

Kamer der Volksvertegenwoordigers

BLUITENGEWONE ZITTING 1961.

18 MEI 1961.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1961.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN, DE POSTERIJEN,
TELEGRAAF EN TELEFOON (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER LOOS.

BIJGEVOEGD VERSLAG
VAN DE HEER DELHACHE
BETREFFENDE POSTERIJEN, TELEGRAAF
EN TELEFOON (2).

DAMES EN HEREN,

1. — ALGEMEEN OVERZICHT VAN DE BEGROTING.

Uwe commissie voor het verkeerswezen heeft drie zittingen gewijd aan de bespreking van deze begroting waarvan het bedrag der uitgaven voorzien voor 1961 samen met deze voorzien voor de parastatale instellingen afhangende van Verkeerswezen de 32 milliard overschrijdt, te weten 9.421 miljoen voor het departement zelf, en 23.024 miljoen voor de betreffende parastatale.

Onderstaande tabel geeft de evolutie weer van de gewone begroting gedurende de jaren 1959, 1960 en 1961 bij vergelijking van de gewone ontvangsten en uitgaven van het departement onderverdeeld in de grote activiteitssectoren van het verkeerswezen :

Zie :

4-XVI (B. Z. 1961) — N° 1.

(1) Samenstelling van de Commissie :

Voorzitter : de heer De Paepe.

A. — Leden : de heren Allard, Callebert, Claeys, De Gryse, Eeckman, Houbart, Jaminet, Loos, Mertens, Piers, Van Acker (B.). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Plaatsvervangers : de heren Bode, Delwaide, De Paepe, Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

(2) blz. 53 tot 69.

Chambre des Représentants

SESSION EXTRAORDINAIRE 1961.

18 MAI 1961.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1961.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS, DES POSTES,
TELEGRAPHES ET TELEPHONES (1)

PAR M. LOOS.

RAPPORT - ANNEXE
DE M. DELHACHE
RELATIF AUX POSTES, TELEGRAPHES
ET TELEPHONES (2).

MESDAMES, MESSIEURS,

1. — APERÇU GENERAL DU BUDGET.

Votre Commission des Communications a consacré trois réunions à l'examen de ce budget, dont les dépenses prévues pour 1961, y compris celles prévues pour les institutions parastatales relevant des Communications, dépasse un montant de 32 milliards, soit 9.421 millions pour le département même et 23.024 millions pour les parastatales.

Le tableau ci-après reflète l'évolution du budget ordinaire pendant les exercices 1959, 1960 et 1961, en comparaison des recettes et dépenses ordinaires du département, réparties d'après les grands secteurs d'activité des Communications :

Voir :

4-XVI (S. E. 1961) — N° 1.

(1) Composition de la Commission :

Président : M. De Paepe.

A. — Membres : MM. Allard, Callebert, Claeys, Eeckman, Houbart, Jaminet, Loos, Mertens, Piers, Van Acker (B.). — Anseele, Baccus, Brouhon, De Kinder, Geldof, Guillaume, Hicquet, Lacroix, Sainte, Van Winghe. — Boey, Demuyter.

B. — Suppléants : MM. Bode, Delwaide, De Paepe, Moriau, Robyns, Verroken. — Cudell, Massart, Van Cleemput, Van Hoorick, Vercauteren. — Van Doorne.

(2) pages 53 à 69.

G. — 31.

	1961	1960 herschat — 1960 réévaluées	1959 verricht — 1959 réalisées	Vershil 61-60 aangepast — Différence 61-60 ajusté	
A. — Ontvangsten :					A. — Recettes :
Centrale diensten	33,6	39,2	27,8	— 5,6	Services Centraux.
Zeewezen	450,—	440,—	454,—	+ 10,—	Marine.
Posterijen	3.325,5	3.093,—	2.736,—	+ 232,5	Postes.
Totaal	3.809,1	3.572,2	3.217,8	+ 236,9	Total.
Radio en TV	893,4	769,3	626,1	+ 124,1	Radio et TV.
	4.702,5	4.341,5	3.843,9	+ 361,0	
B. — Uitgaven :					B. — Dépenses :
Centrale diensten	443,5	431,1	260,2	+ 12,4	Services Centraux.
Toelagen N. M. B. S.	2.504,9	3.188,—	3.671,9	— 683,1	Subventions S. N. C. B.
Zeewezen	522,1	481,4	422,4	+ 40,7	Marine.
Posterijen	3.614,7	3.512,8	3.201,8	+ 101,9	Postes.
Onderwijs	54,—	51,7	52,4	+ 2,3	Enseignement.
N. Z. V.	2,9	5,2	(1)	— 2,3	O. N. J.
	7.142,1	7.670,2	7.608,7 (2)	— 528,1	

Uitslag :

D = deficit.

B = boni.

Samen D = 3.333,1 4.098,0 4.390,9
 Zeewezen D = 72,1 D = 41,4 B = 31,6
 Posterijen D = 289,2 D = 419,8 D = 465,8

Uit bovenstaande tabel blijkt dat de uitgaven voor 1961 3.333 miljoen meer bedragen dan de ontvangsten (7.142,1 miljoen — 3.809,1 miljoen). In 1959 bedroeg dat verschil 4.390 miljoen.

Het door belastingen te dekken tekort vermindert in twee jaar tijd dus met 1.057 miljoen.

Deze verbetering is hoofdzakelijk te danken aan de inkrumping van de Rijkssubsidies aan de N. M. B. S., die in twee jaar met 1.065 miljoen verminderen.

Afgezien van de uitgaven voor de binnenscheepvaart (64,2 miljoen) is er bij het Zeewezen, zoals de vorige jaren, praktisch een financieel evenwicht.

Bij het Bestuur van Posterijen is er een begrotingstekort dat voor 1961 op 289 miljoen wordt geraamd, tegenover 419 miljoen in 1960 en 465 miljoen in 1959.

* * *

Gewone begroting.

De voornaamste wijzigingen ten opzichte van de aangepaste begroting voor 1960 betreffen :

a) uitgaven aan bezoldiging (+ 117 miljoen);
 waarvan :

11 miljoen voor de centrale diensten;
 21 miljoen voor het Zeewezen;
 84 miljoen voor het Bestuur van Posterijen.

b) uitgaven voor materieel (+ 18 miljoen);
 waarvan 17 miljoen voor het Bestuur van Posterijen.

c) uitgaven aan toelagen (— 663,3 miljoen).

Tegenover de vermindering van de bijdragen voor de

Résultat :

D = déficit.

B = boni.

Ensemble D = 3.333,1 4.098,0 4.390,9
 Marine D = 72,1 D = 41,4 B = 31,6
 Postes D = 289,2 D = 419,8 D = 465,8

Du tableau ci-dessus, il résulte que le montant des dépenses excédant les recettes se chiffre en 1961 à 3.333 millions (7.142,1 millions — 3.809,1 millions). En 1959, l'excédent était de 4.390 millions.

Le découvert à financer par l'impôt diminue donc en deux ans de 1.057 millions.

Cette amélioration est surtout due à la contraction des interventions de l'Etat au profit de la S. N. C. B., lesquelles diminuent en deux ans de 1.065 millions.

Abstraction faite des dépenses en faveur de la Navigation Intérieure (64,2 millions), la Marine jouit pratiquement d'un équilibre financier à l'instar des années précédentes.

Quant à l'Administration des Postes, elle accuse un déficit budgétaire estimé à 289 millions pour 1961 contre 419 millions en 1960 et 465 millions en 1959.

* * *

Budget ordinaire.

Les principales modifications par rapport au budget ajusté de 1960 concernent :

a) dépenses de rémunérations (+ 117 millions);
 dont :

11 millions pour les services centraux;
 21 millions pour la Marine;
 84 millions pour l'Administration des Postes.

b) dépenses de matériel (+ 18 millions);
 dont 17 millions pour l'Administration des Postes.

c) dépenses sous forme de subventions (— 663,3 millions).

La réduction des interventions destinées à la S. N. C. B.

(1) overeenstemmend cijfer voor 1959.

(2) niet inbegrepen een bedrag van 375,5 miljoen voor de B. R. T. in 1959.

(1) chiffre correspondant de 1959.

(2) non compris un montant de 375,5 millions pour R. T. B. en 1959.

N. M. B. S. — 683 miljoen — staat een vermeerdering van 20 miljoen, waarvan 18 miljoen voor het ten laste nemen van de interesten voor de aankoop van materieel door de Sabena.

De vermindering met 683 miljoen berust op ramingen van vóór de staking waarvan de juiste weerslag nog niet bekend is. Volgens een eerste schatting bij benadering veroorzaakten de tien dagen staking eind december een verlies van 200 miljoen, d.i. 20 miljoen per dag.

Voorts berustte de vermindering van de Rijksbijdragen op een deelneming van de industrie in het verlies dat het gevolg is van de toepassing van matige tarieven voor arbeidersabonnementen. Ingevolge de gebeurtenissen in december 1960 - januari 1961 is die regeling, evenals de mogelijkheden tot verhoging van het maximum beneden hetwelk bedienden in aanmerking kunnen komen voor de voor de arbeiders geldende tarieven, in het gedrang gekomen.

Buitengewone begroting.

Voor 1961 wordt de goedkeuring van het Parlement gevraagd voor de volgende *vastleggings- en betalingskredieten* :

	Vastleggingen	Betalingen
	(in miljoen frank)	
Posterijen	78,9	70,7
Zeewezen	59,9	174,3
N. M. B. S.	964,8	1.125,2
Diversen	8,4	231
N. Z. V.	—	150
R. L.	—	—
Fonds voor het Zeewezen ...	—	125,—
	1.112,—	1.876,2

De kredieten uitgetrokken op de buitengewone begroting van het Departement maken slechts een gedeelte uit van de investeringen verricht in de sector Verkeer.

Het grootste gedeelte is immers ingedeeld bij de begrotingen van de parastatale instellingen, met name van de R. T. T. en van de N. M. B. S.

Program Posterijen.

Art. 61.451 en 452.

Aangevraagde vastleggingskredieten : 78,9 miljoen.
Aangevraagde betalingskredieten : 70,7 miljoen.

Het programma heeft betrekking op :

— de voltooiing en uitrusting van nieuwe lokalen of van vergrote lokalen (8 miljoen), verbeteringswerken en verbouwingen (7 miljoen), het aankopen van exploitatie- en drukkerijmaterieel, met name het inrichten van postrijtuigen, de aankoop van twee zelfstandige elektrische postrijtuigen, stempelmachines, facing-machines (57,3 miljoen).

— de aankoop van een robotuitrusting bestemd voor de « automation » bij het Bestuur der Postchecks en van sorteermachines (6,6 miljoen).

Program Zeewezen.

Aangevraagde vastleggingskredieten : 59,9 miljoen.
Aangevraagde betalingskredieten : 174,3 miljoen.

— 683 millions — est contrebalancée par une augmentation de 20 millions, sur lesquels 18 millions se rapportent à la prise en charge des intérêts afférents à l'acquisition de matériel par la Sabena.

La réduction de 683 millions découle de prévisions établies avant la grève dont l'incidence exacte n'est pas encore connue. D'après une première évaluation approximative, dix jours de grève de fin décembre ont occasionné une perte de 200 millions, soit 20 millions par jour.

De plus, la réduction des interventions de l'Etat était fondée sur la base d'une participation de l'industrie à la perte découlant de l'application de tarifs modiques pour les abonnements ouvriers. A la suite des événements de décembre 1960 et de janvier 1961, cette base se trouve remise en question, de même que les possibilités de relèvement du plafond, en-dessous duquel les employés sont admis à bénéficier des tarifs en vigueur pour les ouvriers.

Budget extraordinaire.

Pour 1961 l'approbation du Parlement a été sollicitée pour les crédits d'engagement et les crédits de paiement ci-après :

	Engagement	Paiement
	(en millions de francs)	
Postes	78,9	70,7
Marine	59,9	174,3
S. N. C. B.	964,8	1.125,2
Divers	8,4	231
O. N. J.	—	150
R. V. A.	—	—
Fonds de la Marine	—	125,—
	1.112,—	1.876,2

Les crédits inscrits au budget extraordinaire du Département ne représentent qu'une partie des investissements effectués dans le secteur des Communications.

La plus grande partie se trouve en effet répartie dans les budgets des parastataux, notamment de la R. T. T. et de la S. N. C. B.

Programme relatif aux Postes.

Art. 61.451 et 452.

Crédits d'engagement sollicités : 78,9 millions.
Crédits de paiement sollicités : 70,7 millions.

Le programme concerne :

— le parachèvement et l'équipement de locaux nouveaux ou agrandis (8 millions), des travaux d'amélioration et de transformation (7 millions), l'acquisition de matériel d'exploitation et d'imprimerie, notamment l'aménagement de voitures poste, l'acquisition de deux voitures électriques autonomes, de timbreuses, de facing machines (57,3 millions).

— l'achat d'un équipement pilote destiné à l'automation des chèques postaux et de machines à trier (6,6 millions).

Programme relatif à la Marine.

Crédits d'engagement sollicités : 59,9 millions.
Crédits de paiement sollicités : 174,3 millions.

Dit programma van het Zeewezen heeft betrekking op :

Artikel 442 de aankoop van een motorboot voor de redden dienst te Vlissingen (2,3 miljoen).

Artikel 443 de aankoop van vier motorboten bestemd voor de rivierpolitie en de toldiensten te Antwerpen (20 miljoen).

Artikel 621 de opruiming van wrakken die zich in de Wielingen bevinden (36 miljoen).

Het aangevraagde betalingskrediet heeft betrekking op de financiering van het in uitvoering zijnde en voorgestelde programma; 99 miljoen daarvan zijn bestemd voor de derde car-ferry.

Programma Regie der Luchtwezen.

Aangevraagd betalingskrediet : 150 miljoen.

Dit krediet is bestemd voor de financiering van het in uitvoering zijnde programma en voor dat van 1961.

De vastleggingskredieten voor 1961 bedragen 450 miljoen, waarvan 265 miljoen voor de voltooiing van de nationale Vlieg haven en 115 miljoen voor de vlieghavens in de provincie, met name te Oostende (nieuwe landingsbaan en luchtvaartstation).

Fonds voor het Zeewezen.

Aangevraagde betalingskredieten : 125 miljoen.

Dit krediet is bestemd om de voortzetting mogelijk te maken van de politiek die wordt gevoerd ter bevordering van de handelsvloot en om de eventuele bestelling van twee schepen te financieren.

N. M. B. S.

Aangevraagde vastleggingskredieten : 964,8 miljoen.
Aangevraagde betalingskredieten : 1.125,2 miljoen.

Deze vastleggings- en betalingskredieten hebben betrekking op :

	Vastleggings- kredieten	Betalings- kredieten
Conventionele werken :	—	—
Luik-Guillemins	25,1	28,7
Station van Mechelen... ..	3,3	24,7
Overwegen op niet geëlectrifi- ceerde lijnen	43,4	63,4
Gebouwen te Hasselt	5,—	26,3
Industriële lijnen	25,—	25,—
Rijtuigen en spoorwagens ...	—	4,7
Veiligheid aan de overwegen .	31,3	9,1
Overwegen op de geëlectrifi- ceerde lijnen	86,4	155,9
Vernieuwing	616,—	616,—
Haven van Antwerpen	76,2	111,3
Wegstations	18,4	18,3
Haven van Gent	13,3	13,3
Antwerpen-Rosendaal	—	—
Namen	—	—
Wederopbouw	21,7	28,8
	964,8	1.125,2

Ce programme de la Marine concerne :

Article 442 : l'acquisition d'un canot à moteur pour le Service de la rade à Flessingue (2,3 millions).

Article 443 : l'acquisition de quatre vedettes destinées aux services de la police fluviale et des douanes à Anvers (20 millions).

Article 621 : l'enlèvement d'épaves se trouvant encore près des Wielingen (36 millions).

Le programme de paiement est relatif au financement du programme en cours et proposé dont 99 millions pour le troisième car-ferry.

Programme relatif à la Régie des Voies Aériennes.

Crédit de paiement sollicité : 150 millions.

Ce crédit est destiné à financer le programme en cours et le programme de 1961.

Le programme d'engagement pour 1961 porte sur un montant de 450 millions dont 265 millions pour l'achèvement de l'Aéroport National et 115 millions pour les aéroports de province, d'Ostende notamment (nouvelle piste et aérogare).

Fonds de la Marine.

Crédits de paiement sollicités : 125 millions.

Ce crédit est destiné à permettre la poursuite de la politique de promotion de la Marine Marchande et à financer la commande éventuelle de deux navires.

S. N. C. B.

Crédits d'engagement sollicités : 964,8 millions.
Crédits de paiement sollicités : 1.125,2 millions.

Ces crédits d'engagement et de paiement concernent :

	Crédits	
	Engagement	Paiement
Travaux conventionnels :	—	—
Liège-Guillemins	25,1	28,7
Gare de Malines	3,3	24,7
Passages à niveau non électrifiés	43,4	63,4
Bâtiments à Hasselt	5,—	26,3
Lignes industrielles	25,—	25,—
Voitures et wagons	—	4,7
Sécurité des passages à niveaux	31,3	9,1
Passages à niveau sur lignes électrifiées	86,4	155,9
Renouvellement	616,—	616,—
Port d'Anvers	72,2	111,3
Gares routières	18,4	18,3
Port de Gand	13,3	13,3
Anvers-Rosendaal	—	—
Namur	—	—
Reconstruction	21,7	28,8
	964,8	1.125,2

De aangevraagde kredieten op de Rijksbegroting moeten in hoofdzaak dienen voor zogenaamde conventionele werken, waarvan de uitvoering meer in het bijzonder is geboden door de eisen gesteld aan een overheidsdienst: afschaffing van overwegen, aanpassing van de spoorweginstallaties aan de uitbreiding van de havens van Antwerpen en Gent.

Van zijn kant voorziet de begroting van de N. M. B. S. in werken en leveringen die de productiviteit van het spoor rechtstreeks verhogen.

Deze maatschappij is verantwoordelijk voor de uitgifte van de leningen die nodig zijn voor bedoelde werken en leveringen. Ten einde de voortzetting van het hervormingsplan van het net te waarborgen zal de Staat evenwel de rente en de aflossing van een lening van 2.285 miljoen, die in 1961 zal uitgeschreven worden en waartoe het Parlement reeds machtiging verleend heeft, voor zijn rekening nemen.

2. — HERVORMINGSPLAN VAN DE N. M. B. S. (op 1 december 1960).

Een van de zware posten in de begroting zoniet de zwaarste, is ongetwijfeld deze die de uitgaven betreft voor ons nationaal spoornet. Het is zo ongeveer mondgemeen geworden dat het spoor in België een put is zonder bodem waarin regelmatig de miljarden afgedragen door de Belgische gemeenschap worden weggesmeten. Zo men in het verleden deze stelling enigszins kon bijtreden, dan is zulks zeker de laatste jaren niet meer het geval sedert men overgegaan is tot het opmaken en het systematisch uitwerken van een saneringsplan dat nu reeds in de zin van ernstige aanzienlijke vruchten afwerpt en een waarborg is om in een nabije toekomst de spoorwegen te plaatsen in een toestand die financieel, economisch en commercieel volledig verantwoord is. De kritiek is hier zeer gemakkelijk; men moet evenwel de ingewikkeldheid van het probleem kunnen overschouwen om onmiddellijk vast te stellen dat het hier een taak geldt van vastberadenheid en verstandig overleg die uiteraard niet op enkele jaren kan worden opgelost. Het loont dan ook de moeite sector per sector na te gaan in hoeverre dit saneringsplan, dat sedert 1959 werd aangevat, werd verwezenlijkt en welke de vraagstukken zijn die zich nog zullen voordoen in de toekomst. Uw verslaggever wenst hier zo volledig mogelijk overzicht te geven van datgene wat tot op heden gepresteerd werd.

A. — Verhoging van het financieel en commercieel rendement van de maatschappij.

1. — Verhoging van de reizigerstarieven met gemiddeld 7,5 % :

Verwezenlijkt op 15 maart 1959.

2. — Vermindering van de algemene goederentarieven met gemiddeld 10 % :

Verwezenlijkt op 1 maart 1959.

3. — Vereenvoudiging van de tarificatie en aanpassing van de tarieven der besteldiensten :

Verwezenlijkt op 1 maart 1959.

4. — Financiële tussenkomst van de nijverheid in het verlies veroorzaakt door de aflevering van werkabonnementen :

De aangevatte besprekingen hebben nog tot geen resultaat geleid.

Les crédits sollicités, figurant au budget de l'Etat, sont essentiellement destinés à des travaux dits conventionnels dont l'exécution est plus spécialement requise par les impératifs de service public : suppression de passages à niveau, adaptation des installations ferroviaires en corrélation avec les ports d'Anvers et de Gand.

Le budget de la S. N. C. B. prévoit, quant à lui, les travaux et fournitures qui accroissent directement la productivité du rail.

C'est à cette société qu'incombe la responsabilité du placement des emprunts indispensables au financement de ces travaux et fournitures. Mais en vue d'assurer la poursuite du plan de réforme du réseau, l'Etat supportera les intérêts et l'amortissement d'un emprunt de 2.285 millions de francs qui serait placé en 1961 et qui a déjà été autorisé par le Parlement.

2. — PLAN DE REFORMES DE LA S. N. C. B. (au 1^{er} décembre 1960).

L'un des postes les plus lourds du budget, sinon le plus lourd, est incontestablement celui relatif aux dépenses en faveur de notre réseau national de chemins de fer. On a, pour ainsi dire, coutume d'affirmer que les chemins de fer constituent en Belgique un panier percé, dans lequel sont régulièrement jetés à perte des milliards versés par la communauté belge. S'il était possible de se rallier à cette thèse dans le passé, il n'en est certainement plus ainsi ces dernières années, depuis qu'il a été procédé à l'établissement et à l'élaboration systématique d'un plan d'assainissement, lequel produit dès à présent des résultats considérables sur le plan des économies réelles à réaliser et constitue une garantie que, dans un proche avenir, les chemins de fer se trouveront placés dans une situation, financière, économique et commerciale pleinement justifiée. La critique est aisée sur ce point, il convient toutefois d'avoir une vue d'ensemble sur le problème pour constater qu'il s'agit en l'occurrence d'une tâche requérant de la résolution et de la maturité de réflexion et ne pouvant, par sa nature même, être résolue en l'espace de quelques années. Il est dès lors utile de vérifier, secteur par secteur, dans quelle mesure ce plan d'assainissement, commencé en 1959, a été réalisé et quels sont les problèmes qui se poseront encore dans l'avenir. Votre rapporteur désire à présent donner un aperçu aussi complet possible de ce qui a été fait jusqu'à ce jour.

