontich.

3° La question des conditions de déplacement sur la section Lierre-Kontich fait également l'objet d'un examen.

Je dois toutefois faire remarquer, dès à présent, que la section est parcourue en 10 ou 12 minutes et que dès lors la question peut se poser de savoir si la dépense supplémentaire, qui résultera de l'utilisation d'auto-rails double, est bien justifiée.

QUESTION.

N'y a-t-il pas possibilité que les voitures de deuxième classe se trouvent toujours au même endroit dans la composition des trains ?

RÉPONSE

Naguère, à un moment où les gares bruxelloises étaient encore des gares à rebroussement, les voitures de deuxième classe étaient classées en tête des trains dans la direction vers Bruxelles et en queue au départ de Bruxelles.

Actuellement, étant donné la mise en service de la Jonction Nord-Midi, le principe a été admis que les voitures de deuxième classe doivent se trouver au milieu de la rame.

Pour les rames électriques, une difficulté se présente toutefois, en ce sens que les voitures électriques forment un ensemble complet et indivisible.

Dans ces trains, les voitures de deuxième classe peuvent se présenter sur toute la longueur du train, mais la composition de chaque train en particulier est toujours la même.

On a envisagé d'annoncer la composition des trains à la gare de Bruxelles Central au moyen des haut-parleurs qui y sont installés. Toutefois, on a dû abandonner ce moyen, étant donné qu'il pouvait donner lieu à confusion, notamment aux heures de pointe

VRAAG.

1° Is het niet mogelijk om de overweg n° 22 te Lier te verbreden of hem eventueel te vervangen door een kunstwerk ?

2° In het station te Kontich zouden schuilplaatsen moeten worden gebouwd;

3° Het schijnt dat de railauto's op het baanvak Lier-Kontich niet volstaan om het verkeer te verwerken.

ANTWOORD.

1° Tot dusver is de kwestie van de verbreding van de overweg n° 22 te Lier nooit ter sprake gekomen.

Bij het Departement van Openbare Werken is evenwel een verzoek ingekomen om de overweg te vervangen door een kunstwerk.

Op dit verzoek is tot dusver nog niet beslist;

2° De kwestie van de bouw van schuilplaatsen in het station te Kontich heb ik in studie laten nemen;

3° De kwestie van het verkeer op het baanvak Lier-Kontich is eveneens aan een onderzoek onderworpen.

Ik moet echter nu reeds opmerken, dat de rit slechts 10 of 12 minuten duurt, en dat men zich derhalve kan afvragen of de kosten voor gebruik van dubbele railauto's wel te verantwoorden zijn.

VRAAG.

Is het niet mogelijk om de 2^{de} klasse-rijtuigen altijd dezelfde plaats te geven bij de samenstelling van de treinen ?

ANTWOORD.

Vroeger, toen de Brusselse stations nog eindstations waren, kwamen de 2^{de} klasse-rijtuigen altijd vooraan in de richting Brussel en achteraan bij vertrek uit Brussel.

Sedert de ingebruikneming van de Noord-Zuidverbinding is als regel aangenomen dat de 2^{de} klasse-rijtuigen in het midden van de trein geplaatst worden.

Voor de elektrische treinen bestaat echter deze moeilijkheid, dat de rijtuigen een volledig en ondeelbaar geheel vormen.

In deze treinen kunnen 2^{de} klasse-rijtuigen voorkomen over de gehele lengte van de trein, maar de samenstelling van elke trein op zichzelf blijft altijd gelijk.

Er is reeds overwogen om de samenstelling van de treinen in het Centraal Station te Brussel aan te kondigen door de luidsprekers. Men heeft hier echter moeten van afzien, omdat dit verwarring kon stichten, vooral op de spitsuren, wanneer treinen van verschil-

lorsque des trains de composition différente se succèdent à de courts intervalles.

La situation sera améliorée dans une mesure importante au mois d'octobre prochain, lorsque les trains circuleront sur un plus grand nombre de voies.

En ce qui concerne les trains internationaux, la S.N.C.B. se propose d'annoncer leur composition sur un tableau dans les principales gares. Un tableau de ce genre est déjà utilisé à la gare de Bruxelles-Nord et donne entièrement satisfaction à la clientèle.

REMARQUE.

Je ne puis marquer mon accord au sujet du licenciement du personnel de la S.N.C.B.