A. — Augmentation du rendement financier et commercial de la Société.

1. — Augmentation de 7,5 % en moyenne des tarifs voyageurs :

Réalisation au 15 mars 1959.

2. — Réduction de 10 % en moyenne des tarifs généraux marchandises :

Réalisation au 1^{er} mars 1959.

3. — Simplification de la tarification et adaptation des tarifs des messageries :

Réalisation au 1^{er} mars 1959.

4. — Intervention financière de l'industrie dans la perte occasionnée par la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail :

Les pourparlers engagés n'ont pas encore abouti.

5. — Samensmelting van de arbeiders en werkabonnementen :

Vraagstuk dat samenhangt met punt 4.

6. — Wijziging van de wet van 23 juli 1926 houdende oprichting van de N. M. B. S. ten einde deze laatste in staat te stellen aan wegverkeer te doen en deel te nemen in nationale en internationale instellingen :

Wet gestemd op 13 juli 1960.

7. — Wijziging van de wet van 25 augustus 1891 op het vervoercontract ten einde de verplichtingen opgelegd aan de N. M. B. S. op het stuk van tarificatie te versoe-pelen :

Vraagstuk onderzocht in het kader van de uitvoering van de bepalingen van het E. E. C. - Verdrag.

8. — Verschillende andere maatregelen op commercieel gebied :

- a) Verbetering van de betrekkingen met de cliëntele door een intensiever prospectie.
- b) Oprichting van een bijzondere dienst voor het opspo-ren van de trafik.
- c) Versoepeling van de reglementering betreffende :
 - het gebruik van abonnementen.
 - het staangeld van wagens;

9. — Verhoging van het comfort van de reizigers :

- a) indienstneming van nieuwe metalen rijtuigen;
- b) gebruik van sporen van 1.000 m.
- c) verbetering van de dienst in de treinen.

B. — Modernisering van het materieel. Verhoging van de productiviteit.

I. — Tractiematerieel.

1. — Afschaffing van de stoomtractie door electrificatie en dieselisatie.

Gemiddelde prijs van de stoomtractie : 70 fr./ km.

Gemiddelde prijs van de moderne tractie : 35 fr./km.

De modernisering van de tractiemiddelen zal een bespar-ing van 1 miljard mogelijk maken.

Toestand van de vermindering van het aantal stoomlo-comotieven :

op 1 juli 1958	...	...	...	1.527
op 1 december 1960	...	...	...	1.074

Vermindering 453

2. — Electrificatie van de lijnen Brussel-Aalst-Melle; Landen-Hasselt; Brussel-Bergen-Quévy-St-Ghislain :

- a) Landen-Hasselt : in dienst sedert 29 mei 1960.
- b) Brussel-Aalst-Melle : voorzien begin 1961 (30 ja-nuari 1961 inhuldiging).
- c) Brussel-Bergen-Quévy-St-Ghislain : voorzien voor 1962.
- d) Nieuw initiatief in het kader van de E. E. C. : elec-trificatie van de axiale lijn Erquelines-Charleroi-Namen-Luik-Herbesthal, die Frankrijk over België met Duitsland verbindt : principe goedgekeurd.

Financiering ten dele door bemiddeling van de Europese Investeringsbank.

5. — Fusion des abonnements ouvriers et abonnements de travail :

Question liée au point 4.

6. — Modification de la loi du 23 juillet 1926 créant la S. N. C. B., en vue de lui permettre d'effectuer des transports routiers et de participer au fonctionnement des organismes nationaux et internationaux :

Loi votée le 13 juillet 1960.

7. — Modification de la loi du 25 août 1891 sur le contrat de transport, en vue d'assouplir les obligations imposées à la S. N. C. B. en matière tarifaire :

Question examinée dans le cadre de l'exécution des dispositions du Traité C. E. E.

8. — Diverses autres mesures d'ordre commercial :

- a) Amélioration des rapports avec la clientèle par une prospection plus intensive.
- b) Création d'un service spécial pour la recherche du trafic.
- c) Assouplissement de la réglementation en matière :
 - d'utilisation d'abonnements.
 - de frais de chômage de wagons.

9. — Augmentation du confort des voyageurs :

- a) mise en ligne de nouvelles voitures métalliques;
- b) utilisation de rails de 1.000 mètres;
- c) amélioration du service des trains.

B. — Modernisation du matériel. — Augmentation de la productivité.

I. — Matériel de traction.

1. — Suppression de la traction vapeur par l'électrifi-cation et la diesélisation.

Prix moyen de la traction vapeur : 70 fr/km.

Prix moyen de la traction moderne : 35 fr/km.

La modernisation des moyens de traction permettra une économie de 1 milliard par an.

Situation de la réduction du parc des locomotives à vapeur :

au 1 ^{er} juillet 1958	...	...	...	1.527
au 1 ^{er} décembre 1960	...	...	...	1.074

Réduction 453

2. — Electrification des lignes Bruxelles-Alost-Melle; Landen-Hasselt; Bruxelles-Mons-Quévy-St-Ghislain :

- a) Landen-Hasselt : en service depuis le 29 mai 1960..
- a) Bruxelles-Alost-Melle : prévu début 1961 (30 jan-vier 1961, inauguration).
- c) Bruxelles-Mons-Quévy-St-Ghislain : prévu en 1962.

d) Nouvelle initiative dans le cadre de la C. E. E. : électrification de la ligne axiale Erquelines-Charleroi-Na-mur-Liège-Herbesthal, reliant la France à l'Allemagne par la Belgique : principe admis.

Financement partiel à l'intervention de la Banque Euro-péenne d'Investissements.

3. — Bouw van het electrisch materieel nodig voor de drie bovenstaande lijnen :

27 electrische locomotieven;
60 dubbele automotrices.

Materieel volledig besteld.
11 locomotieven reeds geleverd.

4. — Dieselisatie : rekening gehouden met het nieuwe initiatief met betrekking tot de dieselisatie van de verbinding Erquelinnes-Herbesthal, zouden 750 Diesellocomotieven moeten geleverd worden om de stoomlocomotieven te vervangen :

Bestellingen reeds geplaatst voor de bouw van 211 Diesellocomotieven, d.i. 28 % van het programma.

Op 1 december 1960 was het aantal Diesellocomotieven gestegen met 46 eenheden in vergelijking met 1 juli 1958.

II. — Vervoermaterieel.

5. — Afschaffing van de houten reizigerswagens door de bouw van :

170 metalen wagens :

Bestelling uitgevoerd.

40 slaapwagens :

Bestelling uitgevoerd.

60 internationale wagens :

Bestelling voor de bouw van 2 prototypes in uitvoering.

Toestand betreffende de vermindering van het aantal houten wagens :

op 1 juli 1958	...	...	...	2.349
op 1 december 1960	...	...	...	1.236
(waarvan 792 in regelmatige dienst).				

Vermindering 1.113

6. — Vermindering van het aantal goederenwagens van 70.000 tot 60.000 eenheden door aanpassing van het materieel en betere rotatie :

Bouw beëindigd :

60 wagens voor het vervoer van autovoertuigen :

Bouw van de gang :

— verbouwing van oude wagens tot 1.465 platte wagens met groot draagvermogen;

— verbouwing van oude wagens tot 60 wagens met automatische lossing;

— bouw van 20 tankwagens voor het vervoer van gasoil;

— bouw van 25 tankwagens voor het vervoer van losse cement;

— aanpassing van 30 wagens met schuifdak;

— bouw van 150 grote containers.

3. — Construction du matériel électrique nécessaire aux 3 lignes ci-dessus :

27 locomotives électriques;
60 automotrices doubles.

Matériel commandé intégralement.
11 locomotives déjà fournies.

4. — Dieselisation : compte tenu de la nouvelle initiative relative à l'électrification de la liaison Erquelinnes-Herbesthal, 750 locomotives diesel devraient être fournies pour éliminer les locomotives à vapeur :

Commandes déjà passées pour la construction de 211 locomotives diesel, soit 28 % du programme.

Au 1^{er} décembre 1960, le nombre de locomotives diesel était en augmentation de 46 unités par rapport au 1^{er} juillet 1958.

II. — Matériel de transport.

5. — Elimination des voitures de voyageurs en bois par la construction de :

170 voitures métalliques

Commande exécutée.

40 voitures couchettes :

Commande exécutée.

60 voitures internationales :

Commande pour la construction de 2 prototypes en cours d'exécution.

Situation de la réduction du parc des voitures en bois :

au 1 ^{er} juillet 1958	...	...	...	2.349
au 1 ^{er} décembre 1960	...	...	...	1.236
(dont 792 en service régulier)				

Réduction 1.113

6. — Réduction du parc des wagons à marchandises de 70.000 à 60.000 unités par une adaptation du matériel et une amélioration de la rotation :

Construction terminée :

60 wagons pour le transport d'autos.

Constructions en cours :

— transformation de vieux wagons en 1.465 wagons plats de grande capacité;

— transformation de vieux wagons en 60 wagons à déchargement automatique;

— construction de 20 wagons-citernes pour le transport de gasoil;

— construction de 25 wagons-citernes pour le transport de ciment en vrac;

— adaptation de 30 wagons à toit coulissant;

— construction de 150 grands containers.

Toestand betreffende de vermindering van het aantal goederenwagens :

Op 1 juli 1958	70.788
Op 1 december 1960	67.216
Vermindering	3.572

II. — *Steun aan de Belgische constuctienijverheid van rollend materieel.*

Sedert december 1958 werden voor meer dan 3.400 miljoen frank bestellingen van rollend materieel bij partikuliere ondernemingen geplaatst.

IV. — *Verhoging van de productiviteit van het materieel.*

Het nieuwe materieel moet de productiviteit verhogen :

Alhoewel de meeste bestellingen nog in uitvoering zijn, kunnen reeds volgende resultaten worden vastgesteld (indexcijfer 1950 = 100) :

Tractiematerieel :

1958	158
1959	164

Materieel voor goederenvervoer

1958	100
1959	106

Materieel voor reizigersvervoer :

1958	106
1959	99

(te wijten aan het in gebruik nemen van 406 metalen wagens der bestelling van 1956 ter vervanging van houten wagens die nog niet afgebroken waren).

C. — *Vereenvoudiging van de exploitatiemethodes en structuurhervormingen.*

I. — *Vereenvoudiging van de exploitatie der lijnen met geringe trafiek.*

Studie in 2 of 3 jaar van de vereenvoudiging van de exploitatie van 1.200 km lijnen met geringe trafiek en gebeurlijke vervanging door autobusdiensten :

Toestand van de uitvoering van het programma op 1 augustus 1960 :

Beslissing getrokken voor 666 km, d.i. 56 %;
Uitgevoerd voor 499 km.

II. — *Administratieve structuurhervormingen.*

1. — *Afschaffing van 8 rangeerstations voor goederentreinen :*

6 stations zijn nu reeds afgeschaft.

2. — *Sluiting van de goederendiensten in 250 stations :*

Programma uitgevoerd voor 61 goederenstations.

Situation de la réduction du parc des wagons à marchandises :

au 1 ^{er} juillet 1958	70.788
au 1 ^{er} décembre 1960	67.216
Réduction	3.572

III. — *Aide à l'industrie belge de construction de matériel roulant.*

Les commandes de matériel roulant passées à l'industrie privée depuis décembre 1958 dépassent un montant de 3.400 millions de francs.

IV. — *Augmentation de la productivité du matériel.*

Le nouveau matériel doit amener une augmentation de la productivité.

Malgré le fait que l'exécution de la plupart des commandes est encore en cours, on peut déjà enregistrer les résultats suivants (indice 1950 = 100) :

Matériel de traction :

1958	158
1959	164

Matériel de transport à marchandises :

1958	100
1959	106

Matériel de transport à voyageurs :

1958	106
1959	99

(dû à la mise en service de 406 voitures métalliques de la commande de 1956 en remplacement de voitures en bois dont la démolition n'était pas terminée).

C. — *Simplification des méthodes d'exploitation et réformes de structure.*

I. — *Simplification de l'exploitation des lignes à faible trafic.*

Etude en 2 ou 3 ans de la simplification de l'exploitation de 1.200 km de lignes à faible trafic et remplacement éventuel par des services d'autobus :

Situation de l'exécution du programme au 1^{er} août 1960 :

Décisions prises pour 666 km, soit 56 %;
Exécution pour 499 km.

II. — *Réformes de structure administratives.*

1. — *Suppression de 8 gares de formation de trains de marchandises :*

6 gares sont supprimées dès à présent.

2. — *Fermeture des cours à marchandises dans 250 gares :*

Programme exécuté pour 61 cours à marchandises.

3. — Vermindering van het aantal werkplaatsen voor onderhoud en herstelling :

Verwezenlijkingen : afschaffing van :

7 loodsen voor locomotieven;
1 werkplaats voor rijtuigen;
3 onderhoudsposten voor rijtuigen;
3 schouwingsposten voor spoorwagens;
2 kolenmengers;
1 centrale werkplaats (te Laken voor de herstelling van autovoertuigen).

D. — Vermindering van de personeelseffectieven.

1. — Binnen een tijdspanne van 4 tot 5 jaar vermindering van het aantal personeelsleden met 10.000 eenheden :

Toestand van de vermindering van de personeelseffectieven op 1 december 1960 :

	Aantal personeelsleden		
	Statutaire	Niet-statutaire	Totaal
1 juli 1958	70.465	7.451	77.916
1 december 1960	65.363	2.999	68.362
Vermindering	5.102	4.452	9.554

2. — Verhoging van de productiviteit :

De verhoging van de productiviteit blijkt uit volgende cijfers (indexcijfer 1950 = 100) :

1958	141
1959	147

Uit deze omstandige en indrukwekkende opsomming van maatregelen en resultaten mag de lezer terecht besluiten dat er een nieuwe wind waait in het bestel van onze spoorwegen. Zo deze inspanning volgehouden wordt en zowel directie als personeel begrip opbrengen voor het belangrijke werk dat wordt tot stand gebracht, zal het niet lang meer aanslepen vooraleer dat wij van de spoorwegen het doelmatig instrument gemaakt hebben dat op een harmonische en gelukkige wijze zal kunnen ingeschakeld worden in het zo belangrijk bestel van ons nationaal vervoerwezen en dat tevens de ontwikkeling van onze economie en van onze welvaart in de hand zal werken.

3. — SECTOR « VERVOER ».

A. — Wegverkeer.

I. — Voorkoming van ongevallen en verhoging van de veiligheid op de weg.

a) het departement volgt met veel aandacht de gevolgen van de *snelheidsbeperking* voorgeschreven bij koninklijk besluit van 22 december 1958.

De resultaten, hoe gelukkig ook, zouden veel tastbaarder zijn geweest indien de wegenpolitie de hand had kunnen houden aan de strikte naleving van dit besluit dat stilaan door de autobestuurders schijnt vergeten te worden.

3. — Réduction du nombre d'ateliers d'entretien et de réparation :

Réalisations : suppression de :

7 remises à locomotives;
1 atelier de voitures;
3 postes d'entretien de voitures;
3 postes de visite de wagons;
2 mélangeurs de charbons;
1 atelier central (à Laeken pour la réparation des autos).

D. — Réduction des effectifs du personnel.

1. — Dans un délai de 4 à 5 ans, réduction de 10.000 unités des effectifs du personnel.

Situation au 1^{er} décembre 1960 en matière de réduction des effectifs du personnel :

	Nombre d'agents		
	Statutaires	Non-statutaires	Total
1 juillet 1958	70.465	7.451	77.916
1 décembre 1960	65.363	2.999	68.362
Réduction	5.102	4.452	9.554

2. — Amélioration de la productivité :

L'amélioration de la productivité ressort des chiffres suivants (indice 1950 = 100) :

1958	141
1959	147

De cette impressionnante énumération détaillée de mesures et de résultats, le lecteur pourra conclure à juste titre qu'un vent nouveau souffle à la direction de nos chemins de fer. Si cet effort est maintenu et, qu'aussi bien la direction que le personnel, aient conscience de l'importance du travail qui est accompli, il ne s'écoulera plus guère de temps avant que nous ayons fait des chemins de fer l'instrument efficace qu'il sera possible d'intégrer, harmonieusement et de façon heureuse, dans l'ensemble de nos transports nationaux et qui contribuera à l'épanouissement de notre économie et de notre prospérité.

3. — SECTEUR « TRANSPORTS ».

A. — Circulation routière.

I. — Prévention des accidents et accroissement de la sécurité routière.

a) le département suit avec beaucoup d'attention les répercussions de la *limitation de vitesse*, décrétée par l'arrêté royal du 22 décembre 1958.

Les résultats, pour heureux qu'ils soient, auraient été beaucoup plus concluants si les effectifs de la police de la route avaient été à même d'assurer la stricte observance de l'arrêté en question qui, petit à petit, tend à être oublié par les automobilistes.

Geleerd door de bekomen resultaten en de ervaring opgedaan in de aangrenzende landen, tracht het departement evenwel een definitieve reglementering voor de snelheidsbeperking te vinden.

b) een van de andere vraagstukken die in behandeling zijn is het ontwerp van wet tot invoering van het *rijbewijs*.

Alles wijst erop dat dit ontwerp zeer binnenkort bij het Parlement zal worden ingediend. Het voornaamste voordeel van het rijbewijs is dat het kan ontnomen worden aan de tuchteloze autovoerders.

c) een bijzondere vermelding verdient het initiatief van de Ministers voor Vervoer van de Beneluxlanden, die een Internationale commissie voor de *eenmaking van de bepalingen over het wegverkeer* hebben opgericht; acht landen maken hiervan deel uit.

Men mag geredelijk verwachten dat in de naaste toekomst een Europese wegcode zal klaar komen.

d) het departement is betrokken in de uitvoering van de wet betreffende de *verplichte verzekering* van de burgerlijke aansprakelijkheid voor motorvoertuigen.

Het neemt deel aan de vergaderingen van de Commissie, die op het Ministerie van Justitie werd opgericht voor het onderzoek van de verbeteringen en aanpassingen van de wet op de verplichte verzekering in het licht van de opgedane ervaring ter zake.

e) het departement heeft *filmen en brochures* in verband met het wegverkeer doen vervaardigen.

Het verleent zijn steun aan de activiteiten van de verenigingen die zich inspannen om verkeersongevallen te voorkomen, zoals *Via Secura* op nationaal vlak, de E. E. C. en de E. C. M. V. op internationaal vlak.

II. — Een wetsontwerp tot wijziging van de wet van 1 augustus 1899 houdende herziening van de wetgeving en van de reglementen op de politie van het vervoer werd door het departement voorbereid en bij de Kamers ingediend tijdens de zitting 1957-58 (stuk n° 938).

De wijzigingen die dit ontwerp aan de huidige wetgeving wenst aan te brengen, beantwoorden in hoofdzaak aan de volgende noodwendigheden :

a) voor de *signalisatie van het wegverkeer* zal de bevoegdheid van de gemeenten, de provinciën en de Staat gewijzigd worden om te komen tot een grotere homogeniteit in de uitwerking en het plaatsen van de signalisatie.

b) wat de *heffing van de boeten* betreft, bevat het ontwerp bepalingen tot invoering van de onmiddellijke heffing van sommen die overeenstemmen met boeten voor sommige inbreuken van gering of minder groot belang; de aanvaarding ervan zal de autobestuurders aanzetten tot meer zelftucht en zal de inzake wegverkeer bevoegde rechtbanken ontlasten.

c) wat de vaststelling van *retributies voor bewezen diensten* betreft, biedt het ontwerp de mogelijkheid retributies te heffen voor de volledige of gedeeltelijke dekking van de inrichtings- en exploitatiekosten van de « parkings » op bepaalde gedeelten van de openbare weg of aanhorigheden ervan (parking meters).

III. — Op het gebied van de *inschrijving van de voertuigen* neemt de activiteit van de Dienst van het Wegvervoer zodanig toe en ontvangt hij zoveel aanvragen waarop

Cependant, fort des résultats obtenus et des expériences faites par les pays voisins, le département se préoccupe de rechercher les modalités d'une réglementation définitive en matière de limitation de vitesse.

b) parmi les autres questions à l'étude, il y a lieu de noter le projet de loi tendant à instaurer le *permis de conduire*.

Il est à prévoir que ce projet pourra être déposé incessamment au Parlement. L'existence du permis de conduire présentera comme avantage essentiel, d'en permettre le retrait aux conducteurs indisciplinés.

c) une mention spéciale est à faire au sujet de l'initiative des Ministres des Transports du Benelux qui ont constitué une Commission Internationale pour l'*uniformisation des règles de circulation routière* à laquelle participent huit pays.

On peut raisonnablement s'attendre à l'élaboration prochaine d'un code européen de la route.

d) le département intervient dans l'exécution de la loi relative à l'*assurance obligatoire* de la responsabilité civile en matière de véhicules automoteurs.

Il participe aux réunions de la Commission instituée au Ministère de la Justice en vue d'examiner les améliorations et les adaptations de la loi sur l'assurance obligatoire en fonction de l'expérience acquise en la matière.

e) le département a fait réaliser *des films et des brochures* relatifs à la circulation routière.

Il participe aux activités des associations s'intéressant à la prévention des accidents de la route, telles *Via Secura* sur le plan national, la C. E. E. et la C. E. M. T. sur le plan international.

II. — Un projet de loi, modifiant la loi du 1^{er} août 1899 portant revision de la législation et des règlements sur la police de roulage, avait été préparé par le département et déposé devant les Chambres lors de la session 1957-58 (document n° 938).

Les modifications, que ce projet se propose d'apporter à la législation actuelle, répondent en ordre principal aux nécessités suivantes :

a) en matière de *signalisation de la circulation routière*, les compétences des communes, des provinces et de l'Etat, seront aménagées afin d'assurer une meilleure homogénéité, tant dans la conception que dans la mise en place de la signalisation.

b) en matière de la *perception des amendes*, le projet prévoit des dispositions instituant la perception immédiate de sommes tenant lieu d'amendes pour certaines infractions d'importance minime ou moyenne; son adoption assurera une meilleure discipline de la part des conducteurs et réduira l'encombrement des tribunaux compétents en matière de roulage.

c) en matière d'établissement de *redevances pour services rendus*, le projet permettra de percevoir des redevances en vue de couvrir en tout ou en partie les frais d'établissement ou d'exploitation des « parkings » établis sur certaines parties des voies publiques ou de leurs dépendances (parking meters).