RÉPONSE

Il importe de spécifier que, dans le cadre de la réduction de l'effectif du personnel, la S.N.C.B. n'envisage nullement de licencier du personnel statutaire (agent définitif ou provisoire).

Par contre, on licencie des agents temporaires — à la fin de la bonne saison — qui étaient utilisés aux travaux saisonniers du service de la voie. Ces agents temporaires sont repris l'année suivante, au début de la bonne saison.

Ce procédé n'a rien d'extraordinaire. Il a toujours existé et il est même prévu au Statut du Personnel.

QUESTION.

Les années prestées à la Reichsbahn par les agents de la S.N.C.B. des cantons de l'Est sont-elles valorisées pour la pension de survie ?

RÉPONSE

La pension de survie est acquise par les agents statutaires à titre onéreux. Elle est la contre-partie des versements effectués à la Caisse des Veuves et Orphelins.

Comptent seules pour le calcul de la pension de survie, les années de contribution à la dite Caisse.

La situation réservée aux agents définitifs des régions de l'Est, à ce point de vue, se présente comme suit :

1° Les agents définitifs, qui se sont repliés à l'intérieur du pays et qui ont continué à travailler pour la S.N.C.B., ont été rémunérés par celle-ci. Ils ont donc tous contribué d'office à la Caisse des Veuves et Orphelins.

2° Ceux qui ont suspendu leur activité professionnelle pour se soustraire aux poursuites de l'ennemi, ont également été rémunérés par application des dispositions prévues à cet égard. Ils ont donc également tous contribué d'office à la Caisse des Veuves et Orphelins.

lende samenstelling kort op elkaar het station binnenlopen.

Hierin zal een grote verbetering komen in de maand October, wanneer de treinen een groter aantal sporen ter beschikking zullen hebben.

Wat de internationale treinen betreft, de N.M.B.S. zal de samenstelling van deze in de voornaamste stations op een bord aangeven. In het Noordstation te Brussel wordt reeds zulk een bord gebruikt en het voldoet de cliëntele op alle punten.

VRAAG.

Ik kan het niet eens zijn met de afdanking van personeel bij de N.M.B.S.

ANTWOORD.

Er zij op gewezen dat de N.M.B.S. in het kader van de inkrimping van het personeel in het geheel niet van plan is om statutair personeel af te danken (vaste of voorlopige beampten).

Daarentegen wordt op het einde van het zomerseizoen wel tijdelijk personeel afgedankt, dat seizoenwerk verricht in de baandienst. Dit tijdelijk personeel wordt het volgende jaar in het begin van het zomerseizoen weer in dienst genomen.

Dit systeem is niets buitengewoons. Het heeft altijd bestaan en het is zelfs vastgelegd in het statuut van het personeel.

VRAAG.

Tellen de jaren dienst die beampten van de N.M.B.S. in de Oostkantons hebben gepresteerd voor de Reichsbahn mede bij de berekening van het overlevingspensioen ?

ANTWOORD.

Het overlevingspensioen wordt door de statutaire beampten verkregen onder bezwarenden titel. Het wordt uitgekeerd op grond van de stortingen in de weduwen- en wezenkassen.

Bij de berekening van het overlevingspensioen tellen alleen de jaren van storting in die kas mede.

De toestand van de vaste beampten uit de Oostkantons is in dit opzicht als volgt :

1° De vaste beampten, die de wijk genomen hebben naar het binnenland en zijn blijven werken voor de N.M.B.S., hebben hun loon van de Maatschappij ontvangen. Zij hebben dus allen van ambtswege bijgedragen in de kas voor weduwen en wezen;

2° Degenen, die hun werk gestaakt hebben om zich aan de vervolgingen van de vijand te onttrekken, werden ook bezoldigd met toepassing van de desbetreffende bepalingen. Ook dezen hebben dus allen van ambtswege bijgedragen in de weduwen- en wezenkas;

3° Les agents définitifs, qui ont repris du service à la Reichsbahn ou qui ont été incorporés de gré ou de force dans la Wehrmacht ou encore qui ont interrompu leur activité professionnelle pour des raisons personnelles, ont eu la faculté de valider par des versements volontaires la période de leur absence à la S.N.C.B.

En ce qui concerne les agents qui ont repris du service à la Reichsbahn, il importe de remarquer que les retenues, opérées par la Reichsbahn sur les rémunérations payées, font double emploi avec les versements qu'ils ont éventuellement effectués volontairement.