III. — Dans le domaine propre à l'*immatriculation des véhicules*, l'accroissement de l'activité de l'Office de la circulation routière et les nombreuses sollicitations dont il

door gebrek aan middelen niet kan ingegaan worden, dat het huidig beschikbaar materieel voorbijgestreefd is en dat de vervanging ervan door een meer rationele uitrusting op korte termijn moet overwogen worden.

De organisatie van deze dienst zal dan ook volledig herzien worden in functie van de nieuwe mogelijkheden geboden door de electronica. De automatie van het « stam repertorium » zal belangrijke tijdsbesparingen in de uitvoering der werken mogelijk maken. Zij zal daarenboven de weg effenen voor tussenkomsten op andere gebieden, zoals het opmaken van kwitanties voor de verkeersbelasting, het opzetten van statistieken over de verdeling van het aantal voertuigen in de stedelijke centra en in de verschillende streken van het land.

B. — Vervoer van goederen over de weg.

De wet van 1 augustus 1960 heeft de wetgeving van 1936 betreffende het vervoer van zaken met motorvoertuigen tegen vergoeding opgeheven en te vervangen door een nieuwe reglementering, die een grotere vrijheid laat aan de sector van het wegvervoer mits sommige toelatingsvoorwaarden tot het beroep nageleefd worden. Er moet op gewezen worden dat deze wet de Dienst van het Wegvervoer heeft afgeschaft en de Minister van Verkeerswezen ter zake een beslissingsbevoegdheid heeft verleend. Een koninklijk besluit van 22 september 1960 en een ministerieel besluit van 23 september 1960 bepalen de uitvoeringsmaatregelen van de wet van 1 augustus 1960.

De eerste resultaten van deze nieuwe reglementering konden nog niet in cijfers vastgelegd worden. Het blijkt nochtans dat de in sommige kringen geuite vrees voor een onverantwoorde vermeerdering van het aantal voertuigen voor het vervoer van zaken tegen vergoeding enerzijds en een ineenstorting van de tarieven niet bewaarheid is geworden.

De raadgevende commissie voor wegvervoer voorzien in deze nieuwe reglementering werd binnen de kortst mogelijke tijd samengesteld en komt regelmatig bijeen om de onder haar bevoegdheid vallende problemen te onderzoeken. Tegelijk houdt mijn departement zich bezig met de kwestie van het ontoereikend aantal vergunningen voor wegvervoer naar Duitsland en Frankrijk. Wat Duitsland betreft zullen binnenkort besprekingen tussen Belgische en Duitse deskundigen aangevat worden.

* * *

Het wegvervoer van zaken voor eigen rekening blijft volledig vrij.

Een verordening genomen in uitvoering van artikel 79 van het Verdrag van Rome over de Europese Economische Gemeenschap legt de ondernemingen voor wegvervoer de verplichting op een vervoerdocument bij te houden dat beoogt een einde te maken aan discriminaties, die hierin bestaan dat een zelfde vervoerder voor dezelfde goederen in dezelfde voorwaarden van vervoer, verschillende prijzen en voorwaarden toepast volgens het land van herkomst of van bestemming van de vervoerde producten. In dergelijk document is reeds voorzien door de nieuwe, hierboven vermelde reglementering (koninklijk besluit van 22 september 1960). Aldus zal het goederenvervoer steeds meer als een openbare dienst worden ingericht; het gebruik van dit document zal het anderzijds mogelijk maken statistieken op te maken en de evolutie van deze wijze van vervoer op de voet te volgen.

De groep deskundigen inzake wegvervoer van de Beneluxlanden zet eveneens zijn werkzaamheden voort.

est l'objet et auxquelles il ne peut répondre faute de moyens, sont tels que le matériel dont il dispose actuellement est pratiquement dépassé et que son remplacement par un équipement plus rationnel doit être envisagé d'ici peu.

C'est ainsi que l'organisation de ce service sera complètement repensée en fonction des techniques nouvelles qu'offre l'électronique. L'automatisation du « répertoire matricule » permettra des gains de temps importants dans l'exécution des opérations. Elle permettra, en outre, une intervention dans d'autres secteurs, par exemple, le quit-tancement de la taxe de circulation, l'établissement de statistiques permettant d'apprécier la répartition du parc automobile dans les centres urbains comme dans toutes les régions du pays.

B. — Transport de marchandises par route.

La loi du 1^{er} août 1960 a abrogé la législation de 1936 concernant les transports rémunérés de choses par véhicules automobiles et a instauré une nouvelle réglementation qui accorde une plus grande liberté au secteur des transports routiers, moyennant le respect de certaines conditions d'accès à la profession. Il est à noter que cette loi a consacré la suppression de l'Office des Transports par Route et a confié au Ministre des Communications le pouvoir de décision en la matière. Un arrêté royal du 22 septembre 1960 et un arrêté ministériel du 23 dito déterminent les mesures d'exécution de la loi du 1^{er} août 1960.

Les premiers résultats de cette nouvelle réglementation n'ont pas encore pu être chiffrés. Il semble cependant que la crainte exprimée dans certains milieux concernant un accroissement injustifié du charroi automobile pour le transport rémunéré de choses d'une part et, d'autre part, la crainte d'assister à un effondrement massif des tarifs est demeurée sans raison.

La commission consultative des transports routiers prévue dans cette nouvelle réglementation a été constituée dans le moindre délai et se réunit à intervalles réguliers pour examiner les problèmes confiés à sa compétence. Parallèlement mon département se préoccupe de l'insuffisance quantitative de licences de transports routiers vers l'Allemagne et la France. En ce qui concerne plus spécialement l'Allemagne, des pourparlers débiteront incessamment entre experts belges et allemands.

* * *

Le transport routier de choses pour compte propre reste entièrement libre.

Dans le cadre de la Communauté Economique Européenne, un règlement, pris en exécution de l'article 79 du Traité de Rome, impose aux entreprises de transports routiers l'établissement d'un document de transport tendant à éviter les discriminations qui consistent en l'application par un transporteur pour les mêmes marchandises sur les mêmes relations de trafic, de prix et conditions de transport différents en raison du pays d'origine ou de destination des produits transportés. Un tel document est déjà prévu par la nouvelle réglementation évoquée ci-dessus (arrêté royal du 22 septembre 1960). Ainsi le transport de marchandises sera de plus en plus organisé comme un service public; l'utilisation d'un tel document permettra d'autre part d'établir des statistiques et de mieux suivre l'évolution de ce mode de transport.

Enfin, le groupe d'experts des transports routiers des pays du Benelux poursuit également ses travaux.

C. — Technische controle.

De aanpassing van sommige bestaande stations en de voltooiing van de stations ter vervanging van de voorlopige controleposten is binnen de voorziene tijd geschied en de normale controle van de voertuigen die sedert 1 januari 1960 meer dan 5 jaar oud zijn werd zodoende mogelijk gemaakt.

Een zeer gedetailleerde statistiek van de gebreken der voertuigen die tijdens het jaar 1960 voor het eerst aan de technische controle onderworpen waren, wordt maandelijks bijgehouden.

De voorschriften die er op gericht zijn de controle-methodes en de praktische interpretatie van de vastgestelde gebreken zoveel mogelijk te coördineren, zijn zodanig opgemaakt dat de normen van januari 1961 af volledig eenvormig zullen zijn.

Langs de andere kant zullen de documenten en formulieren bestemd voor de weggebruiker gestandaardiseerd worden met nauwgezette inachtneming van de taalwet.

De Administratie van het Vervoer en het Ministerie van Financiën blijven in nauw contact voor de vaststelling van het gewicht der voertuigen met het oog op de taxatie ervan.

Technische studiën.

Aangezien de toestellen voor de controle van de *dichtheid van de uitlaatgassen* der Dieselmotoren voldoening hebben geschonken (behoudens enkele bijzonderheden betreffende de uitvoering waarover nog moet onderhandeld worden), zal een reglementering kunnen uitgewerkt worden. Het is daarenboven waarschijnlijk dat binnenkort zal beslist worden dat de toestellen in alle controlestations moeten gebruikt worden. Voor de benzinemotoren zijn de moeilijkheden groter omdat de toestellen duurder zijn.

Onderzoekingen hebben geleid tot de totstandkoming van vrij goedkope toestellen, waardoor de *snelheid van de voertuigen* gemakkelijk kan gemeten worden.

Het probleem van het lawaai der voertuigen ligt ter studie. Er zal een aanvang gemaakt worden met proefnemingen ten einde op dit gebied een reglementering uit te werken.

In de loop van volgend jaar zal een besluit betreffende de *remmen* kunnen genomen worden overeenkomstig de conclusies die binnenkort zullen neergelegd worden door de werkgroep constructie voertuigen in de E. E. C. — Comité voor het binnenverkeer.

Nieuw statuut voor de instellingen belast met de controle.

Op dit ogenblik moeten deze instellingen worden beschouwd als partikuliere instellingen waarvan de werking door het departement gecontroleerd wordt. Het personeel is onderworpen aan een statuut goedgekeurd door de Minister van Verkeerswezen op 10 februari 1959 en wordt bezoldigd op basis van barema's waarmee dit departement zijn instemming heeft betuigd.

Het ministerieel besluit van 3 maart 1958 bepaalt de tarieven die bij de schouwing der voertuigen mogen toegepast worden. Het departement houdt toezicht op de boekhouding der instellingen.

Door de verplichte controle der voertuigen van meer dan 5 jaar hebben deze instellingen evenwel een zodanige uitbreiding genomen, dat ik het nodig acht ze binnenkort een nieuw statuut te geven. Dit probleem zal grondig onderzocht worden.

C. — Contrôle technique.

L'aménagement de certaines stations existantes et l'achèvement des stations destinées à remplacer les postes de contrôles provisoires a été effectué en temps voulu et le contrôle normal des voitures, ayant plus de 5 ans d'âge depuis le 1^{er} janvier 1960, a été rendu possible.

Une statistique très poussée des déficiences des véhicules nouvellement astreints au contrôle technique durant l'année 1960 a été tenue à jour mensuellement.

Les prescriptions tendant à coordonner au maximum les méthodes de contrôle et l'interprétation sur le plan pratique des déficiences constatées sont élaborées de telle sorte que depuis janvier 1961, l'uniformisation des normes est entièrement réalisée.

De même, les documents et formulaires remis aux usagers seront d'un modèle standardisé, respectant scrupuleusement les dispositions linguistiques.

Des rapports étroits sont maintenus entre l'Administration des Transports et le Ministère des Finances en ce qui concerne la détermination des poids des véhicules en vue de leur taxation.

Etudes techniques.

Les appareils destinés à contrôler l'*opacité des fumées* d'échappement dégagées par les moteurs Diesel ayant donné satisfaction (à part quelques détails d'exécution encore à discuter), une réglementation pourra être élaborée. De plus la généralisation de l'utilisation des appareils dans toutes les stations de contrôle sera probablement décidée à brève échéance. Leur utilisation est plus difficile pour moteurs à essence, parce que les appareils sont plus coûteux.

Au sujet de la mesure de la *vitesse des véhicules*, les recherches effectuées ont permis de trouver des appareils peu coûteux qui permettent aisément ces contrôles.

Le problème du bruit causé par les véhicules est à l'étude. Des essais vont commencer dans le but de fixer une réglementation en cette matière.

Conformément aux conclusions que prendra à brève échéance le groupe de travail de la construction des véhicules au sein de la C. E. E. — Comité des transports intérieurs —, un arrêté relatif au *freinage* des véhicules pourra sortir au cours de l'année prochaine.

Nouveau statut pour les organismes de contrôle.

Actuellement ces organismes sont à considérer comme organismes privés dont les activités sont contrôlées par le département. Le personnel est soumis à un statut approuvé par le Ministre des Communications en date du 10 février 1959 et est rétribué sur base de barèmes approuvés par le département.

L'arrêté ministériel du 3 mars 1958 a approuvé les tarifs à percevoir lors de visites de véhicules. La comptabilité des organismes est contrôlée par le département.

Cependant et par suite du contrôle obligatoire des véhicules de plus de 5 ans, ces organismes ont pris une telle extension qu'il me semble indispensable de les doter à brève échéance d'un nouveau statut. L'examen de ce problème fait l'objet d'une étude approfondie.

D. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.
(N. M. V. B.)

I. — Vergelijken met de bedrijfsuitkomsten sedert 1957 ziet deze voor 1960 er ongeveer als volgt uit :

Bedrijfsuitkomsten (in miljoenen franken) :

	Ontvangsten	Uitgaven	Uitkomsten
1957	1.539,2	1.499,2	+ 40,—
1958	1.574,2	1.538,7	+ 35,5
1959	1.469,—	1.433,—	+ 36,—
1960 (ramingen)...	1.492,—	1.445,—	+ 47,—

Het resultaat voor 1960 werd gunstig beïnvloed door twee nieuwe factoren, namelijk :

a) de vrijstelling van de taxe op het vervoer van 1 januari tot 31 december 1960, vrijstelling die trouwens voor het dienstjaar 1961 behouden blijft;

b) de toekenning van een compensatievergoeding voor 16 miljoen tot gedeeltelijke dekking van de winstderving ingevolge gratis verleende of ontoereikend bezoldigde prestaties gedaan in uitvoering van het algemeen lastkohier van 20 maart 1886.

II. — Voornaamste kenmerken van de trafiek.

De trafiek ondergaat verder de sterke weerslag van de gestadige en snelle toeneming van het individueel gemotoriseerd vervoer :

a) *Ontvangsten* :

Op de meeste lijnen van de buurtspoorwegen gaat het aantal reizigers in dalende lijn. Het gevolg hiervan is dat de ontvangsten niet meer volstaan om het hoofd te bieden aan de aanzienlijke vaste uitgaven die onafscheidelijk verbonden zijn aan de exploitatie van de lijnen.

b) *Uitgaven* :

De Maatschappij heeft af te rekenen met unitaire bedrijfsuitgaven die gestadig vermeerdere. Men is inderdaad getuige van een vermindering van het aantal gewone reizigers en van een aanhoudende stijging van het aantal abonnees, in het bijzonder schoolabonnees. Gezien de tariefverminderingen die de abonnees genieten leidt deze wijziging in de aard van de trafiek tot een daling van de ontvangsten, terwijl de unitaire bedrijfsuitgaven stijgen.

c) Deze verhoging van de uitgaven, die parallel loopt met een vermindering van de ontvangsten, dreigt het evenwicht van de bedrijfsbegroting te verstoren, des te meer daar de loonexpansie in aanzienlijke mate bijdraagt tot de verhoging van deze uitgaven.

Daarom volgt het Ministerie van Verkeerswezen zeer aandachtig de besprekingen die tussen de N. M. V. B. en de vakbondsafvaardigingen gevoerd worden om te komen tot een sociale programmatie afgestemd op de financiële mogelijkheden van de N. M. V. B. tijdens de eerstvolgende jaren.

d) Deze sociale programmatie houdt nochtans in dat de geleidelijke overschakeling van spoor- naar wegvervoer, in het bijzonder voor de *reizigerstrafiek*, wordt voortgezet.

Anderzijds moet deze overschakeling voldoende ruimte laten om de toekomstige activiteit van de N. M. V. B. in te passen in het probleem van de structuurhervorming van sommige lijnen van het groot net.

D. — Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.
(S. N. C. V.)

I. — Les résultats d'exploitation pour 1960 se présentent approximativement comme suit, comparés aux résultats depuis 1957 :

Résultats d'exploitation (en millions de francs).

	Recettes	Dépenses	Résultats
1957	1.539,2	1.499,2	+ 40,—
1958	1.574,2	1.538,7	+ 35,5
1959	1.469,—	1.433,—	+ 36,—
1960 (prévisions).	1.492,—	1.445,—	+ 47,—

Le résultat pour 1960 a été favorablement influencé par deux éléments nouveaux, à savoir :

a) l'exonération de la taxe de transport du 1^{er} janvier au 31 décembre 1960, exonération qui sera d'ailleurs continuée durant l'exercice 1961;

b) l'octroi d'une indemnité compensatoire de l'ordre de 16 millions couvrant partiellement le manque à gagner résultant des prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées effectuées en exécution du cahier général des charges du 20 mars 1886.

II. — Caractéristiques principales du trafic.

Le trafic continue à se ressentir fortement du développement constant et rapide des transports motorisés individuels :

a) *Recettes*

Sur la plupart des lignes ferrées vicinales, les voyageurs se présentent de moins en moins nombreux. Il en résulte un volume de recettes ne suffisant plus à faire face aux importantes dépenses fixes inhérentes à l'exploitation ferroviaire.

b) *Dépenses* :

La Société doit faire face à des dépenses unitaires d'exploitation en augmentation constante. En effet, on assiste à une diminution du nombre des voyageurs ordinaires et à une augmentation continue du nombre d'abonnés, spécialement d'abonnés scolaires. Du fait des modérations de tarif consenties aux abonnés, cette modification de la nature du trafic engendre une diminution des recettes tout en augmentant les dépenses unitaires d'exploitation.

c) Mise en parallèle avec la diminution de recettes, cette augmentation des dépenses risque de mettre en péril l'équilibre du budget d'exploitation, d'autant plus que l'expansion salariale contribue dans une large mesure à augmenter ces dépenses.

C'est pourquoi, le Département des Communications suit très attentivement les pourparlers en cours entre la S. N. C. V. et les délégations syndicales en vue d'aboutir à une programmation sociale, axée sur les possibilités financières, sur lesquelles la S. N. C. V. pourra raisonnablement compter au cours des prochaines années à venir.

d) Ces programmations sociales impliquent cependant la continuation de la conversion progressive du réseau ferré en réseau routier, principalement pour le *trafic voyageurs*.

Cette conversion devra, d'autre part, laisser suffisamment de possibilités d'adaptation pour intégrer l'activité future de la S. N. C. V. dans le cadre du problème de réforme de structure de certaines lignes du grand réseau.

e) Het probleem van de goederenmarkt is bij de buurtspoorwegen anders gesteld.

Het percentage van de ontvangsten van deze tak van activiteit in verhouding tot de gezamenlijke ontvangsten bedroeg 1,21 % in 1959, en zal waarschijnlijk 0,87 % in 1960 en 0,70 % in 1961 bedragen. Voorzien moet worden dat het aantal reizigers die op het net van de buurtspoorwegen per as of over de weg zullen vervoerd worden, respectievelijk 46 % en 54 % in 1960 en 42 % en 58 % in 1961 zal bedragen, tegen 49,5 % en 50,5 % in 1959.

Gezien deze vooruitzichten handhaaft de N. M. V. B. de vorige jaar genomen beslissing om vooralsnog haar programma tot modernisering van het rollend spoomaterieel stop te zetten.

f) Met betrekking tot de investeringen die voor de komende jaren moeten voorzien worden, moet druk worden gelegd op :

- 1°) de toeneming van de bestellingen van autobussen;
- 2°) de bouw van garages;
- 3°) de aanpassing van de gebouwen;
- 4°) de aanschaffing van elektronisch materieel om de modernisering van de beheermethode mogelijk te maken (operationeel onderzoek, enz.).

F. — Gemeentelijke tramwegen.

I. — Het belangrijkste feit op dit gebied is de goedkeuring in de nabije toekomst van de kaderwet houdende oprichting van maatschappijen voor gemeenschappelijk vervoer die thans is voorgelegd aan de Senaatscommissie.

Men mag aannemen dat het verslag in de eerstvolgende dagen zal klaar zijn, zodat de openbare bespreking in de Senaat zeer vlug zal kunnen aangevat worden.

Zoals bekend zal deze wet het mogelijk maken de netten Antwerpen, Gent, T. U. L. E. en Luik-Seraing waarvan de concessies vervallen zijn, een definitief statuut te geven.

Met deze wet zal eveneens zonder overgangsregime een definitief statuut kunnen gegeven worden aan de « Société des Tramways du pays de Charleroi » waarvan de concessie einde 1961 ten einde loopt.

Voor Verviers, waar de concessie eveneens op 31 december 1960 is vervallen, zijn nog besprekingen aan de gang om uit te maken of dit net zal geplaatst worden onder het stelsel van het gemengd beheer voorzien in de kaderwet, of dat het onmiddellijk in het net van de N. M. V. B. zal ingeschakeld worden.

II. — Het onderzoek van de kaderwet op de verschillende parlementaire niveaus heeft de gelegenheid geboden om in bijzonderheden de oorzaken te ontleden, die zowel uit het oogpunt van de ontvangsten als van de uitgaven een ongunstige weerslag hebben op de exploitatie van deze netten.

Er werd op gewezen dat de beginselen inzake beheer die in het ontwerp van wet zijn neergelegd, rekening houden met deze moeilijkheden. Dit neemt nochtans niet weg dat om een oplossing te zoeken voor de toenemende moeilijkheden van het verkeer in onze steden en de belemmeringen waarmee de openbare vervoermiddelen in stedse grotere mate af te rekenen hebben, men zo spoedig mogelijk gepaste maatregelen moet treffen om de trafiek van het openbaar vervoer snel en regelmatig te doen geschieden.

Het departement van Verkeerswezen heeft derhalve een investeringsprogramma ter vergemakkelijking van het verkeer der openbare voertuigen in studie genomen.

De investeringen beogen in het bijzonder het gemeenschappelijk vervoer los te maken van het algemeen verkeer (afzonderlijke rijbanen, tunnels, viaducten), doch de omvang ervan is van die aard dat de maatschappijen met eigen

e) Pour ce qui concerne le trafic marchandises, le problème se pose tout autrement aux vicinaux.

Le pourcentage des recettes de cette branche d'activité par rapport aux recettes totales, lequel était de 1,21 % en 1959, sera vraisemblablement de 0,87 % en 1960 et de 0,70 % en 1961, et il est à prévoir que le nombre de voyageurs à transporter respectivement par fer et par route sur le réseau vicinal sera de 46 % et 54 % en 1960 et de 42 % et 58 % en 1961, contre 49,5 % et 50,5 % en 1959.