Des démarches ont été entreprises auprès de la Reichsbahn en vue d'obtenir le remboursement au profit des intéressés.

Les négociations sont toujours en cours.

3° De vaste beambten, die dienst genomen hebben bij de Reichsbahn of die vrijwillig of gedwongen bij de Wehrmacht zijn ingelijfd, of die hun werk hebben neergelegd om persoonlijke redenen, hebben de mogelijkheid gehad om de tijd van hun afwezigheid bij de N.M.B.S. aan te vullen met vrijwillige stortingen.

Wat de beambten betreft, die dienst genomen hebben bij de Reichsbahn, valt op te merken, dat de bedragen, die de Reichsbahn van hun wedde heeft ingehouden niet tellen als zij eventueel vrijwillig gestort mochten hebben.

Er zijn stappen gedaan bij de Reichsbahn, om te verkrijgen dat die gelden ten bate van de betrokkenen worden terugbetaald.

De onderhandelingen zijn nog aan de gang.

ANNEXES**au rapport de M. Van den Storme****QUESTION 1.**

Je voudrais connaître la valeur des engagements et accords pris entre l'O.N.J. et la S.N.C.B.

Le Parlement ne sera-t-il pas mis devant le fait accompli quand il aura à approuver des accords réalisés depuis des années et correspondant aux crédits votés par le Parlement?

Il y a actuellement une Commission qui prépare la Convention définitive, mais il y a les statuts et la loi du 11 juillet 1935. Celle-ci dit à l'article 1 : « l'O.N.J. a pour mission... faire tous accords avec la S.N.C.B. ».

Il y a l'article 5 (Redevance de passage). Il y a l'article 9 (autorisation d'affermir).

Ne sommes-nous pas (Parlement) mis devant un fait accompli et notre vote sera-t-il plus qu'une formalité?

RÉPONSE.

Les accords pris jusqu'à présent entre la S.N.C.B. et l'O.N.J. n'ont qu'un caractère provisoire. La Convention actuelle doit cesser ses effets au moment de la mise en application de la Convention définitive et n'engage donc nullement l'avenir.

Le préambule de la Convention provisoire spécifie d'ailleurs que le législateur doit approuver la Convention définitive déterminant les conditions dans lesquelles la S.N.C.B. sera autorisée à intégrer la Jonction dans son réseau.

Pour le surplus, la signature de la Convention provisoire n'implique d'aucune des parties intéressées (Etat, S.N.C.B. et O.N.J.) aucun engagement financier, la S.N.C.B. établissant un compte des recettes et des dépenses.

Ce compte, basé sur une période d'exploitation de deux ans (dans le cas de la conclusion de la Convention définitive à la date du 31 décembre 1954 et d'une plus longue période si cette date est postposée), donnera des indications qui permettront de fixer, de façon équitable, les conditions d'affermage de la Jonction à la S.N.C.B.

Le projet de Convention définitive qui sera élaboré par une Commission mixte fera l'objet d'un projet de loi qui sera soumis aux Chambres législatives. Celles-ci auront donc l'occasion de discuter et d'amender éventuellement ce projet.

BIJLAGEN**tot het Verslag van de heer Van den Storme****VRAAG 1.**

Ik zou graag de waarde te weten komen van de tussen het N.B.V. en de N.M.B.S. aangegane verbintenissen en akkoorden.

Zal het Parlement niet voor het voldongen feit geplaatst worden wanneer het de overeenkomsten zal moeten goedkeuren die sinds jaren gesloten werden en met de door het Parlement gestemde kredieten overeenstemmen?

Thans bestaat er een Commissie die de definitieve Overeenkomst voorbereidt, doch er zijn de statuten en de wet van 11 Juli 1935. Artikel 1 van deze laatste luidt : « De opdracht van het N.B.V. omvat... alle overeenkomsten met de N.M.B.S. ».

Er is het artikel 5 (Weggeld). Er is artikel 9 (machtiging tot verpachting).

Worden wij (Parlement) niet voor een voldongen feit geplaatst en zal onze stemming nog slechts een formaliteit zijn?

ANTWOORD.

De tot nog toe tussen de N.M.B.S. en het N.B.V. getroffen regelingen hebben slechts een voorlopig karakter. De huidige overeenkomst moet vervallen op het ogenblik dat de definitieve overeenkomst van toepassing wordt en heeft dan ook geen bindende kracht voor de toekomst.