Dans cette perspective, la S. N. C. V. maintiendra la décision, prise l'année dernière, d'arrêter jusqu'à nouvel ordre son programme de modernisation du matériel roulant ferré.

f) Pour ce qui concerne les investissements, à prévoir pour les années à venir, il faudrait mettre l'accent sur :

- 1°) l'accroissement des commandes d'autobus;
- 2°) la construction de garages;
- 3°) l'aménagement des bâtiments;
- 4°) l'acquisition de matériel électronique pour permettre la modernisation des méthodes de gestion (recherche opérationnelle, etc.).

F. — Tramways urbains.

I. — Le fait le plus important à signaler dans ce domaine est le vote prochain de la loi-cadre instituant des sociétés de transport en commun, actuellement soumis à la Commission du Sénat.

Il est à prévoir que le rapport sera rédigé au cours des tout prochains jours, de sorte que la discussion en séance publique du Sénat pourra être entamée très rapidement.

Rappelons que cette loi-cadre permettra de doter d'un statut définitif, les réseaux Anvers, Gand, T. U. L. E. et Liège-Seraing, dont les concessions sont venues à expiration.

Cette loi-cadre permettra également de donner, sans transition, un statut définitif à la Société des Tramways du pays de Charleroi, dont la concession viendra à expiration vers la fin de 1961.

En ce qui concerne Verviers, dont la concession est également expirée au 31 décembre 1960, les pourparlers sont encore en cours à l'effet de savoir si ce réseau sera placé sous le régime de l'économie mixte, prévu par la loi-cadre ou s'il sera intégré immédiatement dans le réseau de la S. N. C. V.

II. — L'examen, aux différents échelons parlementaires, du projet de loi-cadre a donné l'occasion d'analyser en détail les causes qui influencent défavorablement l'exploitation de ces réseaux, tant au point de vue des recettes que des dépenses.

Il a été montré que les principes de gestion que le projet de loi tend à introduire sont axés sur ces difficultés, ce qui n'empêche que pour trouver remède aux difficultés croissantes de la circulation dans nos villes et les encombrements qui gênent de plus en plus les moyens de transports publics, il faut prendre le plus tôt possible des mesures adéquates pour assurer un écoulement rapide et régulier du trafic des transports publics.

C'est pourquoi le Département des Communications a dis à l'étude un programme d'investissements, destiné à faciliter la circulation des véhicules publics.

Ces investissements, qui visent tout particulièrement à séparer les transports en commun de la circulation générale (sièges indépendants, tunnels, viaducs), se révèlent d'une ampleur telle que les sociétés sont dans l'impossibilité

middelen niet eens de gedeeltelijke uitvoering ervan kunnen in overweging nemen.

Alleen de Staat kan instaan voor de financiering van dergelijke werken, die trouwens kunnen beschouwd worden als een degelijke aanvulling van de reeks projecten aangegaven door het departement van Openbare Werken om 's lands uitrusting van rationele en snelle verkeerswegen uit te bouwen.

Zij zouden er als het ware het natuurlijk verlengstuk van vormen.

4. — ZEEWEZEN.

A. — Pakketboten Oostende-Dover.

Tijdens de na-oorlogse periode is het vervoer van reizigers en autovoertuigen langsheen de Oostende-Doverlijn gestadig gestegen. Dit blijkt onder meer uit navolgende cijfers :

Aantal reizigers in 1950	393.040
Aantal reizigers in 1955	816.995
Aantal reizigers in 1958 (expositiejaar) ...	1.243.980
Aantal reizigers in 1959	1.170.409
Aantal reizigers tot einde november 1960	1.289.349

Het aantal vervoerde rijtuigen bedroeg voor diezelfde jaren respectievelijk :

1950	15.877
1955	26.703
1958	57.295
1959	58.707
1960	62.653

Voor het jaar 1961 en volgende jaren wordt gerekend op een verdere toeneming van de trafiek. In het vooruitzicht daarvan heeft het Bestuur op dit ogenblik een derde car-ferry in bestelling die zal geleverd worden begin 1962 terwijl reeds vanaf aanstaande zomer het aantal overvaarten per dag zal opgevoerd worden.

B. — Regie der Oostende-Doverlijn.

Zoals aangekondigd tijdens de bespreking van de vorige begroting van het Departement, wordt de mogelijkheid overwogen de exploitatie van de Oostende-Doverlijn aan het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart te onttrekken en op te vatten als een staatsbedrijf, in het raam van het wetsontwerp 160.

Deze studie werd verder doorgevoerd doch tot op heden was het onmogelijk gepaste voorstellen naar voren te brengen, gezien het uitblijven van een beslissing omtrent voornoemd wetsontwerp.

De Minister meent dat, indien de goedkeuring van bedoelde wet langer moest uitblijven, van het tot stand brengen van de autonome dienst Oostende-Dover te onderzoeken onder vorm van wet, waarin de noodzakelijke bepalingen voorzien in het wetsontwerp 160, zouden overgenomen worden.

Het is inderdaad van het grootste belang dat zonder verder uitstel deze autonome dienst zou tot stand komen. Steeds meer ondervindt men de hinderpalen die, door een al te strakke staatsreglementering, worden opgelegd bij het exploiteren van een zuiver commerciële dienst.

d'en envisager, par leurs propres moyens, l'exécution même partielle.

Seul l'Etat peut financer de tels travaux qui, en l'occurrence, complèteraient fort bien le programme des réalisations, entreprises par le département des Travaux Publics pour parfaire l'équipement du pays en voies de communications rationnelles et rapides.

Ils en constitueraient en quelque sorte le prolongement normal.

4. — MARINE.

A. — Paquebots Ostende-Douvres.

Au cours de la période de l'après-guerre, le transport des voyageurs et des véhicules automobiles s'est constamment accru. Ceci appert notamment des chiffres ci-après :

Nombre de voyageurs en 1950	393.040
Nombre de voyageurs en 1955	816.995
Nombre de voyageurs en 1958 (année de l'exposition)	1.243.980
Nombre de voyageurs en 1959	1.170.409
Nombre de voyageurs jusque fin novembre 1960	1.289.349

Le nombre de véhicules transportés atteignait, pour ces mêmes années, respectivement :

1950	15.877
1955	26.703
1958	57.295
1959	58.707
1960	62.653

Pour l'année 1961 et pour les années suivantes on escompte une nouvelle augmentation du trafic. En prévision de celle-ci, l'Administration a déjà en ce moment passé commande d'un troisième car-ferry, lequel sera livré au début de 1962, tandis qu'à partir du prochain été le nombre de traversées sera augmenté.

B. — Régie de la ligne Ostende-Douvres.

Ainsi qu'il avait été annoncé au cours de la discussion du budget précédent du Département, on envisage la possibilité de retirer l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres à l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure et, dans le cadre du projet de loi n° 160, de concevoir ladite exploitation sous la forme d'une entreprise d'Etat.

Cette étude a été poursuivie mais, étant donné le retard intervenu dans la prise d'une décision au sujet du projet de loi précité, il n'a pas été possible jusqu'à ce jour de présenter des propositions adéquates.

Le Ministre est d'avis, au cas où l'adoption de la loi susvisée se ferait attendre davantage, d'envisager la création d'un service autonome Ostende-Douvres, par le canal d'une loi reprenant les dispositions indispensables que prévoit le projet de loi n° 160.

Il est en effet d'un très grand intérêt que ce service autonome soit créé sans autre retard. A l'expérience on se rend toujours davantage compte des obstacles qu'impose une réglementation trop rigide de la part de l'Etat à l'exploitation d'un service purement commercial.

Zo zijn sedert geruime tijd op een effectief van 8 betrekkingen van ingenieur er 5 onbezet. De huidige terzake geldende reglementering laat ons nochtans geen aanwervingen toe met de daaraan verbonden nadelen wat betreft het onderhoud van de pakketschepen, die een globale investeringswaarde vertegenwoordigen van meer dan anderhalf miljard en waarvan het onderhoud volledig door onze eigen diensten wordt verzekerd.

Dit is slechts een voorbeeld dat zou kunnen aangevuld worden met talloze andere, o.m. wat betreft het herstellen van schepen in Dover, de besprekingen met haven en commerciële instanties in Engeland, het aankopen van onderhoudsmaterieel en reservestukken voor de schepen, het aanwerven van varend personeel, enz. Dit stelt, rekening houdend met de administratieve verplichtingen terzake, steeds meer en meer problemen die een normale exploitatie van de lijn in de weg staan.

Ten slotte kan nog de aandacht gevestigd worden op het feit dat in het vooruitzicht van een eventueel tot stand komen van de tunnel onder het kanaal, een autonome dienst, die snel de nodige maatregelen zou kunnen treffen om het hoofd te bieden aan de daardoor ontstane handicap, gemakkelijker tot gunstige resultaten zou kunnen leiden.

C. — Loodswezen.

Voor wat de exploitatie van het loodswezen op de Schelde betreft zal tijdens het jaar 1961 verder geijverd worden voor de verbetering van de vaart van schepen met grote tonnemaat.

In dit verband kan aangestipt worden dat een soort dispatchdienst zal ingericht worden door middel van een radio-telefonienet in V.H.F. Hierdoor zal van uit een centraal station aan de wal rechtstreeks en onmiddellijk met de loods aan boord van de schepen, waar zij zich ook op de Schelde bevinden, contact worden genomen, voor de uitwisseling van alle mogelijke inlichtingen die de vaart kunnen bevorderen.

Wat het loodswezen op zee betreft dient aangestipt :

1) het openstellen voor de Scheepvaart van het vaarwater « Scheur » waartoe omstreeks de helft van dit jaar zal kunnen worden overgegaan en waardoor het verkeer van diepliggende schepen zal bevorderd worden;

2) op de buitengewone begroting werd een krediet voorzien van 36 miljoen frank als volgende schijf in het kader van de opruiming van de oorlogswrakken in de Noordzee.

Ten einde de beloodsing van Vlissingen zonder het minste tijdverlies te laten verlopen wordt voorzien nog een vierde redenmotorboot te bestellen.

Voor het politietoezicht op de Schelde evenals het douanetoezicht wordt de bestelling voorzien van vier snelle motorboten. Deze komen in vervanging van schepen die totaal verouderd zijn.

D. — Koopvaardij.

De uitbouw van onze koopvaardijvloot die de laatste jaren stilaan naar het miljoen ton ging werd ernstig in gevaar gebracht door de gebeurtenissen in Kongo.

Op 1 januari 1961 waren er 98 schepen onder Belgische vlag met gezamenlijk 629.025 B. R. T. Op 1 oktober 1960

C'est ainsi que depuis assez longtemps, sur 8 emplois d'ingénieur que prévoit l'effectif, 5 sont vacants. Le règlementation actuellement en vigueur en ce domaine ne nous autorise pas à procéder à des recrutements, avec tous les désavantages qui en découlent pour l'entretien des navires, lesquels représentent une valeur globale d'investissement de plus d'un milliard et demi et dont l'entretien est entièrement assuré par nos propres services.

Ceci n'est qu'un exemple qu'il serait possible de compléter par bon nombre d'autres, notamment en ce qui concerne la réparation de navires à Douvres, les négociations avec des instances portuaires et commerciales en Angleterre, l'achat de matériel d'entretien et de pièces de rechange pour les navires, le recrutement du personnel navigant, etc. Ces activités posent, compte tenu des obligations administratives en ce domaine, toujours davantage de problèmes gênant une exploitation normale de la ligne.

Enfin, qu'il nous soit permis d'attirer l'attention sur le fait qu'en prévision de l'éventuelle création d'un tunnel sous la Manche, un service autonome, apte à prendre immédiatement les mesures nécessaires en vue de faire face au handicap surgi de ce fait, pourrait plus aisément mener vers des résultats favorables.

C. — Pilotage.

En ce qui concerne l'exploitation du pilotage sur l'Escaut, on continuera en 1961 à se préoccuper d'améliorer la navigation de navires de gros tonnage.

Signalons à ce propos qu'une sorte de service de dispatching sera organisé au moyen d'un réseau de radiotéléphonie en V.H.F. Ainsi, il sera possible d'entrer, depuis une station centrale du quai, en contact direct et immédiat avec le pilote à bord des navires, où qu'ils se trouvent sur l'Escaut, en vue de l'échange de toutes informations possibles, de nature à favoriser la navigation.

En ce qui concerne le pilotage en mer, il y a lieu de signaler :

1) l'ouverture à la navigation maritime du chenal navigable du « Scheur », à laquelle il pourra être procédé vers la moitié de cette année et qui favorisera le trafic des navires à grand tirant d'eau;

2) l'ouverture d'un crédit de 36 millions au budget extraordinaire, à titre de tranche suivante prévue dans le cadre de l'enlèvement des épaves du temps de guerre dans la Mer du Nord.

En vue d'éviter toute perte de temps dans le service de pilotage de Flessingue, il est prévu de commander encore un quatrième bateau à moteur pour le service de la rade.

Pour la surveillance de police sur l'Escaut, ainsi que pour la surveillance douanière, on prévoit la commande de 4 vedettes à moteur, appelées à remplacer des bateaux entièrement périmés.

D. — Marine marchande.

Le développement de notre flotte marchande, laquelle s'approchait progressivement du million de tonnes au cours de ces dernières années, a été sérieusement compromis par les événements du Congo.

Au 1^{er} janvier 1960, il y avait 98 navires naviguant sous pavillon belge, avec un tonnage total de 629.025 T.J.B.

was het aantal schepen ongewijzigd gebleven maar de totale tonnemaat was gestegen tot 648.805 ton.

Aldus wordt aangetoond dat zoals de vorige jaren de gemiddelde tonnemaat per schip is toegenomen en thans 6.620 ton bedraagt, gemiddelde dat voor de eerste maal bekomen werd.

Dit cijfer komt overeen met een stijging van 100 % in vergelijking met de gemiddelde tonnemaat van 1930 die alsdan slechts 3.306 ton bedroeg. Bovendien de hiervoren opgegeven scheepsruimte dient aangestipt dat nog 11 schepen met een globaal laadvermogen van 238.700 ton in bestelling zijn waaronder 7 cargo's met 79.200 ton en 4 tankers met 159.500 ton. Van deze 11 schepen zijn er 7 met een globale tonnemaat van 122.700 in aanbouw.

Deze uitbreiding van onze vloot werd voorzeker zoals in het verleden krachtig in de hand gewerkt door de Wet op het scheepskrediet.

Tijdens het jaar 1959, het laatst volledig afgesloten jaar, werd in het totaal 477.383.600 frank aan kredieten voor de koopvaardij toegestaan door gemachtigde kredietinstellingen. Op het Fonds voor het uittreden en aanbouwen van zeeschepen werd geen beroep gedaan. De Staatssus-senkomst in de interesten is gestegen van 29 miljoen in 1958 tot 32.500 miljoen in 1959.

Naar aanleiding van de moeilijkheden in Kongo zal onze bijzonderste rederij zich verplicht zien haar exploitatie aan de nieuwe omstandigheden aan te passen. Daardoor werd de verkoop van een paar schepen noodzakelijk doch deze zullen door andere eenheden worden vervangen die meer aangepast zijn aan deze nieuwe omstandigheden. Het zwaartepunt dient thans namelijk gelegd op het vervoer van goederen, terwijl het passagiersvervoer praktisch is uitgeschakeld.

E. — Kustvaart.

In toepassing van een in 1959 getroffen beslissing worden 4 kustrederijen terugvorderbare voorschotten verleend voor een totaal van 20 miljoen frank teneinde hen toe te laten hun bedrijvigheid in de huidige conjonctuur te handhaven en aan de buitenlandse mededinging het hoofd te bieden. Deze 4 rederijen bezitten samen 14 schepen met een gezamenlijke bruto-tonnemaat van 14.809 ton.

F. — Visserijvloot.

Tijdens het jaar 1959 is de globale vloot met 12 eenheden verminderd en bedraagt thans 443 vaartuigen. Hier bestaat een dringende noodzakelijkheid de vloot te moderniseren. De meeste schepen zijn zeer verouderd en niet meer technisch aangepast voor een moderne visvangst. Daartoe kan beroep worden gedaan op de wet op het scheepskrediet en in 1959 werden kredieten verleend voor een totaal bedrag van 77.869.500 frank, waarvan 5 miljoen 845.000 frank via de N. M. K. N. en 72.024.500 frank via het Fonds (hier werden meer kredieten verleend via het Fonds teneinde een grotere Staatssus-senkomst in de interesten mogelijk te maken).

Algemeen wordt nochtans vooropgesteld dat het verlenen van deze Staatssus-senkomst niet volledig is om een werkelijke modernisering van onze vloot mogelijk te maken. Het buiten gebruik stellen en onttakelen van de verouderde schepen stelt voor de betrokkenen een te groot financieel probleem.

Daarom wordt in de begroting 1961 een krediet voorzien om een *slooppremie* te verlenen.

Van Regeringswege werd reeds op de begroting 1960 een bijkrediet voorzien van 5.000.000 frank om de uit-

Au 1^{er} octobre 1960, le nombre de navires était resté inchangé, mais le tonnage total avait augmenté jusqu'à 648.805 tonnes.

Il en résulte que, comme les années précédentes, le tonnage moyen par navire a augmenté jusqu'à atteindre actuellement 6.620 tonnes, moyenne qui a été obtenue pour la première fois.

Ce chiffre correspond à une augmentation de 100 % comparativement au tonnage moyen de 1930, qui ne s'élevait alors qu'à 3.306 tonnes. Il convient de signaler qu'outre le tonnage mentionné ci-dessus, 11 navires d'un tonnage global de 238.700 tonnes, sont en commande, dont 7 cargos représentant un tonnage de 79.200 tonnes et 4 bateaux-citernes d'un tonnage de 159.500 tonnes. De ces 11 navires, 7 d'un tonnage global de 122.700 tonnes sont en cours de construction.

Il est certain que cette extension de notre flotte est, comme par le passé, fortement favorisée par la loi sur le crédit maritime.

Dans le courant de 1959, dernier exercice complètement clôturé, les organismes de crédit agréés ont consenti à la marine marchande des crédits d'un montant global de 477.383.600 francs. Il n'a pas été fait appel au Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes. L'intervention de l'Etat dans les intérêts est passée de 29 millions en 1958 à 32.500 millions en 1959.

A la suite des difficultés nées des événements congolais, notre principale maison d'armements maritimes a été obligée d'adapter son exploitation aux circonstances nouvelles. Il a fallu, de ce fait, procéder à la vente de quelques navires, mais ceux-ci seront remplacés par d'autres unités, mieux adaptées à ces nouvelles circonstances. Tout doit être concentré actuellement sur le transport des marchandises, tandis que le transport des passagers est pratiquement nul.

E. — Navigation côtière.

En application d'une décision intervenue en 1959, des avances récupérables d'un montant global de 20 millions de francs ont été consenties à 4 armements de navigation côtière, afin de leur permettre de maintenir leur activité dans la conjoncture actuelle et de faire face à la concurrence étrangère. Ces 4 armements possèdent ensemble 14 navires d'un tonnage brut global de 14.809 tonnes.

F. — Flotte de bateaux de pêche.

La flotte globale a été réduite de 12 unités en 1959 et comprend actuellement 443 bâtiments. La modernisation de la flotte s'impose impérieusement. La plupart des bateaux sont démodés et ne sont plus techniquement adaptés à la pêche moderne. A cette fin, il peut être fait appel à la loi sur le crédit maritime, et en 1959, des crédits ont été accordés pour un montant total de 77.869.500 francs, dont 5 millions 845.000 francs par l'intermédiaire de la S.N.C.I. et 72 millions 24.500 francs par l'intermédiaire du Fonds (des crédits plus importants ont été accordés à l'intervention du Fonds, pour permettre une plus grande intervention de l'Etat dans la charge des intérêts).

Il est toutefois généralement admis que l'octroi de cette intervention de l'Etat est insuffisant pour rendre possible une modernisation réelle de notre flotte. La mise hors service et la démolition des anciens bateaux pose aux intéressés un problème financier trop important.

C'est pourquoi le budget de 1961 prévoit un crédit en vue de l'octroi d'une *prime de démolition*.

Le Gouvernement avait déjà prévu au budget de 1960 un crédit supplémentaire de 5.000.000 francs afin de pouvoir

kering van dergelijk slooppremie mogelijk te maken. Deze premies zullen in principe verleend worden voor schepen die ten minste 30 jaar oud zijn of niet meer renderend en op uitdrukkelijke voorwaarden dat zij gesloopt en door andere schepen vervangen werden (zie verder onder rubriek J).

G. — Internationale en/of Europese Maritieme Samenwerking.

De inspanningen voor internationale maritieme samenwerking zullen voortgezet worden in het kader van de Intergouvernementale Maritieme Consultatieve Organisatie (I. M. C. O.).

Er zal verder gestreefd worden naar de verwezenlijking van de doelstellingen van I. M. C. O. « gelegenheid verschaffen tot samenwerking tussen regeringen op het gebied van regeringsmaatregelen en gebruiken betrekking hebbende op technische aangelegenheden van iedere soort betreffende de internationale koopvaardij en het aanmoedigen van de algemene aanvaarding van de hoogst bereikbare maatstaven ten aanzien van de veiligheid ter zee en de doeltreffendheid van zeevaartkunde ».

In dit kader weze speciaal vermeld de uitvoering van het nieuw Internationaal Verdrag voor de Beveiliging van Mensenlevens op Zee en van het Internationaal Reglement ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee; het houden van een conferentie tot herziening van het Internationaal Verdrag betreffende de Uitwatering van Schepen en de voorbereidende werkzaamheden voor het opstellen van eenvormige regelen inzake scheepsmeting.

De actie tegen de discriminatoire maatregelen en andere beperkingen, die de vrije scheepvaart belemmeren, zal in het kader van de Organisatie voor Europese Economische Samenwerking (O. E. E. S.) of eventueel in haar nieuwe vorm, de Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling, voortgezet worden.

Tot nu toe is de O. E. E. S. het enige forum waar de maritiem economische problemen op Europees internationaal plan kunnen besproken worden. De scheepvaart valt niet in de bevoegdheden van de Europese Economische Gemeenschap (E. E. G.) en mag er niet bij ondergebracht worden, daar ze van nature uit internationaal is.

H. — Zeevaartonderwijs.

Het schoolpakt werd toepasselijk gemaakt op het zeevaartonderwijs.