In de inleiding van de voorlopige overeenkomst wordt trouwens bepaald dat de wetgever zijn goedkeuring moet hechten aan de definitieve overeenkomst tot vaststelling van de voorwaarden waaronder aan de N.M.B.S. machtiging zal worden verleend om de Verbinding in haar net op te nemen.

Bovendien heeft de ondertekening van de voorlopige overeenkomst voor geen enkele van de betrokken partijen (Staat, N.M.B.S. en N.B.V.) enige financiële verbintenis ten gevolge, vermits de N.M.B.S. een rekening der ontvangsten en uitgaven opmaakt.

Die rekening, gegrond op een exploitatietijdperk van twee jaar (ingeval de definitieve overeenkomst op 31 December 1954 gesloten wordt en op een langer tijdperk indien zulks op een latere datum geschiedt), zal de gegevens verstrekken op grond waarvan de voorwaarden voor het verpachten van de Verbinding aan de N.M.B.S. op billijke wijze zullen kunnen vastgesteld worden.

Voor het ontwerp van definitieve overeenkomst, dat door een gemengde Commissie zal worden opgemaakt, zal een ontwerp van wet bij de Wetgevende Kamers ingediend worden. Deze zullen dus de gelegenheid hebben om dit ontwerp te bespreken en eventueel te amenderen.

QUESTION 2.

Je voudrais connaître quels sont *les principes qui sont à la base* de ces accords O.N.J. - S.N.C.B.

Je voudrais connaître ces principes pour ce qui concerne :

- a) Gares et Haltes;
- b) Infrastructures, voies, etc.;
- c) Signalisation;
- d) Caténaires et lignes aériennes;
- e) Transformateurs, courant, ventilation, etc.

RÉPONSE.

Les principes qui sont à la base de la Convention provisoire O.N.J. - S.N.C.B. pour ce qui concerne l'exploitation des gares et haltes, infrastructures, voies, signalisation, caténaires et lignes aériennes, transformateurs, courant, ventilation, etc. sont :

1^o La S.N.C.B. aura, au fur et à mesure des remises qui seront actées par procès-verbaux établis contradictoirement, la jouissance gratuite des installations fixes nécessaires à l'exploitation de la Jonction Nord-Midi;

2^o L'O.N.J. garantit la S.N.C.B. contre toutes charges résultant d'un vice de construction des installations qu'il met à la disposition de la S.N.C.B. et contre toute responsabilité de ce chef;

3^o L'O.N.J. rétrocède à la S.N.C.B. la totalité des redevances de passage fixées conformément à l'article 5 de la loi du 11 juillet 1935 et charge la S.N.C.B. de les percevoir;

4^o La S.N.C.B. aura le droit exclusif de publicité dans les gares et haltes de la Jonction et dans leurs dépendances. Elle pourra concéder ce droit à son profit;

5^o La S.N.C.B. pourra exploiter les restaurants, buvettes, kiosques à journaux et autres débits dans les gares et haltes de la Jonction Nord-Midi ou en concéder l'exploitation à son profit;

6^o Pour la durée de la Convention provisoire, la S.N.C.B. dégage complètement sa responsabilité en cas de dommages ou inconvénients occasionnés du fait de l'existence de la Jonction ou de l'exploitation de celle-ci, soit aux constructions situées au-dessus ou aux abords des tunnels et des gares, soit aux occupants de ces constructions ou aux biens qu'elles renferment, sauf le cas de faute lourde dans le chef de la S.N.C.B.

QUESTION.

Je voudrais connaître quels sont *les principes* qui sont à la base de ces accords O.N.J. — S.N.C.B. pour la petite halte ou gare de la S.A.B.E.N.A.

VRAAG 2.

Graag vernam ik welke *principes ten grondslag* liggen aan de overeenkomsten N.B.V. - N.M.B.S.

Ik zou willen weten welke deze principes zijn wat betreft :

- a) Stations en halten;
- b) Onderbouw, sporen, enz.;
- c) Seininrichting;
- d) Bovenleidingen en rijdraden;
- e) Transformatoren, stroom, ventilatie, enz.

ANTWOORD.

De principes die ten grondslag liggen aan de Voorlopige Overeenkomst N.B.V. - N.M.B.S., wat betreft de exploitatie van de stations en halten, de onderbouw, de sporen, de seininrichting, de bovenleidingen en rijdraden, de transformatoren, de stroom, de ventilatie, enz. zijn :

1^o De N.M.B.S. zal, naarmate van de overgaven waarvan bij contradictoir opgemaakte processen-verbaal akte zal gegeven worden, kosteloos beschikken over de vaste installaties die nodig zijn voor de exploitatie van de Noord-Zuid-Verbinding; ;

2^o Het N.B.V. waarborgt de N.M.B.S. tegen alle lasten die het gevolg zijn van een gebrek in de bouw der ter beschikking van de N.M.B.S. gestelde installaties en tegen alle verantwoordelijkheid uit dien hoofde;

3^o Het N.B.V. staat overeenkomstig artikel 5 van de wet van 11 Juli 1935 de weggelden aan de N.M.B.S. af en belast deze met de inning daarvan;

4^o De N.M.B.S. zal het alleenrecht van publiciteit hebben in de stations en halten van de Verbinding en in dezer aanhorigheden. Zij zal voor de uitoefening van dat recht te haren bate vergunning mogen verlenen;

5^o De N.M.B.S. zal de restaurants, drankzalen, krantenhuisjes en andere winkels in de stations en halten van de Noord-Zuid-Verbinding mogen exploiteren of te haren bate vergunning verlenen voor de exploitatie daarvan;

6^o De N.M.B.S. wijst alle verantwoordelijkheid af in geval, door het bestaan van de Verbinding of door dezer exploitatie, schade of hinder veroorzaakt wordt, hetzij aan de bouwwerken die boven of in de nabijheid van de tunnels en de stations gelegen zijn, hetzij aan de bezetters van die bouwwerken of aan de goederen die zich daarin bevinden, behalve in geval van zware fout vanwege de N.M.B.S.

VRAAG 3.

Graag vernam ik welke *principes ten grondslag* liggen aan de overeenkomsten N.B.V. — N.M.B.S. voor de kleine halte of station van de S.A.B.E.N.A.

RÉPONSE.

Principes des Accords pour ce qui concerne la gare S.A.B.E.N.A.

A l'occasion de l'examen de la prise en charge par la S.A.B.E.N.A. du coût des aménagements du quai supplémentaire, il est apparu qu'il serait contre-indiqué de voir un organisme autre que la S.N.C.B. devenir gestionnaire d'une partie des installations ferroviaires et qu'il fallait au contraire, pour éviter toute entrave éventuelle à l'exploitation ferroviaire, que la Société Nationale conserve vis-à-vis de la S.A.B.E.N.A. tous les droits sur ces installations. Il a donc été convenu que l'O.N.J. supporterait l'entière des frais d'aménagement du quai « Melsbroek » et de tout l'équipement de ce quai.

Les conditions, dans lesquelles la S.A.B.E.N.A. pourra utiliser ces installations, devront être fixées entre l'Etat, la S.N.C.B. et la S.A.B.E.N.A.

En attendant, l'O.N.J. exécute et finance l'entière des travaux relatifs à la liaison vers Melsbroek.

QUESTION 4.

511-03 : L'O.N.J. paie pour certains fonctionnaires méritants des pensions supérieures à la pension des fonctionnaires de l'Etat (correspondant).

Quelle sera leur situation quand l'O.N.J. n'existera plus ?

RÉPONSE.

L'O.N.J. paie à titre précaire à certains agents ayant une ancienneté minimum de dix ans des compléments de pension.

Toutefois, ces compléments ne sont payés qu'aux agents temporaires et non aux agents définitifs de l'Etat, détachés d'autres Administrations. Ces agents temporaires, recrutés sous le régime du contrat d'emploi, bénéficient de la pension des employés ou ouvriers du secteur privé.

Aucun engagement n'existe de la part de l'O.N.J. de continuer ou faire continuer par un autre organisme public le paiement de ces compléments de pension après la dissolution de l'Office.

QUESTION 5.

J'ai insisté pour que l'O.N.J. fasse avec ses ingénieurs le maximum de travail personnel et réduise au minimum la remise à des tiers des plans, etc., pour des travaux de la Jonction.

ANTWOORD.

Principes der Overeenkomsten wat het Station S.A.B.E.N.A. betreft.