De uitvoeringsbesluiten die voor de toepassing van deze wet vereist zijn volgen merkbaar regelmatig op en er mag verwacht worden dat in de loop van het jaar 1961 een volledig statuut zal uitgebouwd zijn.

I. — Opleidingschip « Mercator ».

Sedert enige weken werd definitief beslist het opleidingschip « Mercator » uit de vaart te nemen.

De opleiding van onze toekomstige zee-officieren dient dienvolgens op een nieuwe leest geschoeid. Voortaan zullen zij ingescheept worden aan boord van Belgische cargoschepen om na een periode, die overeenstemt met deze die zij vroeger aan boord van het o/s « Mercator » doorbrachten, 2 studiejaren te volgen aan de Hogere Zeevaartschool. Inzake opleidingstijd kwam er dus geen verandering.

Drie schepen nemen samen praktisch een volledige lichte aan boord, 2 van de C. M. B. van elk 24 kadetten en 1 van de rederij Deppe met 30 kadetten.

payer cette prime. Ces primes seront en principe accordées pour des bateaux, vieux de 30 ans au moins ou qui ne sont plus rentables, et à la condition expresse qu'ils soient démolis et remplacés par d'autres bateaux (cfr. aussi rubrique J).

G. — Coopération Maritime Internationale et/ou Européenne.

Les efforts de coopération maritime internationale seront poursuivis dans le cadre de l'Organisation Maritime Consultative Intergouvernementale (O. M. C. I.).

On s'efforcera en outre de réaliser les objectifs de l'O. C. M. I., c'est-à-dire : « instituer un système de collaboration entre les Gouvernements dans le domaine de la réglementation et des usages gouvernementaux ayant trait aux questions techniques de toutes sortes qui intéressent la navigation commerciale internationale, et encourager l'adoption générale de normes aussi élevées que possible en ce qui concerne la sécurité maritime et l'efficacité de la navigation ».

Dans ce cadre, il convient de mentionner spécialement l'exécution de la nouvelle Convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer et du Règlement international pour la prévention des abordages en mer; l'organisation d'une conférence pour la révision de la Convention internationale sur les lignes de charge et les travaux préparatoires en vue de l'établissement de règles uniformes en matière de jaugeage.

L'action contre les mesures discriminatoires et autres restrictions entravant la liberté de la navigation sera poursuivie dans le cadre de l'Organisation Européenne de Coopération Economique (O. E. C. E.), ou, éventuellement dans le cadre de la forme nouvelle de celle-ci, l'Organisation de Coopération Economique et de Développement.

Jusqu'à présent, l'O. E. C. E. est le seul organisme où les problèmes économique-maritimes peuvent être discutés sur le plan européen. La navigation ne se situe pas parmi les attributions de la Communauté Economique Européenne (C. E. E.) et ne peut pas être rangée parmi celles-ci, étant internationale de nature.

H. — Enseignement maritime.

Le pacte scolaire a été rendu applicable à l'enseignement maritime.

Les arrêtés d'exécution requis pour l'application de cette loi se suivent régulièrement et on peut s'attendre à ce qu'un statut complet soit élaboré dans le courant de l'année 1961.

I. — Navire-école « Mercator ».

Voici quelques semaines la décision fut prise de retirer définitivement le navire-école « Mercator » de la navigation.

Il importe dès lors que la formation de nos futurs officiers de marine soit remaniée. A l'avenir ceux-ci s'embarqueront à bord de navires marchands belges et, après une période correspondant à celle passée jadis à bord du navire-école « Mercator », ils suivront un cycle d'études de deux ans à l'Ecole Supérieure de Navigation. Rien n'a donc été modifié en ce qui concerne la durée de la formation.

Pour prendre à bord une levée complète, trois navires suffisent pratiquement : 2 de C. M. B. accueillant chacun 24 cadets et 1 de la maison d'armements Deppe avec 30 cadets.

De opleiding van onze kadetten, gesplitst in 2 perioden,

- a) een voor-amarinage aan boord van een schip,
- b) de technische opleiding in de school,

blijft bijgevolg ongewijzigd.

* * *

De reden waarom van het o/s « Mercator » werd afgezien is in feite van drieërlei aard.

- 1) De toestand waarin het schip zelf zich bevindt.

Mercator werd gebouwd in 1934, zodat het de uiterste leeftijdsgrens heeft bereikt en het verder in dienst houden van het schip voor het uitvoeren van reizen van meerdere maanden een risico betekent dat wij onmogelijk mogen aanvaarden.

Het verder in stand houden van het schip dat aan de jaarlijkse controle van de classificatiemaatschappij is onderworpen, zou aanleiding geven tot uitgaven van meerdere miljoenen per jaar en daarenboven het buiten gebruik stellen toch slechts voor enkele jaren kunnen uitstellen.

- 2) de moeilijkheid een nieuw zeilopleidingsschip te bouwen.

Het is een feit dat praktisch geen enkele scheepswerf, zomin in het binnenland als in het buitenland, nog enige ervaring bezit omtrent het bouwen van grote zeilschepen.

Het toevertrouwen van een dergelijke bouw aan een scheepswerf gaat dan ook gepaard met het nemen van grote risico's. Vooraleer een bestelling te doen van een nieuw schip waarvan de uitgave mag geraamd worden op ongeveer 125 miljoen is dan ook, alle omzichtigheid geboden.

Hier kan trouwens de aandacht gevestigd worden op de noodzakelijkheid waarin het Bestuur zich bevond het getouw van « Mercator » te vervangen na zijn eerste reis, tijdens dewelke het trouwens bijna vergaan was.

- 3) De staf van het schip.

Sedert jaren wordt er met zeer grote moeilijkheden afge-rekend om een normale staf voor het schip te bekomen. Reden: gebrek aan bevordering voor het personeel dat heel wat rooskleuriger toekomst ziet in een carrière hetzij bij het Staatszeewezen hetzij bij de Koopvaardij.

Voor een enkel opleidingsschip is het nochtans onmogelijk een staf te voorzien die grote toekomstmogelijkheden biedt voor alle leden. Daaraan is nochtans het gevaar verbonden dat het schip met een 80-tal kadetten aan boord, zou moeten uitvaren zonder dat kan gerekend worden op een staf waarin elk personeelslid afzonderlijk 100 % waarborgen biedt in verband met de opleiding die zij zelf genomen hebben aan boord van zeilschepen.

Omtrent de studie die sedert jaren gevoerd werd om te weten welke uiteindelijk de voor- en nadelen zijn van een opleiding aan boord van een zeilopleiding of van een motorschip, wenst de Minister zich vooralsnog niet uit te spreken.

De voorstanders van elk der beide systemen kunnen elk van hun kant werkelijke voordelen aanwijzen voor het door hen verdedigd systeem en kunnen evenzeer wijzen op nadelen verbonden aan het ander systeem.

Daarom ook dat de thans genomen beslissing slechts een voorlopig karakter heeft, zodat er eventueel kan worden op teruggekomen zodra aan de 3 hiervoren vernoemde bezwaren kan verholpen worden en dat de ondervinding moest uitgewezen hebben dat de opleiding aan boord van cargoschepen minder vruchten afwerpt dan dit het geval was aan boord van het zeilopleidingsschip.

La formation de nos cadets, divisée en deux périodes,

- a) un pré-amarinage à bord d'un navire,
- b) une formation technique à l'école,

ne subit donc aucun changement.

* * *

Les raisons qui ont déterminé la mise hors service du navire-école « Mercator » sont au nombre de trois :

- 1) L'état du navire.

Le « Mercator » a été construit en 1934, de sorte qu'il a atteint sa limite d'âge et que le maintien en service du navire pour des voyages de plusieurs mois, constitue un risque qu'il ne nous est plus possible d'accepter.

Le maintien en ligne du navire, qui est soumis au contrôle annuel de la compagnie de classification, entraînerait chaque année une dépense se chiffrant à plusieurs millions et ne retarderait en outre que de quelques années la mise hors service.

- 2) Les difficultés inhérentes à la construction d'un nouveau navire-école.

Aucun chantier naval, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur, ne peut se targuer de posséder encore quelque expérience dans la construction de grands voiliers.

Confier la construction d'un tel voilier à un chantier naval comporte dès lors de gros risques. Il faut donc user de la plus grande circonspection avant de faire construire un nouveau navire, dont le coût peut être approximativement évalué à 125 millions.

Il est d'ailleurs utile de rappeler à ce sujet que l'Administration s'est vue dans l'obligation de remplacer le cordage du « Mercator » après son premier voyage, au cours duquel il avait manqué de sombrer.

- 3) L'état-major du navire.

Depuis plusieurs années on s'est heurté à de grosses difficultés pour pourvoir le navire d'un état-major normal. La raison en est l'absence de chances de promotion pour le personnel auquel la marine d'État ou la marine marchande ouvrent de plus brillantes perspectives d'avenir.

Il est cependant impossible de prévoir pour un seul navire-école un état-major offrant de grandes possibilités de promotion à tous les membres. Cette situation comporte toutefois le risque que le navire avec ses quelques 80 cadets doive appareiller sans qu'on puisse compter sur un état-major, dont chaque membre offre des garanties complètes en ce qui concerne la formation reçue par eux à bord de voiliers.

Le Ministre ne désire pas encore se prononcer au sujet de l'étude poursuivie depuis quelques années déjà afin de déterminer quels sont en définitive les avantages et les désavantages d'une formation à bord d'un voilier-école ou d'un navire à moteur.

Les partisans de chacun des deux systèmes peuvent faire état de réels avantages du système défendu par eux et souligner en même temps des désavantages s'attachant à l'autre système.

C'est pourquoi la décision qui vient d'être prise actuellement n'est que provisoire, de sorte qu'il sera toujours possible de revenir sur cette décision dès qu'il aura été remédié aux trois inconvénients mentionnés ci-dessus, si l'expérience démontrait que la formation à bord de navires marchands est moins bonne que celle à bord d'un voilier-école.

J. — Slooppremies aan de visserij.

Sedert meerdere jaren wordt er door de betrokken middelen van de Visserij aangedrongen op de noodzakelijkheid een slooppremie te bekomen. Zulks zou absoluut vereist zijn om in een versneld tempo de modernisering van de vloot in de hand te werken.

De Heer Minister heeft zich akkoord verklaard met het principe en tegelijkertijd opdracht gegeven aan het Bestuur, de nodige reglementaire basis vast te leggen, steunend op volgende voorwaarden :

- 1) Er zou slechts een premie toegekend worden aan de vaartuigen die ten minste 30 jaar oud zijn, of die niet meer renderend zijn.
- 2) Het vaartuig waarvoor een slooppremie zou toegekend worden zou in elk geval dienen afgebroken en vervangen door een nieuw.
- 3) Het bedrag van de slooppremie zou vastgesteld worden op 5.000 frank per B.R.T. van het te slopen vaartuig.
- 4) Een Comité zou belast worden met het onderzoek van de aanvragen en de Heer Minister zou de beslissing treffen na advies ingewonnen te hebben van dit Comité.

* * *

Nodige toelichtingen omtrent deze voorwaarden :

1) 30 jaar oud.

Het toekennen van een slooppremie aan de schepen van meer dan 30 jaar oud zal een eerste grote stap zijn om de beoogde verjonging van onze vloot in de hand te werken.

Sommige vaartuigen, alhoewel geen 30 jaar oud, kunnen op gebied van rendabiliteit echter veel te wensen over laten. Indien de oorzaak van de niet rendabiliteit bij het schip zelf liggen, dan dringt zich echter ook de vervanging van dergelijke schepen op.

2) Afbreken van het vaartuig en vervangen door een nieuw.

Het is logisch dat slechts een slooppremie kan toegekend worden op voorwaarde dat het schip wordt afgebroken.

Aangezien het principe van het toekennen van een slooppremie aan de basis ligt van het ijveren naar een modernisering en verjonging van onze vloot, is het ook noodzakelijk de vervanging van het schip te eisen.

Er werd ook getracht de verplichting op te leggen de bouw op Belgische werven te voorzien. Zulks in nochtans onmogelijk in het kader van Euromarkt en Benelux.

Hier zal nochtans in de mate van het mogelijke getracht worden met administratieve middelen dit doel te bereiken en dit in eerste instantie bij middel van de tussenkomst in de interesten door de wet op het scheepskrediet waarop toch ook voor de nieuwbouw beroep zal worden gedaan.

Wat de nieuw te bouwen schepen betreft, werd de mening vooropgesteld te komen tot een prototype om aldus de economische rendabiliteit te verzekeren. Op dit gebied is de technische studie echter nog niet ver genoeg gevorderd.

Het Comité dat hiervoren werd bedoeld zal echter bij de bespreking van de voorstellen ook moeten nagaan of het voorgestelde ontwerp op technisch gebied verantwoord is.

J. — Primes de démolition en faveur de la pêche maritime.

Depuis plusieurs années, les milieux intéressés de la pêche maritime insistent sur la nécessité d'obtenir des primes à la démolition. Cette mesure s'impose absolument si l'on veut accélérer la modernisation de la flotte de pêche maritime.

Monsieur le Ministre a approuvé le principe d'une prime de démolition et, en même temps, il a chargé l'Administration d'élaborer la réglementation nécessaire en partant des conditions suivantes :

- 1) La prime de démolition ne serait octroyée qu'aux bâtiments qui comptent plus de 30 ans d'âge ou qui ne sont plus rentables.
- 2) Le bâtiment bénéficiant de l'octroi d'une prime de démolition devrait en tout cas être déchiré et remplacé par une nouvelle unité.
- 3) Le montant de la prime de démolition serait fixé à 5.000 francs par T. J. B. du bâtiment à déchirer.
- 4) L'examen des demandes serait confié à un Comité et la décision serait prise par le Ministre après avis dudit Comité.

* * *

Eclaircissements indispensables au sujet de ces conditions :

1) Navires de plus de 30 d'âge.

L'octroi d'une prime de démolition pour les bâtiments comptant plus de 30 ans d'âge marquerait un premier grand pas en vue de favoriser le rajeunissement recherché de notre flotte.

Toutefois il se peut que des bâtiments qui, cependant comptent moins de 30 ans d'âge, laissent beaucoup à désirer au point de vue de la rentabilité. Si les causes de ce manque de rentabilité sont dues au bâtiment lui-même, son remplacement s'impose.

2) Déchirage du bâtiment et remplacement par une nouvelle unité.

Il est logique que l'octroi d'une prime de démolition soit subordonné à la condition du déchirage du bâtiment.

Etant donné que le principe de l'octroi d'une prime de démolition constitue la clef de voûte des efforts tendant à la modernisation et au rajeunissement de notre flotte, il est nécessaire d'exiger aussi le remplacement du bâtiment.

On a également essayé d'imposer l'obligation de confier la construction des navires à des chantiers belges.

Dans le cadre du Marché Commun et de Bénélux, il est toutefois impossible d'imposer une telle dérogation.

On s'efforcera néanmoins, dans la mesure du possible, d'atteindre ce but, par des mesures administratives, en premier lieu par l'intervention dans la charge des intérêts, conformément à la loi sur le crédit maritime, à laquelle il faudra bien avoir recours pour les nouvelles constructions.

On a préconisé la construction des nouveaux bâtiments d'après un prototype afin d'assurer la rentabilité économique. Les études techniques dans ce domaine n'ont toutefois pas encore suffisamment progressé.

Le Comité, dont question ci-dessus, devra toutefois, lors de la discussion des propositions rechercher si le projet préconisé est techniquement réalisable.

3) *Premie van 5.000 frank per B. R. T.*

Een premie van 5.000 frank per B. R. T. van het te slopen vaartuig werd voorgesteld omdat zulks overeenstemt met ongeveer 10 % van de bouwprijs van een stalen middenslagschip.

4) *Comité.*

Dit Comité zal samengesteld worden uit ambtenaren van de Ministeries van Verkeerswezen en Landbouw, terwijl deze, zo gewenst, het advies zullen kunnen inwinnen van experts.

5. — BINNENSCHIEPVAART.

A. — Reglementering.

De huidige reglementering werd vastgelegd in de besluitwet van 12 december 1944. Elk jaar bij de bespreking van de begroting wordt op deze besluitwet kritiek uitgebracht. Telkens opnieuw werd de noodzakelijkheid aangetoond wijziging te brengen in die reglementering. Verleden jaar kondigde de Minister aan dat beurtregeling en vrachtbepaling zouden versoepeld worden. Dit werd reeds in de mate van het mogelijke doorgevoerd, voor zover de beschikkingen van voornoemde besluitwet dit toelieten.

Aldus werd wijziging gebracht in de vrachtvorming voor het vervoer van granen en zaden. De resultaten bleven niet uit aangezien de aangewende scheepsruimte vermeerderde als volgt :

1959 : 5.225 schepen 1.518.667 ton;

1960 : 5.655 schepen 1.628.964 ton dit niettegenstaande de staking in de tweede helft van december 1960.

Verder werden de vrachten aangepast voor de goederen ingevoerd over zee via een Belgische haven en werden verminderingen toegepast voor het vervoer van steenkolen, terwijl bij Ministerieel Besluit van 26 maart 1960 een definitieve regeling werd getroffen voor het vervoer van eigen goederen zonder tussenkomst van de beurtbevrachtingskantoren.

Een verdere aanpassing van de bestaande reglementering vereist een nieuwe wet. Men kan inderdaad de verdere evolutie van de binnenscheepvaart niet zien in functie van de afschaffing van elke reglementering.

De diensten van het departement hebben een ontwerp van kaderwet uitgewerkt waardoor het zal mogelijk worden gans het binnenscheepvaartbedrijf op een nieuwe, aan de huidige omstandigheden aangepaste wijze te exploiteren, wat én aan het georganiseerde bedrijf én aan de economie moet ten goede komen. Deze nieuwe wet, zal nog in de loop van deze maand aan het advies van de Ministerraad en van de Raad van State worden onderworpen.

B. — Binnenvaartvloot.

Tijdens de jaren 1959-1960 werd onder impuls van het departement, op een versnelde wijze overgegaan tot de modernisering en de verjonging van onze binnenvaartvloot.

Dank zij de bepalingen van het Ministerieel Besluit van 15 september 1958 werden tussenkomsten in de interesten toegekend op de leningen aangegaan voor de bouw van 225 schepen met een totale tonnemaat van 132.211 ton en

3) *Prime de 5.000 francs par T. J. B.*

On a proposé, par T. J. B. du navire à démolir, une prime de 5.000 francs, qui correspond à environ 10 % du prix de construction d'un navire en acier de tonnage moyen.

) *Comité.*

Le Comité sera composé de fonctionnaires des Ministères des Communications et de l'Agriculture, qui pourront, au besoin, recueillir l'avis d'experts.

5. — NAVIGATION INTERIEURE.

A. — Réglementation.

La réglementation actuelle est celle prévue dans l'arrêté-loi du 12 décembre 1944, qui, chaque année, soulève des critiques lors de la discussion du budget. Chaque fois on a mis l'accent sur la nécessité de modifier cette réglementation. L'année dernière le Ministre a annoncé l'assouplissement du système du tour de rôle et de la fixation des frets. Cet objectif a été atteint dans toute la mesure du possible, pour autant que les dispositions de l'arrêté-loi précité le permettaient.

C'est ainsi que les frets pour le transport de grains et de semences ont été modifiés. Des résultats encourageants ne se sont pas fait attendre puisque le tonnage affecté à ces transports a augmenté de la façon suivante :

1959 : 5.225 bateaux, soit 1.518.667 tonnes;

1960 : 5.655 bateaux, soit 1.628.964 tonnes, malgré les grèves dans la seconde moitié du mois de décembre 1960.

En outre, les frets pour les marchandises acheminées par la voie maritime dans un port belge ont été adaptés et des abattements ont été appliqués pour le transport de charbon, tandis qu'un arrêté ministériel du 26 mars 1960 a fixé une réglementation définitive en ce qui concerne le transport pour compte propre sans l'intervention des bureaux d'affrètement.

Une modification plus radicale de l'actuelle réglementation ne pourra se faire qu'à la faveur d'une nouvelle loi. On ne peut, en effet, pas concevoir l'évolution future de la navigation intérieure en fonction de la suppression de toute réglementation.

Les services du département ont élaboré un projet de loi-cadre permettant d'établir l'exploitation de l'ensemble de la navigation intérieure sur de nouvelles bases, adaptées aux circonstances actuelles, ce qui doit profiter aussi bien à ce secteur réorganisé qu'à l'économie en général. Cette nouvelle loi sera soumise à l'avis du Conseil des Ministres et du Conseil d'Etat dans le courant de ce mois.

B. — Flotte fluviale.

Sous l'impulsion du département la modernisation et le rajeunissement de notre flotte fluviale ont été accélérés au cours des années 1959-1960.

Grâce aux dispositions de l'arrêté ministériel du 15 septembre 1958, l'Etat est intervenu dans les intérêts sur les prêts consentis en vue de la construction de 225 bateaux, représentant un tonnage global de 132.211 tonnes et une

een globale investeringswaarde van 731.440.183 frank. De tussenkomst in de interesten zal over een periode van 10 jaar aanleiding geven tot een uitgave van 74.718.792 frank. Aldus werd het plafond bereikt voorzien in het besluit van 1958.

Alhoewel de verder doorgevoerde modernisering van onze vloot vereist is is het aangewezen voorlopig geen nieuwe schijf te voorzien.

Op 1 januari 1960 was 70 % van onze vloot samengesteld uit schepen, gebouwd vóór 1930, terwijl op hetzelfde tijdstip de gemiddelde tonnemaat per eenheid slechts 411 ton bedroeg. De gemiddelde hoge ouderdom en de gemiddelde lage tonnemaat van onze schepen zijn ontegensprekelijk nadelige factoren in de exploitatie van het vervoer langs de binnenwateren.

De hiervoren vermelde 225 nieuwe constructies komen de gemiddelde ouderdom ten goede, terwijl ook de gemiddelde tonnemaat zal worden opgevoerd aangezien deze nieuwe constructies gemiddeld 588 ton per eenheid ineten. De goedkeuring en in werking treding van de nieuwe wet, waarvan hoger sprake, dient nochtans afgewacht vooraleer een nieuwe schijf toe te staan. Op dat ogenblik pas zal met zekerheid geweten zijn in welke richting wij met onze binnenvaart willen gaan en hoe onze plannen voor de toekomst dienen opgevat.