Bij gelegenheid van het onderzoek betreffende de inlastneming door de S.A.B.E.N.A. van de kosten voor het aanleggen van het bijkomend perron, is gebleken dat het niet zou passen dat een ander organisme dan de N.M.B.S. beheerder van een gedeelte der spoorweginstallaties zou worden en dat de Nationale Maatschappij, om te voorkomen dat de spoorwegexploitatie eventueel op de een of andere wijze zou gehinderd worden, integendeel tegenover de S.A.B.E.N.A. al de rechten op deze installaties zou moeten behouden. Er werd dan ook overeengekomen dat het N.B.V. al de kosten voor het aanleggen van het perron « Melsbroek » en van de uitrusting van dit perron zou dragen.

De voorwaarden waartegen de S.A.B.E.N.A. van die installaties zal mogen gebruik maken, moeten nog door de Staat, de N.M.B.S. en de S.A.B.E.N.A. vastgesteld worden.

Ondertussen zorgt het N.B.V. voor de uitvoering en de financiering van al de werken voor de verbinding met Melsbroek.

VRAAG 4.

511-03 : Het N.B.V. betaalt voor sommige verdienstelijke ambtenaren pensioenen die hoger zijn dan het (overeenstemmend) pensioen van de Staatsambtenaren.

Welke zal hun toestand zijn wanneer het N.B.V. niet meer zal bestaan ?

ANTWOORD.

Het N.B.V. betaalt tijdelijk een aanvullend pensioen aan sommige personeelsleden die ten minste tien jaar anciënniteit tellen.

Deze aanvullende pensioenen worden echter slechts uitbetaald aan de tijdelijke personeelsleden en niet aan de vastbenoemde Staatsbedienden die van andere Besturen gedetacheerd zijn. Deze onder het regime van het arbeidscontract aangeworven tijdelijke personeelsleden genieten het pensioen van de bedienden of werklieden van de private sector.

Er bestaat vanwege het N.B.V. generlei verbintenis dit aanvullend pensioen na de ontbinding van het Bureau voort te betalen of door een andere openbare instelling te doen voortbetalen.

VRAAG 5.

Ik heb met aandrang gevraagd dat het N.B.V. het maximum aan persoonlijk werk met zijn ingenieurs zou verrichten en het ontwerpen van de plans, enz., door derden voor werken van de Verbinding, tot een minimum zou beperken.

Puis-je savoir, pour 1952, combien et quels travaux ont été projetés et exécutés par l'O.N.J., sans intervention de tiers ? Pour quels montants de travaux ?

RÉPONSE.

Il est pratiquement impossible de faire effectuer par les services techniques de l'O.N.J. l'entièreté des études de projets mis en adjudication.

Il en est ainsi notamment pour les études spécialisées d'isolation acoustique, électricité et chauffage pour lesquelles l'Office ne dispose pas, parmi son personnel, d'agents ayant la compétence voulue.

Pour ce qui concerne les études d'ouvrages d'art (viaducs, tunnels), l'Office met généralement en adjudication, sur la base de plans généraux étudiés et dressés par ses services, l'entrepreneur adjudicataire ayant la charge de dresser et présenter à l'approbation de l'O.N.J., les plans d'exécution de béton armé. (Ex. Tunnel pour Tramways à Bruxelles-Midi.)

Pour ce qui concerne les bâtiments, des contrats existent depuis plusieurs années avec des architectes privés au sujet de l'ensemble des plans à fournir pour les gares du Nord et du Midi et de la Halte Centrale.

La Halte Chapelle a été étudiée entièrement par les services de l'O.N.J., tandis que les plans de parachèvement de la Halte Congrès ont été dressés, à titre purement bénévole, par l'architecte de la Halte Centrale.

Le chauffage, l'éclairage et l'isolation acoustique de ces gares ont dû, pour les raisons invoquées ci-dessus, être confiés à des ingénieurs conseils.

L'Office a également étudié complètement les plans de gros-œuvre et parachèvement de la Maison de la Presse, à l'exception du chauffage et de l'éclairage.

Les travaux, exécutés en 1952, et projetés par l'O.N.J. sans intervention de tiers préalablement à la mise en adjudication, sont les suivants :

Tunnel pour tramways à Bruxelles-Midi	fr. 34.577.000
Halte Chapelle (gros-œuvre et parachèvements)	11.146.000
3 ^e et 4 ^e tronçons du tunnel y compris gros-œuvre Halte Congrès . . .	36.485.000
Halte Congrès (parachèvements) . . .	6.786.000
Ventilation du tunnel (complément)	302.700

Mag ik voor 1952 weten hoeveel en welke werken door het N.B.V. zonder tussenkomst van derden ontworpen en uitgevoerd werden ? Voor welke bedragen aan werken ?