D. — Aalmoezeniers D. R. B.

De begroting voorziet onder artikel 21/3 een toelage van 400.000 frank aan de D. R. B., als tussenkomst in de uitgave van de aalmoezeniersdienst en van de sociale dienst voor schippers. Dit bedrag dat 725.000 frank bedroeg in 1959 en 1960, gaf op deze dienstjaren geen aanleiding tot uitgaven tenzij van slechts een zeer beperkt bedrag op het laatste dienstjaar ingevolge de aanstelling van 2 aalmoezeniers, 1 voor het Vlaams en 1 voor het Frans landsdeel, met ingang van 1 december 1960.

In 1953 stelde de heer Minister 2 aalmoezeniers aan bij de D. R. B. die als opdracht hadden de sociale dienst voor de schippers te verzekeren.

In 1955 werden deze aalmoezeniers door de heer Minister Anseele ontslagen.

Het is een feit dat onze schipperij een levenswijze volgt die totaal verschillend is van deze van het merendeel van onze bevolking. Uiteraard leiden zij een zwervend leven, zonder vaste woon- of verblijfplaats. Zij bevinden zich aan boord van een schip en kunnen dan ook onmogelijk aan een bepaalde parochie worden gehecht.

Voor het verzorgen van het geestesleven van deze mensen is het dan ook gewenst dat overgegaan werd tot de aanstelling van 2 aalmoezeniers, zoals dit trouwens ook het geval is voor de Visserij. Het ligt in mijn bedoeling met dit doel, in het kader van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart, 2 betrekkingen te voorzien van aalmoezenier, in afwachting dat de nodige kaderwijziging is doorgevoerd liet ik door de D. R. B. overgaan tot de aanwerving.

De uitgave die er zal aan verbonden zijn wordt niet ten laste gelegd van de D. R. B. (die leeft van de bijdragen van de schippers), maar zal ten laste gelegd worden van mijn Departement zoals trouwens ook ten laste van de Staat gelegd wordt, de uitgave voor de parochiegeestelijken.

Beide aalmoezeniers dienen in die geest opgevat als zijnde geestelijke leiders van de schippers, die aan geen enkele parochie rechtstreeks gehecht zijn.

valeur totale d'investissement de 731.440.183 francs. Sur une période de 10 ans, l'intervention dans la charge des intérêts donnera lieu à une dépense de 74.718.792 francs. De cette façon, le plafond, prévu dans l'arrêté de 1958, a été atteint.

Bien que la modernisation de notre flotte doive être poursuivie, il est pas opportun, provisoirement, de prévoir une nouvelle tranche.

Au 1^{er} janvier 1960, notre flotte était, à concurrence de 70 %, constituée de bateaux, construits avant 1930, tandis qu'à la même date le tonnage moyen par unité ne dépassait pas 411 tonnes. Les chiffres élevés, reflétant la moyenne d'âge et le tonnage insuffisant de nos bateaux constituent incontestablement des facteurs qui exercent une influence défavorable sur l'exploitation des transports par voie fluviale.

Les 225 mises en chantier, mentionnées ci-dessus, contribueront à abaisser cette moyenne d'âge, tandis que le tonnage moyen général sera accru, du fait que ces nouvelles unités jaugent chacune en moyenne 588 tonnes. Il faut, toutefois, attendre l'approbation et la mise en vigueur de la nouvelle loi mentionnée ci-dessus avant d'accorder une nouvelle tranche. Ce n'est qu'à ce moment que nous saurons avec certitude quelle orientation nous devons donner à notre flotte fluviale et comment nous devons concevoir nos plans d'avenir.

D. — Aumôniers O. R. N. I.

L'article 21/3 du budget prévoit une subvention de 400.000 Francs à l'O. R. N. I. comme intervention dans les dépenses du service d'aumônerie et du service social des bateliers. En 1959 et en 1960 ce poste était de 725.000 francs, mais ce crédit n'était pas utilisé pour ces deux exercices, à l'exception d'une somme minime imputée au dernier exercice à la suite de la désignation de 2 aumôniers — 1 pour la partie flamande et 1 pour la partie française — à partir du 1^{er} décembre 1960.

En 1955, M. le Ministre avait désigné 2 aumôniers à l'O. R. N. I. qui avaient pour mission d'assurer le fonctionnement du service social des bateliers.

En 1955, ces aumôniers furent licenciés par M. le Ministre Anseele.

Nul ne conteste que le mode de vie de notre population batelière est totalement différent de celui de la grande masse de la population. Par la force des choses, les bateliers mènent une vie errante, sans domicile, ni résidence fixes. Ils se trouvent à bord d'un navire et ils ne peuvent, dès lors, être rattachés à une paroisse déterminée.

Il s'avère souhaitable, comme cela s'est d'ailleurs déjà fait pour la flotte de pêche, de désigner deux aumôniers afin que ceux-ci se préoccupent de la vie spirituelle de ces gens. Il entre dans mes intentions de créer à cet effet deux emplois d'aumônier au cadre de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure; en attendant que le cadre soit modifié, j'ai donné l'autorisation à l'O. R. N. I. de procéder au recrutement.

La dépense correspondante ne sera pas mise à charge de l'O. R. N. I. (qui tire ses ressources des contributions des bateliers), mais de mon Département, tout comme d'ailleurs les dépenses afférentes au clergé paroissial sont à charge de l'Etat.

Dans cet esprit, les deux aumôniers doivent être considérés comme étant les guides spirituels des bateliers, lesquels ne se rattachent directement à aucune paroisse.

6. — HAVENPOLITIEK.

Ervaring opgedaan tijdens de laatste maanden, staven de noodzakelijkheid in de schoot van het Zeewezen en van de Binnenvaart, een nieuwe directie te stichten, belast met de studie van de algemene problemen omtrent de havens.

Deze dienst zou steunen op de directies Koopvaardij en Binnenscheepvaart van de administratie, en tegelijkertijd in rechtstreeks contact staan, zowel met de betrokken stadsbesturen als met alle privéorganismen, betrokken in de exploitatie en de bedrijvigheid van de haven.

Ook vóór de oorlog werden enkele schuchtere pogingen in die zin gedaan, maar het is steeds bij die pogingen gebleven.

In het kader van Benelux en van de Europese Economische Gemeenschap en met de zekerheid van de Gemeenschappelijke Markt voor ogen, kan een verdere concurrentie tussen de Belgische havens onderling, niet langer worden toegelaten.

Zulks werd ten andere zeer duidelijk beklemtoond in de Kamer bij de goedkeuring, voor een paar weken, van het verdrag betreffende het kanaal Gent-Terneuzen. Te dezer gelegenheid werd er nadrukkelijk op gewezen dat ten voordele van onze havenbedrijvigheid, van gans onze vervoereconomie en van onze handelsbedrijvigheid in het algemeen, het een absolute vereiste is dat wij komen tot een nauwe samenwerking tussen de havens. Dit kan echter maar bereikt worden door een centraal bestuur dat de exploitatie van de havens als dusdanig aan de betrokken autoriteiten van elk der steden afzonderlijk overlaat, maar dat het geheel kan overkoepelen wat de statistieken en de studie van de internationale problemen betreft om aldus te komen tot een werkelijk gecoördineerde nationale havenpolitiek.

Het is slechts door het tot stand komen van een dergelijke dienst dat wij onze havens zullen kunnen veilig stellen in de concurrentiestrijd die op dat gebied, in de eerstvolgende jaren, mag worden verwacht. Daarom ook dat het zo dringend noodzakelijk wordt tot de oprichting ervan te besluiten.

7. — BURGERLUCHTVAART.

A. — Luchtverkeer.

Drie gebeurtenissen hebben tijdens het afgelopen jaar een weerslag gehad op het beheer van onze nationale luchtvaartmaatschappij :

- 1) de wijzigingen van de statuten van de Sabena;
- 2) de indienstneming op grote schaal van reactievliegtuigen;
- 3) de onafhankelijkheid van Congo.

Wijzigingen van de statuten.

De wijziging van de statuten was onontbeerlijk geworden om, enerzijds, de belangen van de Staat in het kader van Air Union te vrijwaren, en, anderzijds, om te vermijden dat de Sabena rechtstreeks zou afhangen van twee onafhankelijke staten die elk hun veto zouden kunnen stellen tegen iedere beslissing van de Raad van Beheer.

De wijziging van de statuten kon zonder moeilijkheden doorgevoerd worden; de vorm van de naamloze vennootschap bleef behouden, zodat de maatschappij verder beschikt over de soepelheid die nodig is voor haar industriële en commerciële organisatie.

6. — POLITIQUE PORTUAIRE.

L'expérience acquise au cours des derniers mois a montré la nécessité de créer au sein de l'Administration de la Marine et de la Navigation Intérieure, une nouvelle direction chargée de l'étude des problèmes généraux posés par les ports.

Celle-ci s'appuyerait sur les directions administratives de la Marine Marchande et de la Navigation Intérieure, et maintiendrait un contact direct, tant avec les administrations communales intéressées qu'avec tous les organismes privés participant à l'exploitation et à l'activité des ports.

Déjà avant la guerre, quelques timides essais avaient été faits dans ce sens, mais ils étaient toujours restés sans lendemain.

Confrontés avec la réalité de Benelux et de la Communauté Economique Européenne et avec la certitude du Marché Commun, nous ne pouvons plus longtemps tolérer une rivalité entre les ports belges.

Ceci a d'ailleurs été très clairement mis en relief à la Chambre il y a quelques semaines, à l'occasion de l'approbation du traité relatif au canal Gand-Terneuzen. L'attention toute particulière y a été attirée sur le fait que l'intérêt de notre activité portuaire, de l'ensemble de notre économie des transports ainsi que de notre activité commerciale en général exige une collaboration étroite entre les ports. Ce but ne peut toutefois être atteint que par une administration centrale, laissant le soin de l'exploitation des ports aux autorités responsables de chacune des villes, mais coiffant l'ensemble en vue de l'établissement de statistiques et de l'étude des problèmes internationaux. Ce serait là la meilleure façon de parvenir à une politique portuaire réellement coordonnée.

La création d'une telle direction est le seul moyen de sauvegarder les intérêts de nos ports dans la lutte concurrentielle qui s'annonce dans ce domaine pour les années à venir. C'est pourquoi également la décision relative à la création de cette direction revêt un caractère d'urgente nécessité.

7. — AERONAUTIQUE CIVILE.

A. — Navigation aérienne.

Au cours de la dernière année, trois événements ont influencé la gestion de notre société nationale de navigation aérienne :

- 1) les modifications apportées aux statuts de la Sabena;
- 2) la mise en service massive d'avions à réaction;
- 3) l'indépendance du Congo.

Modifications des Statuts.

La modification des statuts était devenue indispensable, d'une part, pour sauvegarder les intérêts de l'Etat dans le cadre d'Air Union et, d'autre part, pour éviter que la Sabena ne relève directement de deux Etats indépendants disposant chacun d'un droit de veto contre toute décision du Conseil d'Administration.

La modification des statuts a pu se réaliser sans difficultés, la forme de société anonyme ayant été maintenue, laissant ainsi à la société toute la souplesse requise à son organisation industrielle et commerciale.

Indienstneming van reactievliegtuigen.

De indienstneming van vijf Boeing-toestellen had ernstige bezorgdheid gewekt.

Men diende inderdaad reizigers te vinden voor een plotselinge vermeerdering van de vervoercapaciteit op een ogenblik dat alle grote maatschappijen in de wereld met hetzelfde probleem af te rekenen hadden.

Na het jaar van de Wereldtentoonstelling en het minder gunstig jaar 1959 kon de Sabena nochtans een toename van het verkeer boeken en de verkopen overtreffen gevoelig de zeer pessimistische vooruitzichten van de maatschappij.

In de loop van 1961 zullen de Franse fabrieken « Sud Aviation » de eerste van een reeks van zes « Caravelles » leveren, die door de maatschappij werden besteld voor haar halflange lijnen en haar Europees net.

Door de indienstneming van deze vliegtuigen zal nog minder emplot kunnen gevonden worden voor de vliegtuigen met vier zuigermotoren die sneller zouden moeten kunnen afgeschreven worden.

Naar alle waarschijnlijkheid zullen zij het echter mogelijk maken zonder verlies te werken op de aanbrenghlijnen, d. w. z. degene die de Sabena in staat moeten stellen om zijn nationaal cliënteel voor de lange-afstandsvluchten aan te vullen en deze laatste ten minste het verkeer op de « drempel » van de rendabiliteit te waarborgen.

Stichting van Air Union.

Er moet nochtans op gewezen worden dat enkel internationale samenwerking verbetering kan brengen in de rendabiliteit van de Sabena, die een geïsoleerde maatschappij van middelmatige grootte is en die niet kan bogen op een belangrijk en goed beschermd nationaal cliënteel.

Sedert de gebeurtenissen in Congo heeft de Sabena nog een andere reden om deel te nemen aan de inspanningen, die thans worden gedaan om te komen tot de oprichting van een internationale luchtvaartmaatschappij.

Een groot gedeelte van de inkomsten van de maatschappij was steeds afkomstig van de verbinding België-Congo, die samen met het binnenlands Kongolees net een essentieel onderdeel van haar bedrijvigheid is geweest.

Zonder overdrijving kan worden gezegd dat geen werk kan gevonden worden voor meer dan de helft van het personeel en het materieel van de Sabena indien deze laatste haar lijnen in en naar Congo zou zien wegvallen.

Met het oog op de totstandkoming van Air Union en vooral sedert de gebeurtenissen van 30 juni 1960 wordt de reorganisatie van de activiteiten van de Sabena onderzocht.

Deze hervorming zal de maatschappij ongetwijfeld beter in staat stellen om zich beter voor te bereiden op een gebeurlijke inkrimping van haar Afrikaans net.

De oprichting van Air Union zou de Sabena de mogelijkheid bieden om de trafiek op de Afrikaanse lijnen geleidelijk te brengen in de pool van de handelsbedrijvigheid der luchtvaartmaatschappijen van Frankrijk, Duitsland en Italië.

De besprekingen tussen de maatschappijen werden vooral vertraagd door de toestand van de Sabena, die de andere partners als bevoorrecht beschouwen, doch er bestaat goede hoop dat Air Union in de eerstvolgende maanden werkelijkheid zal worden.

Air Congo — Air Katanga.

Alhoewel de eenmaking van het reizigerscliënteel in het kader van Air Union en de samenwerking tussen de vier betrokken landen de Sabena in staat zal stellen zich te

Mise en service d'avions à réaction.

La mise en service de cinq avions « Boeing » avait causé de sérieux soucis.

Il fallait, en effet, trouver de la clientèle pour une augmentation subite de la capacité de transport offerte, alors que le même problème se posait pour toutes les autres grandes compagnies du monde.

Après l'année de l'Exposition et l'année de recul que fut 1959 la Sabena a cependant pu enregistrer une recrudescence du trafic et les ventes ont dépassé largement les prévisions nettement pessimistes de la Société.

Au cours de l'année 1961, les usines françaises « Sud Aviation » commenceront la livraison de la première des six « Caravelles », que la Société a commandées pour assurer ses lignes moyens courriers et celles de son réseau d'Europe.

La mise en ligne de ces avions aggraverait la faible utilisation des quadrimoteurs à pistons dont l'amortissement devrait pouvoir être accentué.

Mais ils permettront vraisemblablement d'équilibrer les lignes d'apport de la société, c'est-à-dire celles qui doivent permettre à la Sabena de compléter sa clientèle nationale utilisant les longs courriers et d'assurer à ceux-ci au moins le volume de trafic correspondant au « seuil » de la rentabilité.

Création d'Air Union.

Il convient toutefois de souligner le fait que seule la coopération internationale est susceptible d'améliorer la rentabilité de la Sabena, laquelle est une société isolée, de moyenne importance et ne disposant pas d'une importante clientèle nationale qui lui serait assurée par des mesures protectionnistes.

Depuis les événements du Congo, la Sabena a encore un motif de plus pour prendre part aux efforts faits actuellement en vue de parvenir à constituer une société internationale de navigation aérienne. Une grande partie des recettes de la société a toujours eu pour origine la liaison Belgique-Congo. Cette liaison, ainsi que le réseau intérieur congolais, constitue la partie essentielle de ses exploitations.

Il n'est pas exagéré d'affirmer que plus de la moitié du personnel et du matériel de la Sabena ne pourrait plus être utilisée si celle-ci devait renoncer à exploiter ses lignes ou Congo ou vers le Congo.

Une réorganisation des activités de la Sabena est à l'étude, depuis les événements de juin 1960 surtout, avec pour objectif la création d'Air Union.

Sans doute cette réforme permettra-t-elle à la société de se mieux préparer à un éventuel rétrécissement de son réseau africain.

La création d'Air Union donnerait à la Sabena l'occasion de faire progressivement apport du trafic sur les lignes d'Afrique au pool, réunissant les activités commerciales des sociétés de navigation aérienne de France, d'Allemagne et d'Italie.

Bien que les pourparlers entre les sociétés aient été retardés en ordre principal à cause de la situation de la Sabena qui est considérée comme privilégiée par les autres partenaires, on continue à espérer qu'Air Union puisse devenir une réalité dans les prochains mois.

Air Congo — Air Katanga.

S'il est vrai que la réunion des clientèles-voyageurs dans le cadre d'Air Union et la coopération entre les quatre pays intéressés permettront à la Sabena de promouvoir son

ontwikkelen en de rendabiliteit van haar exploitatie blijvend te verbeteren, mag geen enkel middel onbenut gelaten worden om onze positie in Congo te vrijwaren.

Niet zonder fierheid hebben wij kunnen wijzen op de beslissende rol, die de Sabena vervuld heeft tijdens de inrichting van de luchtbrug in juli van vorig jaar, en het past dat wij in dit verslag hulde brengen aan de leiders en alle personeelsleden van de Sabena die tijdens de pijnlijke weken het vaderland goed hebben gediend.

Op dit ogenblik bezit de maatschappij ongeveer 600 miljoen aan vaste activa in Congo.

Deze activa kunnen thans niet gekapitaliseerd worden — sedert enkele maanden zijn hierdoor ernstige liquiditeitsmoeilijkheden ontstaan — en afschrijving is enkel mogelijk indien de Sabena deelneemt in de exploitatie van de luchtlijnen in onze vroegere kolonie.

Sedert de wijziging van de politieke banden tussen Congo en België, hebben de Republiek Congo en later Katanga de oprichting van nationale luchtvaartmaatschappijen overwogen.

Deze overheden werden in deze richting aangemoedigd door de tussenkomsten van talrijke vreemde luchtvaartmaatschappijen, die in de uitschakeling van de Sabena in Centraal-Afrika een middel zagen om hun bedrijvigheid uit te breiden.

De Sabena is evenwel steeds in contact gebleven met de Congolese en Katangese overheden.

Van hun kant dringen de Republiek Congo en de Regering van Katanga er bij de Sabena op aan positie te kiezen en beide hebben zij de wil te kennen gegeven een nationale luchtvaartmaatschappij op te richten om te tonen dat zij politiek onafhankelijk zijn.

De besprekingen met de Republiek Congo hebben geleid tot de uitwerking van teksten die de goedkeuring van de Congolese overheden hebben gekregen. Ze bevatten de statuten van de nieuwe maatschappij Air Congo en bepalen welke de verhouding is tussen, enerzijds, de Republiek en Air Congo en, anderzijds, tussen deze maatschappij en de Sabena.

Deze teksten werden door de Ministerraad goedgekeurd.

De oprichting van Air Congo zal de Sabena de mogelijkheid bieden haar bedrijvigheid in en met Congo voort te zetten. Het is zelfs niet uitgesloten dat de bedrijvigheid zou toenemen indien de Republiek met andere landen luchtvaartovereenkomsten zou afsluiten. Aldus zou Air Congo een kans krijgen op nieuwe lijnen, hetgeen enkel zou kunnen gebeuren met de technische bijstand van de Sabena.

Deze laatste gaat geen enkele nieuwe verbintenis aan. De oprichting van Air Union kan integendeel niet anders dan de oplossing van het moeilijk probleem van de overdraagbaarheid van de deviezen vergemakkelijken.

Het ziet er naar uit dat de deelneming in een Congolese maatschappij de kansen van de Sabena vermeerdert om betrokken te blijven in de exploitatie en de ontwikkeling van het luchtverkeer in Centraal-Afrika.

Air Katanga.

Met de Regering van Katanga is bijna een akkoord bereikt, dat vrijwel overeenstemt met datgene dat met de Republiek Congo is tot stand gekomen.

In de tekst van dit akkoord tussen Katanga en de Sabena is voorzien dat indien Katanga lid van de statenbond zou worden, de overeenkomst aan de nieuwe toestand zou aangepast worden.

Voor de deelneming van de Sabena in de twee voornoemde maatschappijen is een bij koninklijk besluit verleende machtiging vereist.

développement et d'améliorer sa rentabilité de façon définitive, il n'en reste pas moins que nous devons chercher par tous les moyens à sauvegarder notre situation au Congo.

Nous avons pu, non sans fierté, mettre en vedette le rôle remarquable joué par la Sabena lors de l'établissement du pont aérien du mois de juillet dernier, et il convient que, dans ce rapport, nous rendions hommage aux dirigeants ainsi qu'à tout le personnel de la Sabena qui a bien mérité de la patrie pendant ces pénibles semaines.

La Société possède à l'heure actuelle quelque 600 millions d'avoirs immobilisés au Congo.

Ces avoirs, qui ne peuvent être réalisés en ce moment — ce qui entraîne depuis quelques mois de très sérieuses difficultés de trésorerie — ne seront amortis que si la Sabena participe à l'exploitation des services aériens dans notre ancienne colonie.

Depuis la modification des liens politiques entre le Congo et la Belgique, la République du Congo et, plus tard, le Katanga ont envisagé de créer des compagnies nationales de navigation aérienne.

Ces autorités furent encouragées dans cette voie par les interventions de nombreuses compagnies aériennes étrangères qui voyaient la possibilité d'augmenter leurs activités en éliminant la Sabena en Afrique Centrale.

La Sabena est cependant toujours restée en contact avec les autorités congolaises et katangaises.

De leur côté, la République du Congo et le Gouvernement du Katanga pressentent la Sabena de prendre position et ont, de part et d'autre, affirmé leur volonté de créer une société nationale de navigation aérienne, concrétisant ainsi leur indépendance politique.