ANTWOORD.

Het is practisch onmogelijk de aanbestede ontwerpen algeheel door de technische diensten van het N.B.V. te doen bestuderen.

Dit is inzonderheid het geval voor de gespecialiseerde studiën inzake geluidsisolatie, electriciteit en verwarming, waarvoor het Bureau onder zijn personeel niet over krachten met de vereiste bevoegdheid beschikt.

Voor het bestuderen van kunstwerken (viaducten, tunnels), ziet de toestand er uit als volgt : In de regel schrijft het Bureau een aanbesteding uit op grond van door zijn diensten bestudeerde en opgemaakte algemene plans, terwijl de aannemer de plans voor de uitvoering van het betonwerk moet opmaken en door het N.B.V. moet laten goedkeuren. (B.v. Tunnel voor tramwegen te Brussel-Zuid.)

Inzake gebouwen bestaan er sinds verscheiden jaren contracten met private architecten voor het gezamenlijke van de voor het Noord-, het Zuidstation en de Centrale Halte te leveren plans.

De Halte Kapel is geheel bestudeerd geworden door de Diensten van het N.B.V., terwijl de plans voor de voltooiing van de Halte Congrès uit loutere welwillendheid door de architect van de Centrale Halte opgemaakt werden.

Verwarming, verlichting en geluidsisolatie van die stations moesten wegens de hiervoren aangehaalde redenen aan ingenieurs-adviseurs opgedragen worden.

De plans van de ruwbouw en de voltooiing van het Pershuis, met uitzondering van de verwarming en de verlichting, werden eveneens geheel door het N.B.V. bestudeerd.

De volgende werken werden in 1952 uitgevoerd en door het N.B.V. ontworpen zonder tussenkomst van derden vóór de aanbesteding :

Tunnel voor tramwegen te Brussel-Zuid	fr. 34.577.000
Halte Kapel (ruwbouw en voltooiing)	11.146.000
3 ^e en 4 ^e tunnelgedeelte, ruwbouw Halte Congrès inbegrepen . . .	36.485.000
Halte Congrès (voltooiing)	6.786.000
Ventilatie van de tunnel (aanvullende werken)	302.700

QUESTION 6.

Quelle est la composition du personnel technique :

- a) ingénieurs;
- b) architectes;
- c) dessinateurs, etc... des bureaux techniques;
- d) personnel purement administratif;
- e) employés et ouvriers;

par exemple en date du 31 décembre 1952.

RÉPONSE.

*Composition du Personnel Technique
au 31 décembre 1952.*

Personnel de bureau :

- 4 ingénieurs;
- 1 chef de bureau de dessin;
- 3 dessinateurs architectes;
- 1 sous-chef de bureau de dessin;
- 1 dessinateur-rédacteur;

Personnel de chantier :

- 6 inspecteurs techniques;
- 1 technicien;
- 11 surveillants de travaux et opérations topographiques;
- 7 surveillants auxiliaires, chaîneurs.

Personnel purement administratif (y compris le Service de la Comptabilité) :

- 1 comptable;
- 2 chefs de bureau;
- 1 conseiller technique-comptable;
- 1 sous-chef de bureau;
- 2 rédacteurs;
- 6 commis;
- 1 téléphoniste;
- 1 messenger.

QUESTION 7.

Les auteurs de projets qui ont été faits par des tiers sont-ils désignés en se basant sur l'article 13 des statuts?

Cet article ne permet que la nomination à titre provisoire et seul dans des cas spéciaux.

Sur quelle base a-t-on dès lors nommé des auteurs de plans presque à titre définitif?

RÉPONSE.

L'article 13 des statuts de l'O.N.J. vise des conseils techniques appelés, soit à siéger dans des commissions d'études (ex. urbanisme, ventilation),

VRAAG 6.

Welke is de samenstelling van het technisch personeel.

- a) ingenieurs;
- b) architecten;
- c) tekenaars, enz... van de technische burelen;
- d) louter administratief personeel;
- e). beambten en werklieden;

bij voorbeeld op de datum van 31 December 1952.

ANTWOORD.