Les pourparlers, entamés par la République du Congo, ont abouti à la mise au point de textes qui ont reçu l'accord des autorités congolaises. Ces textes reproduisent les statuts de la nouvelle société « Air Congo » et fixent les rapports, d'une part, entre la République et « Air Congo » et, d'autre part, entre ladite Société et la Sabena.

Ils ont reçu l'approbation du Conseil des Ministres.

La création d'Air Congo donnera à la Sabena la possibilité de continuer ses activités à l'intérieur du Congo et en direction de ce pays. Il n'est pas exclu que ces activités puissent même prendre de l'extension au cas où la République passerait avec d'autres Etats, des conventions aériennes, donnant ainsi à Air Congo la possibilité d'établir de nouvelles lignes, ce qui ne pourrait se faire qu'avec la participation technique de la Sabena.

Aucun engagement nouveau n'est consenti par celle-ci. Au contraire, la création d'Air Union ne peut que faciliter le difficile problème de la possibilité du transfert des devises.

Il apparaît que la participation à une société congolaise augmente les chances de la Sabena de rester associée à l'exploitation et au développement de la navigation aérienne en Afrique centrale.

Air Katanga.

Un accord, quasi-identique à celui réalisé avec la République du Congo, est en voie d'aboutir avec le gouvernement du Katanga.

Le texte de cet accord à passer entre le Katanga et la Sabena prévoit que si le Katanga devenait membre d'une confédération d'Etats, la convention serait adaptée à la nouvelle situation.

La participation de la Sabena aux deux sociétés précitées doit être autorisée par arrêté royal.

*Infrastructuur.**Uitrusting van de infrastructuur in 1961.*

De Regie der Luchtwegen, die de dubbele opdracht heeft :

- 1) luchthavens te bouwen, in stand te houden en te exploiteren, en
- 2) de veiligheid van het luchtverkeer boven het nationaal grondgebied te waarborgen,

zal tijdens het dienstjaar 1961 verder zijn programma van werken uitvoeren.

De tranches van bedoeld programma die in uitvoering zijn, belopen in totaal 3.118.000.000 frank vastleggingskredieten, waarvan 450.000.000 frank zijn uitgetrokken op de begroting voor 1961.

Men dient te voorzien dat de uitvoering in 1961 van de werken van dit programma voor 1961 en vorige diensjaren uitgaven ten belope van 550.000.000 frank zullen vergen.

De tegenwaarde van deze uitgaven wordt gevormd door :

- | | |
|---|-----------------|
| 1) een Rijkstussenkomst voor beleggingen | fr. 410.000.000 |
| 2) aanwending van de middelen van het afschrijvingsfonds voor een bedrag van | 140.000.000 |

De bijzonderste werken die moeten voorgezet of aangetrokken worden zijn :

A. — Voor de nationale luchthavens :

- | | |
|--|-------------------|
| — bouw van het nieuw luchthavenstation | fr. 1.190.000.000 |
| — aanleg en uitrusting van nieuwe landings- en startbanen, van nieuwe toegangswegen, enz. | 628.200.000 |
| — aanleg van wegen, enz. | 108.200.000 |
| — onteigeningen | 129.000.000 |
| — radiohulp aan het luchtverkeer, enz. | 63.000.000 |
| — gebouwen en andere werken | 291.600.000 |

B. — Voor de andere luchthavens van de Regie :

- | | |
|--|-------------|
| — onteigeningen | 36.200.000 |
| — gebouwen | 43.100.000 |
| — aanleg en uitrusting van banen, geschiktmaking van terreinen, hulpverlening, enz. | 162.300.000 |
| — aanleg van wegen en andere werken | 9.500.000 |

C. — Uitrusting van de « airways » of luchtcorridors gevolgd door de vliegtuigen die het nationaal grondgebied overvliegen

112.200.000

De inspanningen van de Regie blijven vooral gericht op de nationale luchthaven opdat deze laatste aan de vliegtuigen met straalaandrijving dezelfde faciliteiten zou kunnen bieden als de andere luchthavens in West-Europa. In 1960 werden 898.179 reizigers geboekt, tegen 714.958 in 1959.

*Infrastructure.**Equipement de l'infrastructure en 1961.*

La Régie des Voies Aériennes à laquelle est confiée la double mission :

- 1) de construire, d'entretenir et d'exploiter les aéroports et
- 2) d'assurer la sécurité de la navigation aérienne au-dessus du territoire national,

poursuivra, dans le courant de l'exercice 1961, la réalisation ultérieure de son programme des travaux.

Les tranches en cours de réalisation dudit programme atteignent un total de 3.118.000.000 de francs de crédits d'engagement, dont 450.000.000 de francs sont inscrits au budget de l'année 1961.

Il est à prévoir que l'exécution en 1961 des travaux, compris dans ce programme pour l'exercice 1961 et pour les exercices antérieurs, nécessitera un décaissement de l'ordre de 550.000.000 de francs.

Ce décaissement sera contrebalancé par :

- | | |
|---|-----------------|
| 1) une intervention de l'Etat pour immobilisations | fr. 410.000.000 |
| 2) l'utilisation des disponibilités du fonds d'amortissement pour un montant de | 140.000.000 |

Les travaux les plus importants à poursuivre ou à entamer sont :

A. — Pour l'Aéroport National :

- | | |
|---|-------------------|
| — la construction de la nouvelle aérogare | fr. 1.190.000.000 |
| — la construction et l'équipement de nouvelles pistes d'atterrissage et d'envol, de nouvelles voies d'accès, etc... | 628.200.000 |
| — la construction de routes, etc... | 108.200.000 |
| — expropriations | 129.000.000 |
| — aides radio à la navigation, etc... | 63.600.000 |
| — bâtiments et autres travaux | 291.600.000 |

B. — Pour l'ensemble des autres aéroports par la Régie :

- | | |
|--|-------------|
| — expropriations | 36.200.000 |
| — constructions de bâtiments | 43.100.000 |
| — constructions et équipements de pistes, aménagement de terrains, aides, etc... | 162.300.000 |
| — construction de routes et autres travaux | 9.500.000 |

C. — Equipements des « airways » ou couloirs aériens empruntés par les avions qui survolent le territoire national

112.200.000

Les efforts de la Régie continuent à se concentrer sur l'Aéroport National afin qu'il puisse concurrencer les facilités offertes aux gros avions à réaction par les aéroports des autres pays de l'Europe Occidentale. On a enregistré en 1960 898.179 passagers contre 714.958 en 1959.

Belangrijke investeringen zijn nodig op de luchthaven van Oostende. De banen moeten verlengd worden en een nieuw luchthavenstation moet gebouwd worden.

Men hoopt in de loop van dit jaar het beheer van de Regie der luchtwegen over de luchthavens van Gent, Antwerpen, Luik en Spa af te schaffen.

In verband met de toeristische vlieghavens van Gent en Spa kan worden opgemerkt dat een kosteloze verhuring aan de plaatselijke overheden en aan de clubs, deze laatste in staat zou stellen hun activiteit uit te breiden, terwijl de faciliteiten die het personeel van de Regie der Luchtwegen aan de clubs verleende, zouden behouden blijven.

Het behoud van dit personeel is een volledig nutteloze last.

Men zal op dezelfde wijze te werk gaan voor de luchthaven van Velroux, waar de Regie der Luchtwegen nog slechts eigenaar is van een gebouw aan de rand van het militaire vliegveld.

In het tijdperk van het reactievliegtuig kan de luchthaven van Antwerpen geen nuttige rol in de burgerluchtvaart meer vervullen. De instandhouding ervan is niet langer verantwoord, des te meer daar uitbreiding niet mogelijk is en de ligging in de onmiddellijke nabijheid van de Antwerpse agglomeratie een gevaar voor de veiligheid betekent. Aan de andere kant kan de nationale luchthaven voldoen aan alle eisen van de Antwerpse clientèle. Mits de wegverbinding tussen deze stad en Zaventem verbeterd wordt, zou de nationale luchthaven kunnen bereikt worden binnen een tijd die in vergelijking met de toestand in de meeste vreemde landen, alleszins normaal is.

Luchtbeveiliging.

De overeenkomst betreffende *Eurocontrol* voorziet in de oprichting van een internationaal agentschap, dat gefinancierd wordt door de zes ondertekenaars: Duitsland, België, Frankrijk, Groot-Brittannië, Luxemburg en Nederland. Het is belast met het toezicht op het luchtverkeer in het hogere luchtruim van de zes landen.

Anderzijds wordt een intergouvernementele commissie opgericht, die de harmonisering tussen de wetgevingen en reglementeringen op dit gebied moet tot stand brengen, en toezicht moet houden op het eigenlijk agentschap.

Voor het lagere luchtruim is eveneens een hervorming van de controle noodzakelijk. Bij de start en de landing moeten de straalvliegtuigen inderdaad dit ruim gebruiken buiten de normale « airways », ja zelfs gebieden overvliegen die onder militair toezicht staan.

De bevoegde diensten van de twee betrokken Departementen, Verkeerswezen en Landsverdediging, houden zich actief met de zaak bezig.

Op het gebied van luchtvaartonderwijs wordt het onderzoek van een hervorming van de School voor Burgerluchtvaart voortgezet; hierbij wordt rekening gehouden met de evolutie van het belgisch luchtvervoer in de loop van de eerstvolgende jaren.

Het Bestuur van de Luchtvaart moedigt verder de verenigingen aan die het vliegwezen vulgariseren, namelijk miniatuurluchtvaart, zweef- en sportvliegen, allemaal actieve vormen van beoefening die de voornaamste aanwervingsbronnen van vliegend personeel zijn.

Wetenschappelijk onderzoek.

De Belgisch-Amerikaanse overeenkomst van 15 december 1956 betreffende de oprichting van een centrum voor experimentele aerodynamica is ten einde gelopen en werd

Des investissements importants doivent être faits à l'aérodrome d'Ostende. Il faut allonger les pistes et construire une nouvelle aérogare.

On espère pouvoir supprimer, dans le courant de la présente année, la gestion par la Régie des Voies Aériennes des aérodromes de Gand, d'Anvers, de Liège et de Spa.

En ce qui concerne les aérodromes touristiques de Gand, et de Spa, une location gratuite aux autorités locales et aux clubs, permettrait à ces derniers de développer leurs activités tout en conservant les mêmes facilités que celles qui leur étaient accordées par le personnel de la Régie des Voies Aériennes.

Le maintien de ce personnel apparaît comme une charge absolument inutile.

On procédera de la même façon pour ce qui concerne l'aérodrome de Velroux où la Régie des Voies Aériennes ne possède plus qu'un bâtiment, situé en bordure de l'aérodrome militaire.

Enfin, à l'ère de l'avion à réaction, l'aérodrome d'Anvers ne peut plus jouer un rôle utile à l'aviation civile. Son maintien en activité ne se justifierait plus, d'autant plus qu'il n'est plus susceptible d'être agrandi et qu'étant situé à proximité immédiate de l'agglomération anversoise il présente un danger pour la sécurité. L'aérodrome national peut, d'autre part, satisfaire à toutes les exigences de la clientèle anversoise. Il suffirait d'améliorer la liaison routière de cette ville à Zaventem pour atteindre l'aéroport national dans un délai qui est tout à fait normal quand on le compare aux situations existant dans la plupart des pays étrangers.

Sécurité aérienne.

La Convention d'*Eurocontrol* crée une agence internationale, financée par les six pays signataires: l'Allemagne, la Belgique, la France, la Grande-Bretagne, le Luxembourg et les Pays-Bas. Cette agence est chargée d'assurer le contrôle de la navigation aérienne dans l'espace aérien supérieur des six pays.

On a, d'autre part, créé une Commission intergouvernementale, appelée à réaliser l'harmonisation des législations et réglementation en la matière, ainsi qu'à exercer la tutelle et le contrôle sur l'agence proprement dite.

En ce qui concerne l'espace aérien inférieur, une réforme du contrôle est également nécessaire en raison du fait que les avions à réaction sont amenés, à traverser cet espace, lors de leur envol et de leur atterrissage et ce en dehors des « airways » normaux, voire même en empruntant des régions sous contrôle militaire.

Les services compétents des deux Départements intéressés, Communications et Défense Nationale, s'occupent activement de cette question.

En matière d'enseignement aéronautique, l'étude d'une réforme de l'Ecole d'Aviation Civile se poursuit, compte tenu de l'évolution des transports aériens belges au cours des prochaines années.

Dans le domaine de la vulgarisation aéronautique, l'Administration de l'Aéronautique continue à encourager les organismes de vulgarisation aéronautique, notamment ceux pratiquant l'aéromodélisme, le vol à voile et l'aviation sportive, toutes ces formes actives de l'aéronautique constituant les principales services de recrutement du personnel navigant.

Recherches scientifiques.

La Convention belgo-américaine du 15 décembre 1956 relative à la création d'un centre d'aérodynamique expérimentale a pris fin et a été remplacée par un accord en

vervangen door een overeenkomst, waarbij het centrum onder het toezicht van de N.A.V.O. wordt geplaatst. De voornaamste taak ervan is :

- 1) de opleiding van wetenschapsmensen en ingenieurs van de N.A.V.O.-landen bevorderen in de technieken en de praktijk van een laboratorium voor experimentele en toegepaste aerodynamica;
- 2) bijdragen tot de verspreiding van de kennis met betrekking tot de leer van het fluidum, meer in het bijzonder op het gebied van de experimentele en toegepaste aerodynamica;
- 3) Het onderzoek en de studie op het gebied van de wetenschappen in verband met de experimentele aerodynamica en de leer van het fluidum verwekken en aanmoedigen.

Het gespecialiseerd onderwijs is post-universitair en staat enkel open voor de ingenieurs of licenciaten in de wetenschappen van de N. A. V. O.-landen.

Het programma van de cursussen en de praktische oefeningen strekt zich uit over een academisch jaar en heeft betrekking op de verschillende gebieden van proefnemingen.

Het centrum beschikt over een groot aantal tunnels van verschillende aard, alsmede over een laboratorium voor electronica en fotografie.

Voor het academisch jaar 1959-1960 waren 22 studenten uit 9 N.A.V.O.-landen ingeschreven voor de cursussen, 17 van hen ontvingen het diploma van het centrum. Thans volgen 22 studenten de cursussen van het jaar 1960-1961.

Naast de jaarcursussen richt het Centrum ieder jaar twee leercyclussen in van beperkte duur (15 dagen), die betrekking hebben op de electronica toegepast op de aerodynamische proefnemingen. Verder worden in het Centrum telkenjare een of twee internationale conferenties over belangwekkende onderwerpen in verband met de aerodynamica ingericht. In 1961 zal bijvoorbeeld een vergadering van specialisten op het gebied van de stabiliteit der vliegtuigen en tuigen gehouden worden onder de auspiciën van de Advisory Group for Aeronautical Research Development (A.C.A.R.D.), een orgaan van de N.A.V.O.

Naast de didactische activiteiten worden in de laboratoria van het Centrum opzoeken gedaan en proefnemingen uitgevoerd op verzoek van officiële instellingen of van de industrie. Sedert het begin van 1960 zijn drie onderzoeken aan de gang en werden negen programma's van proefnemingen voor de industrie uitgevoerd.

De in 1959 begonnen studie van de problemen gesteld door de indienstneming van nieuw materieel, in het bijzonder van straalvliegtuigen, zal in 1961 voortgezet worden.

Tourisme.

1) In 1960 werd een bijzondere campagne voor *vacantiespreiding* gevoerd. Bemoedigende resultaten konden geboekt worden. Op grond van de opgedane ervaring zal met de campagne van 1961 vroeger van wal gestoken worden; ze zal ook intensiever zijn.

2) Het programma in verband met de *toeristische uitrusting* wordt als voorzien toegepast. De voornaamste inspanning blijft gericht op, enerzijds, de uitrusting van de kust met reddingsmiddelen en, anderzijds, de geschiktmaking van de toeristische oorden in de Ardennen.

3) De toelagen voor *sociaal toerisme* maken het mogelijk gevolg te geven aan de gewettigde aanvragen.

vue de placer ce centre sous l'égide de l'O.T.A.N., sa mission principale consiste à :

- 1) favoriser l'initiation d'hommes de science et d'ingénieurs des pays de l'O.T.A.N. aux techniques et aux travaux pratiques d'un laboratoire d'aérodynamique expérimentale et appliquée;
- 2) contribuer à la diffusion des connaissances relatives à la théorie des fluides, plus particulièrement dans les domaines de l'aérodynamique expérimentale et appliquée;
- 3) susciter et promouvoir la recherche et les études dans le domaine des sciences intéressant l'aérodynamique expérimentale ou la théorie des fluides.

L'enseignement spécialisé se situe au niveau post-universitaire et n'est accessible qu'aux ingénieurs ou licenciés en sciences des pays de l'O.T.A.N.

Le programme des cours et des exercices pratiques couvre une période d'une année académique et se rapporte aux différents domaines d'expérimentation :

Le centre dispose d'un grand nombre de souffleries de types divers ainsi que de laboratoires d'électronique et de photographie.

Pour l'année académique 1959-60, 22 étudiants, représentant 9 pays de l'O.T.A.N., étaient inscrits aux cours. Parmi ceux-ci, 17 ont reçu le diplôme du centre. 22 étudiants suivent actuellement les cours de l'année 1960-61.

En plus du cours d'une durée d'un an, le centre organise chaque année deux cycles de cours d'une durée réduite (15 jours), consacrés à l'électronique appliquée aux essais d'aérodynamique. D'autre part, une ou deux conférences internationales sont organisées chaque année au centre sur des sujets dignes d'intérêt en matière d'aérodynamique. En 1961, par exemple, une réunion de spécialistes dans le domaine de la stabilité des avions et engins se tiendra sous les auspices de l'Advisory Group for Aeronautical Research Development (A.G.A.R.D.), lequel est un organisme de l'O.T.A.N.

En plus des activités didactiques, des travaux de recherches ou des essais, demandés par des organismes officiels ou par l'industrie, sont effectués dans les laboratoires du centre. Depuis le début de l'année 1960, trois travaux de recherches sont en cours et neuf programmes d'essais ont été réalisés pour l'industrie.

L'étude, commencée en 1959, des problèmes que suscite la mise en service des matériels nouveaux et spécialement des avions à réaction sera poursuivie en 1961.

Tourisme.

1) En 1960, une campagne spéciale a été menée en vue de l'*étalement des vacances*. Des résultats encourageants ont été enregistrés. Sur la base de l'expérience ainsi acquise, la campagne de 1961 débutera plus tôt et sera menée avec plus d'intensité.

2) Le programme d'*équipement touristique* est appliqué selon les prévisions. L'effort principal continue de se porter, d'une part, sur l'équipement du littoral en matériel de sauvetage et, d'autre part, sur l'aménagement des sites ardennais.

3) En matière de *tourisme social*, les subsides prévus permettent de donner suite aux demandes qui se justifient.

Het ogenblik nadert waarop de instellingen voor sociaal toerisme een nieuwe oriëntering aan hun werking zullen moeten geven.

4) In dit opzicht is het wenselijk dat een begin wordt gemaakt met de systematische organisatie en coördinatie van het schooltoerisme voor studenten en leerlingen van het secundair en hoger onderwijs. Zowel in België als in de andere Europese landen werden dienaangaande belangwekkende initiatieven genomen. De opleiding en de culturele ontplooiing van de schoolgaande jeugd eisen dat men zich ernstig bezighoudt met dit probleem waarover kortgeleden op een interparlementaire conferentie te Genève van gedachten werd gewisseld.

ALGEMENE BESPREKING.

De algemene bespreking heeft aanleiding gegeven tot het stellen van talrijke vragen vanwege de leden van de commissie. Waar het leeuwenaandeel dezer vragen de problemen van de spoorwegen en van de luchtvaart betrof, werden nochtans andere aspecten van de bedrijvigheid van het departement van verkeerswezen en de daaronder ressorterende parastatalen ernstig onder de loupe genomen.

Gemakkelijkheidshalve en ter bevordering van de lezing van onderhavig verslag heeft uw verslaggever gemeend dat het de moeite loonde de verschillende vragen, samen met de gegeven antwoorden, per bedrijvigheid te groeperen zodat de lezer er gemakkelijk wegwijs in wordt.

Een aantal schriftelijke vragen ingediend door de leden van uwe commissie werden eveneens door de Minister beantwoord. Men gelieve ze te vinden in Bijlage I van dit verslag.

De begroting bevat de volgende artikels :

- I. — Spoorwegen en buurtspoorwegen.
- II. — Wegverkeer.
- III. — Zeewezen en zeevisserij.
- IV. — Sabena.
- V. — Regie der Luchtwegen.

I. — Spoorwegen.

1. — Gaarne werd vernemen :

1) hoeveel overwegen in de loop van het jaar 1960 afgeschaft werden.

2) hoeveel overwegen er thans nog zijn en hoe ze werken :

Antwoord :

1) In 1960 werden 21 overwegen afgeschaft.

2) Op 1 januari 1961 bedroeg het aantal overwegen

a) Overwegen van de eerste categorie :

met bewaking ter plaatse :	1.335
met bewaking op afstand :	312

Totaal 1.647

Le moment approche où les organismes de tourisme social devront donner à leur action une orientation nouvelle.

4) A ce propos il conviendrait d'entamer de façon systématique l'organisation et la coordination de tourisme scolaire international pour les étudiants et élèves du cycle secondaire et supérieur. D'intéressantes initiatives ont été prises en ce domaine tant en Belgique que dans les autres pays européens. La formation et l'épanouissement culturel de la jeunesse scolaire exigent qu'on se penche sérieusement sur ce problème qui a fait l'objet d'un récent échange de vues lors d'une conférence interparlementaire à Genève.

DISCUSSION GENERALE.

La discussion générale a permis aux membres de la Commission de poser de multiples questions. Bien que la plus grande de ces questions avait trait aux problèmes des chemins de fer et de la navigation aérienne, les autres aspects de l'activité du département des Communications et des organismes parastataux qui en dépendent, ont également été examinés de façon approfondie.

Votre rapporteur a estimé que pour faciliter la lecture du présent rapport, il était utile de grouper par secteur d'activité les diverses questions et les réponses correspondantes, afin que le lecteur puisse aisément s'y retrouver.

Le Ministre a également répondu à un certain nombre de questions écrites posées par des membres de votre commission. Elles ont été reprises à l'annexe I du présent rapport.

Le budget comporte les chapitres suivants :

- I. — Chemins de fer et chemins de fer vicinaux.
- II. — Circulation routière.
- III. — Marine et pêche maritime.
- IV. — Sabena.
- V. — Régie des voies aériennes.