*Samenstelling van het technisch personeel
op 31 December 1952.*

Bureelpersoneel :

- 4 ingenieurs;
- 1 tekenbureelhoofd;
- 3 tekenaars-architecten;
- 1 ondertekenbureelhoofd;
- 1 tekenaar-opsteller.

Personeel der bouwplaatsen :

- 6 technische inspecteurs;
- 1 technicus;
- 11 opzichters van werken en topografische opnamen.
- 7 hulpopzichters, kettingdragers.

Louter administratief personeel (met inbegrip van de Dienst der Comptabiliteit) :

- 1 rekenplichtige;
- 2 bureelhoofden;
- 1 technisch adviseur-rekenplichtige;
- 1 onderbureelhoofd;
- 2 opstellers;
- 6 klerken;
- 1 telefoniste;
- 1 bode.

VRAAG 7.

Worden de auteurs van ontwerpen, die door derden worden gemaakt, aangewezen op grond van artikel 13 van de statuten?

Volgens dit artikel mag enkel de voorlopige benoeming geschieden en dan nog alleen in bijzondere gevallen.

Op welke gronden werden dan ontwerpers van plans bijna als vast benoemd?

ANTWOORD.

Bij artikel 13 van de statuten van het N.B.V. zijn technische adviseurs bedoeld die geroepen zijn om in studietoelagen (bv. urbanisatie, ven-

soit des spécialistes, consultés à l'occasion d'une question de principe (ex. mise en application d'un procédé nouveau de construction).

Par contre, les auteurs de plans, qui ne sont pas visés par cet article 13, sont choisis pour l'étude d'ouvrages bien déterminés et la durée de l'exécution de leur mission n'est pas limitée dans le temps.

Par exemple, les architectes de Bruxelles-Midi choisis en 1937, à la suite d'un concours public, sont liés par contrat avec l'O.N.J. et la S.N.C.B. pour l'étude de l'ensemble des installations des gares nouvelles et de leurs abords. Il est normal que l'étude des projets se continue jusqu'au moment de la réception des ouvrages.

tilatie), te zetelen, hetzij specialisten, die geraadpleegd worden voor een principekwestie (b.v. toepassing van een nieuw bouwprocédé).

De niet bij dat artikel 13 bedoelde ontwerpers van plans daarentegen worden voor de studie van goed bepaalde werken verkozen en de duur van de uitvoering van hun opdracht is niet beperkt in de tijd.

De architecten van Brussel-Zuid, bij voorbeeld, die in 1937 gekozen zijn ingevolge een openbare wedstrijd, zijn bij contract met het N.B.V. en de N.M.B.S. verbonden voor het bestuderen van het gezamenlijke van de installaties der nieuwe stations en dezer omgeving. Het is normaal dat de ontwerpen verder bestudeerd worden tot bij de keuring van de werken.

TABLE DES MATIERES.

INHOUD.

	Pages		Blz.
Introduction	1	Inleiding	1
Chapitre I. — Coordination des transports	4	Hoofdstuk I. — Coördinatie van het vervoer	4
Chapitre II. — S.N.C.B.	6	Hoofdstuk II. — N.M.B.S.	6
Chapitre III. — Marine	15	Hoofdstuk III. — Zeewezen	15
Chapitre IV. — Postes	17	Hoofdstuk IV. — Posterijen	17
Chapitre V. — Tourisme	18	Hoofdstuk V. — Toerisme	18
Chapitre VI. — Office national pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi	20	Hoofdstuk VI. — Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding	20
Chapitre VII. — Aéronautique. — Régie des voies aériennes. — S.A.B.E.N.A.	33	Hoofdstuk VII. — Bestuur der Luchtvaart. — Regie der Luchtwegen. — S.A.B.E.N.A.	33
Chapitre VIII. — La Régie des Télégraphe et Téléphone	37	Hoofdstuk VIII. — De Regie van Telegrafie en Telefonie	37
Chapitre IX. — La Radio	40	Hoofdstuk IX. — De Radio	40
Chapitre X. — Télévision	45	Hoofdstuk X. — Televisie	45
Amendement	48	Amendement	48
Votes	50	Stemmingen	50
Annexes		Bijlagen	
au rapport du comte de la Barre d'Erquelines	51	tot het verslag van graaf de la Barre d'Erquelines	51
au rapport de M. Van den Storme	58	tot het verslag van de heer Van den Storme	58