I. — Chemins de fer.

1. — Je voudrais connaître :

1) le nombre de passages à niveau supprimés au cours de l'année 1960.

2) le nombre actuel des passages à niveau suivant le régime d'exploitation.

Réponse :

1) En 1960, 21 passages à niveau ont été supprimés.

2) Le nombre de passages à niveau s'établit comme suit, au 1^{er} janvier 1961 :

a) Passages à niveau de la première catégorie :

gardés sur place :	1.335
gardés à distance :	312

Total 1.647

b) Overwegen van de tweede categorië :

1. — met automatische signalen :

met halve afsluitbomen :	24
zonder halve afsluitbomen :	436

Totaal 460

2. — zonder automatische signalen :

zonder snelheidsvermindering van de treinen : ...	1.630
met snelheidsvermindering van de treinen : ...	407
(alleen op de lijnen met vereenvoudigde exploitatie)	

Totaal 2.037

c) Overwegen van de derde categorië :

1. — op openbare paden :	367
2. — op particuliere wegen :	1.002

2. — Welk beleid wordt door de N. M. B. S. gevolgd met betrekking tot de te gelde making van de terreinen en gebouwen die als gevolg van de vereenvoudiging van de exploitatie van het net beschikbaar komen.

De Maatschappij blijkt niet altijd bereid om de buiten gebruik gestelde gebouwen of terreinen te verkopen.

Antwoord :

Ingevolge een overeenkomst tussen de Staat en de N. M. B. S. mag de N. M. B. S. beschikken over de opbrengst van de vervreemding van de onroerende goederen die niet meer nodig zijn voor de exploitatie, op voorwaarde dat de aldus verkregen gelden belegd worden in werken van eerste uitrusting.

Tussen 1956 en einde 1960 werden 493 ha terreinen voor verkoop overdragen aan de Administratie der Domeinen, die alleen oordeelt over de voorwaarden van afstand.

Op 1 juli 1960 waren tot stand gebracht voor ongeveer 160 ha en 75 gebouwen. De N. M. B. S. werd nog niet op de hoogste gebracht van de toestand op het einde van 1961.

De overtollige terreinen en gebouwen, die beschikbaar komen ingevolge de vereenvoudiging van de exploitatie van het net, worden door de N. M. B. S. verder voor verkoop vrijgegeven.

Het is evenwel niet steeds wenselijk dat in een zelfde gemeente te veel onroerende goederen aangeboden worden. In ieder geval worden de afzonderlijke aanvragen die aan het Departement voorgelegd worden, altijd onderzocht.

3. — Op de lijn Mariembourg-Chimay heeft de Maatschappij een aanbod van 30.000 frank ontvangen voor de verkoop van een buiten gebruik gesteld gebouw.

Het aanbod werd niet aanvaard. Korte tijd werd het gebouw afgebroken en de aannemer heeft het werk voor 10.000 frank uitgevoerd. De Maatschappij blijkt in dit geval een slechte zaak gedaan te hebben.

Antwoord :

Wij veronderstellen dat hier het vroeger huisje van de onbewaakte overweg op het grondgebied van Frasne-lez-Couvin (station van Boussu-en-Fagne) bedoeld wordt.

Een verzoek tot aankoop werd ingediend, maar het kon niet in overweging genomen worden omdat de afbraak

b) Passages à niveau de la deuxième catégorie :

1. — munis de signaux automatiques :

avec demi-barrières :	24
sans demi-barrières :	436

Total 460

2. — non munis de signaux automatiques :

sans ralentissement des trains :	1.630
avec ralentissement des trains :	407
(sur les lignes à exploitation simplifiée seulement)	

Total 2.037

c) Passages à niveau de la troisième catégorie :

1. — sur sentiers publics :	367
2. — sur chemins privés :	1.002

2. — Quelle est la politique de la S. N. C. B. suivie en matière de réalisations de terrains et bâtiments devenus disponibles par suite de la simplification de l'exploitation du réseau.

La Société ne semble pas toujours être disposée à procéder à la vente des bâtiments ou des terrains désaffectés.

Réponse :

Suite à une convention intervenue entre l'Etat et la S. N. C. B., la S. N. C. B. peut bénéficier du produit de l'aliénation des immeubles qui ne sont plus nécessaires à son exploitation, à condition d'investir les fonds ainsi obtenus dans des travaux de premier établissement.

Depuis 1956 jusque fin 1960, 493 ha de terrains ont été remis à l'Administration des Domaines pour être mis en vente. Cette administration est seule juge des conditions de cession.

Au 1^{er} juillet 1960, des ventes ont pu être réalisées pour environ 128 ha et 75 bâtiments. La situation fin 1960 n'est pas encore connue à la S. N. C. B.

La S. N. C. B. poursuit d'une manière continue la politique de remise dans le domaine public des excédents de terrain et des immeubles rendus disponibles par suite de la simplification de l'exploitation du réseau.

Cependant dans une même commune il ne s'indique pas toujours de mettre sur le marché immobilier des biens en trop grande quantité. De toute manière les demandes particulières formulées au département sont toujours prises en considération.

3. — Sur la ligne Mariembourg-Chimay, la Société a reçu une offre de vente d'un bâtiment désaffecté au prix de 30.000 francs.

Elle n'a pas accepté l'offre. Quelques temps après, le bâtiment a été démoli et l'entrepreneur a effectué le travail pour un prix de 10.000 francs. Il semble bien que la Société a fait une mauvaise affaire en l'espèce.

Réponse :

Nous supposons qu'il s'agit de l'ancienne maisonnette du passage à niveau non gardé, situé sur le territoire de Frasne-lez-Couvin (gare de Boussu-en-Fagne).

Une demande d'acquisition avait été formulée mais elle n'a pu être retenue en raison du fait que la démolition

nodig was om de zichtbaarheid in de omgeving van de overweg in overeenstemming met de voorschriften te brengen.

Na een prijsopgave werd de afbraak uitgevoerd tegen betaling van het luttel bedrag van 26 frank door de N. M. B. S. Volgens andere aanbiedingen zou de N. M. B. S. 13.425 frank en 19.500 frank moeten betalen hebben.

4. — 1) Hoeveel verlies heeft de N. M. B. S. geleden door de zopas geëindigde staking?

2) Hoeveel werkdagen gingen verloren en welk was het bedrag der bezoldigingen voor alle stakingsdagen?

3) Hoeveel daden van sabotage werden gepleegd op het net van de N. M. B. S. en welk is het bedrag van de schade?

4) Heeft de N. M. B. S. geen verlies geleden door de vertraging in de verzending van aan bederf onderhevige waren? Welk is het bedrag van dit verlies?

Antwoord :

1) Het verlies ingevolge de stakingen zal pas gekend zijn nadat de verlies- en winstrekeningen voor december 1960 en januari 1961 zullen afgesloten zijn.

Volgens een ruwe schatting werd tussen 21 december 1960 en 30 januari 1961 en verlies van 400 tot 500 miljoen geleden.

2) De gegevens waarover wij thans beschikken maken het niet mogelijk het aantal verloren werkdagen of het bedrag van de bezoldigingen voor alle stakingsdagen vast te stellen.

3) Volgens inlichtingen verstrekt op 25 januari 1961 zouden op het net van de N. M. B. S. 272 daden van sabotage gepleegd zijn (voorlopig cijfer).

Het bedrag van de schade kan nog niet berekend worden.

4) Het is nog te vroeg om zich uit te spreken over de omvang van de schadeloosstellingen, die door de N. M. B. S. mogelijk moeten betaald worden uit hoofde van verlies, beschadiging of vertraagde levering door de staking. De Maatschappij heeft trouwens niet nagelaten de door de toestand vereiste maatregelen tot vrijwaring te treffen door tot nader bericht de wettelijke of reglementaire leverings-termijn te schorsen bij toepassing van de bepalingen van artikel 13, § A van het Algemeen reglement voor het vervoer van goederen en deze van artikel 5, § 5, van de Internationale overeenkomst betreffende het vervoer van goederen per spoor.

Voor de aan bederf onderhevige goederen die in de stations geblokkeerd waren, werden de nodige maatregelen getroffen om ze volgens de omstandigheden zo goed mogelijk te behandelen, d.w.z.

- verzorging van de levende dieren;
- gebeurlijke herbevoering;
- levering door geïmproviseerde vervoermiddelen;
- voorlichting van de afzenders en bestemmelingen, die de verzendingen in ontvangst mochten nemen op de plaats waar zij zich bevonden;
- verkoop uit eigen beweging in geval van noodzaak, enz.

s'imposait afin de rendre la visibilité aux abords du passage à niveau conforme aux prescriptions.

La démolition a été octroyée après un appel de prix moyennant paiement à la S. N. C. B. de la modique somme de 26 francs. Les autres offres impliquaient le paiement par la S. N. C. B. de 13.425 francs et de 19.500 francs.

4. — 1) Quel est le montant de la perte subie par la S. N. C. B. à la suite de la grève qui vient de se terminer?

2) Quel est le nombre de journées de travail perdues ainsi que le montant des rémunérations pour la totalité des journées de grève?

3) Quel est le nombre de sabotages perpétrés sur les réseaux de la S. N. C. B., et quel est le montant des dégâts?

4) La S. N. C. B. n'a-t-elle pas subi des pertes par le retard ou le non-acheminement de marchandises périssables? Quel est le montant de cette perte?

Réponse :

1) La perte résultant des grèves ne sera connue que lorsque les comptes de recettes et dépenses des mois de décembre 1960 et de janvier 1961 seront clôturés.

Une supputation grossière indique un montant de 400 à 500 millions de francs de perte pour la période du 21 décembre 1960 au 30 janvier 1961.

2) Les éléments, actuellement en notre possession, ne permettent pas de déterminer le nombre de journées de travail perdues, ni le montant des rémunérations pour la totalité des journées de grève.

3) D'après les renseignements recueillis à la date du 25 janvier 1961, le nombre d'actes de sabotage perpétrés sur le réseau de la S. N. C. B. s'élèverait à 272 (chiffre provisoire).

Quant au montant des dégâts, il n'est pas encore possible de l'indiquer.

4) Il est prématuré de se prononcer sur l'importance des indemnités que la S. N. C. B. pourrait avoir à payer du chef de la perte, de l'avarie ou du retard dans la livraison dus à la grève. Elle n'a d'ailleurs pas manqué de prendre les mesures conservatoires que la situation justifiait en suspendant jusqu'à nouvel avis les délais de livraison légaux ou réglementaires par application des dispositions de l'article 13, § A, de son Règlement général pour le transport des marchandises et celles de l'article 5, § 5, de la Convention internationale concernant le transport des marchandises par chemin de fer.

En ce qui concerne les marchandises périssables, retenues dans les gares du réseau, les dispositions nécessaires ont été prises en vue de les traiter au mieux selon les circonstances, c'est-à-dire :

- soins aux animaux vivants;
- reglaçage éventuel;
- livraison par des moyens de fortune;
- information des expéditeurs et destinataires, autorisés à prendre livraison là où les envois étaient arrêtés;
- vente d'office en cas de nécessité, etc.

5. — Heeft de N.M.B.S. ingevolge de staking geen verlies van goederenvervoer in binnen- of buitenverkeer geleden, hetzij omdat de goederen door andere middelen worden vervoerd, hetzij omdat zij thans langs een andere weg vervoerd worden?

Antwoord :

Ter inlichting kan er op gewezen worden dat het daggemiddelde geladen wagons (geleverde wagons + wagons komende uit het buitenland), hetwelk voor de eerste 11 maanden van 1960 11.050 bedroeg, gedaald is tot :

4.755 voor de week van 19 tot 25-12-1960;
3.341 voor de week van 26-12-1960 tot 1-1-1961;
2.060 voor de week van 2 tot 8-1-1961;
3.328 voor de week van 9 tot 15-1-1961;
7.564 voor de week van 16 tot 22-1-1961.

Deze vermindering is onder meer hieraan te wijten, dat een aanzienlijke trafiek die normaal op rekening kwam van de Belgische doorvoerlijnen, tijdens de staking omgeleid werd.

Sedert het herstel van de normale toestand is een gedeelte ervan reeds teruggekeerd.

Het kan nog niet uitgemaakt worden of alle trafiek binnen-, buiten- of doorvoer verkeer zal terugkomen naar de vroeger gebruikte vervoermiddelen.

6. — Hoeveel stations zijn tijdens de staking per week voor het verkeer geopend gebleven?

Antwoord :

Ongeveer 260 stations in de streek gelegen ten noorden van de lijn Visé-Luik-Brussel-Halle-Doornik-Moeskroen zijn gedurende de gehele duur van de staking voor het verkeer geopend gebleven.

Van 10 januari 1961 hebben ongeveer 75 stations van de groep Namen eveneens hun activiteit hervat.

Aangenomen mag worden dat van de overblijvende 240 stations ongeveer 20 % geopend gebleven zijn voor het reizigersverkeer of het goederenverkeer.

7. — a) Hoeveel spoorwagearbeiders hebben verwondingen opgelopen door het optreden van de stakers?

b) Welke sancties zullen getroffen worden ten opzichte van de personeelsleden van de N.M.B.S., die deel hebben uitgemaakt van stakingspiketten, en het personeel belet hebben aan het werk te gaan of het trein- of autobusverkeer belemmerd hebben?

Antwoord :

a) Ingevolge het optreden van de stakers hebben 38 spoorwagearbeiders verwondingen opgelopen.

b) De feiten vastgesteld ten laste van personeelsleden, die als deelnemers van stakingspiketten het personeel belet hebben zijn dienst waar te nemen of het trein- of autobusverkeer hebben belemmerd, zijn het voorwerp van een diepgaand onderzoek. De nodige sancties zullen achteraf getroffen worden in het kader van de van kracht zijnde tuchtreglementering, rekening houdend met de ernst van de vastgestelde feiten en geëigend met de rechterlijke beslissingen in de gevallen waarin tegen de betrokken personeelsleden proces-verbaal werd opgemaakt.

5. — La S.N.C.B. n'a-t-elle déjà pas, par suite de la grève, enregistré des pertes de courants de trafic de marchandises, aussi bien en trafic intérieur qu'en trafic international ou de transit, soit que ces trafics sont passés à un autre mode de transport, soit qu'ils empruntent à présent d'autres voies?

Réponse :

A titre indicatif, signalons que la moyenne journalière des wagons chargés transportés (wagons fournis + wagons venant de l'étranger) qui était de 11.050 pour les 11 premiers mois de l'année 1960 est tombée respectivement à :

4.755 pour la semaine du 19 au 25-12-1961;
3.431 pour la semaine du 26-12-1960 au 1-1-1961;
2.060 pour la semaine du 2 au 8-1-1961;
3.328 pour la semaine du 9 au 15-1-1961;
7.564 pour la semaine du 16 au 22-1-1961.

Cette chute provient notamment de ce que d'importants courants de trafic, empruntant normalement les voies de transit belges, en ont été détournés pendant la grève.

Une partie y est déjà revenue depuis le rétablissement de la situation normale.

Il n'est pas encore possible de se rendre compte si, tant en trafic intérieur qu'en trafic international ou de transit, la totalité des transports reviendra aux voies précédemment utilisées.

6. — Quel est, par semaine, le nombre de gares restées ouvertes au trafic pendant la grève?

Réponse :

Environ 260 gares appartenant à la région située au nord de la ligne Visé-Liège-Bruxelles-Hal-Tournai-Mouscron sont restées ouvertes au trafic pendant toute la durée de la grève.

A partir du 10 janvier 1961, environ 75 gares du groupe de Namur ont également repris leur activité.

Des 240 gares restantes nous pouvons admettre qu'environ 20 % sont restées ouvertes, soit pour le trafic voyageurs, soit pour le trafic marchandises.

7. — a) Quel est le nombre de cheminots qui ont été blessés par suite de l'action des grévistes?

b) Quelles sont les sanctions qui seront prises vis-à-vis d'agents de la S.N.C.B. qui, ayant fait partie de piquets de grève, ont empêché le personnel de prendre son travail ou qui ont entravé la circulation des trains ou des autobus?

Réponse :

a) 38 cheminots ont subi des blessures par suite de l'action des grévistes.

b) Les faits, relevés à charge des agents de la S.N.C.B. ayant fait partie de piquets de grève et qui ont empêché le personnel d'assurer son service ou entravé la circulation des trains et des autobus, font l'objet d'enquêtes approfondies. Les sanctions adéquates seront prises ensuite, dans le cadre de la réglementation disciplinaire en vigueur, compte tenu de la gravité des faits retenus et éventuellement des décisions judiciaires qui interviendront dans les cas où la P.J. a dressé procès-verbal à charge des agents incriminés.

8. — Welk is het resultaat van het onderzoek, dat door de Minister werd beloofd in verband met de perequatie van de pensioenen der spoorwegmannen op basis van de functionele weddeschalen (wet van 2 augustus 1955) ?

Antwoord :

Het resultaat van dit onderzoek, dat is geschied door bemiddeling van de heer Minister van Financiën, werd reeds herhaaldelijk medegedeeld, onder meer door de heer Minister van Financiën zelf bij een interpellatie van de heer De Sweemer op 22 december 1959, en bij de bespreking van de begroting 1960 (zie verslag van de heer Loos, blz. 43, vraag 27).

Uit dit onderzoek is gebleken dat de pensioenen toegekend vóór de datum van toepassing van de functionele weddeschalen niet kunnen worden aangepast op basis van de weddeschalen.

De reden hiervan is dat voor de toekenning van dergelijke weddeschalen aan bijzondere voorwaarden dient voldaan te worden en het kan niet gezegd worden dat de betrokkenen ze zouden vervullen indien ze nog in dienst zouden zijn.

9. — Welke zijn de artikelen van het Statuut van Personeel die gewijzigd worden door Titel V van de eenheids-wet ?

Antwoord :

Titel V van wetsontwerp	Statuut van het personeel N. M. B. S.
Art. 113 en 114	Geen wijziging.
Art. 115	Hoofdstuk XVI, art. 5, Toelatingsvoorwaarden tot vervroegd pensioen.
Art. 116	Hoofdstuk XVI, art. 10, Berekening van ouderdomspensioen.
Art. 117	Hoofdstuk XVI, art. 13, art. 16 en art. 19, Voorwaarden tot op-ruststelling wegens onzijdige invaliditeit. Hoofdstuk XI, art. 3 en art. 4, Mogelijkheid tot weigering van de wedergeschiktmaking en wederopleiding.
Art. 118	Hoofdstuk XVI, art. 2, Bijdragen tot het Pensioenfonds; art. 33, Berekening van het overlevings-pensioen.

10. — In 1957 heeft de Raad van Beheer van de N. M. B. S. beslist sommige lijnen met gering verkeer af te schaffen.

1) Welke zijn die lijnen (omstandige lijst) en het aantal kilometer spoor.

2) Welke van deze lijnen werden atgeschafft .

- a) gedeeltelijk;
- b) volledig.

Antwoord :

Tijdens de zitting van de Raad van Beheer van 25 januari 1957 werd een document betreffende de wijze van exploitatie van de secundaire lijnen (ongeveer 100 km) voorgelegd.

8. — Peut-on connaître le résultat de l'examen, promis par le Ministre en ce qui concerne la péréquation des pensions de cheminots sur la base des barèmes fonctionnels (loi du 2 août 1955) ?

Réponse :

Le résultat de cet examen, fait à l'intervention de M. le Ministre des Finances, a déjà été fourni à plusieurs reprises, notamment par le Ministre des Finances lui-même à l'occasion d'une interpellation de M. De Sweemer, le 22 décembre 1959 et lors de la discussion du budget 1960 (voir rapport de M. Loos), page 43, question 27).

De cet examen, il est apparu que les pensions, octroyées avant la date de la mise en vigueur des barèmes fonctionnels, ne peuvent être péréquées sur la base de ces barèmes.

La raison en est que l'octroi d'échelles barémiques de l'espèce est soumis à des conditions particulières dont on ne peut prétendre que les intéressés les auraient remplies s'ils étaient encore en service.

9. — Quels sont les articles du Statut du Personnel qui seront modifiés par le Titre V de la loi unique ?

Réponse :

Titre V du projet de loi	Statut du personnel S. N. C. B.
Art. 113 et 114	Pas de modification.
Art. 115	Chapitre XVI, art. 5, Conditions d'admission à la pension prématurée.
Art. 116	Chapitre XVI, art. 10, Calcul de la pension de vieillesse.
Art. 117	Chapitre XVI, art. 13, art. 16 et art. 19, Conditions de la mise à la retraite pour motif d'invalidité prématurée. Chapitre XI, art. 3 et art. 4, Possibilité de refuser la réadaptation et le reclassement professionnel.
Art. 118	Chapitre XVI, art. 2, Contributions à la caisse de pensions; art. 33, Calcul de la pension de survie.

10. — En 1957, le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. a décidé de supprimer certaines lignes à faible trafic.

1) Quelles sont ces lignes (liste nominative) et quel est le nombre de kilomètres de voies ?

2) Lesquelles de ces lignes ont été supprimées :

- a) partiellement;
- b) totalement.

Réponse :

En séance du Conseil d'Administration du 25 janvier 1957 a été soumis un document relatif au régime d'exploitation des lignes secondaires (quelque 600 km de lignes).

Bij dit document, dat de principiële goedkeuring van de Raad heeft gekregen, was een kaart gevoegd waarop was aangegeven welke ontwikkeling kon gegeven worden aan de industriële lijnen, d.w.z. de lijnen waarop het reizigersverkeer zou afgeschaft worden en waarop alleen goederentreinen zouden blijven rijden.

Op de bij dit document gevoegde kaart kwamen de volgende lijnen of lijnvakken voor, die voor vereenvoudiging in aanmerking komen :

Nummer van de lijn	Verbinding	Km spoor
15	Neerpelt-Hamont	8
19	Houthalen-Neerpelt	23
21	As-Maaseik	17
22 Vak	Drieslinter-Diest	21
23	Tongeren-Drieslinter	34
29 Vak	Aarschot-Herentals	23
30	Zichem-Scherpenheuvel	4
38	Chênée-Montzen	37
39A	Herbesthal-Moresnet	8
44	Spa-Trois Ponts	32
56	Sint-Niklaas-Grembergen	19
61	Aalst-Opwijk / Boom - Willebroek	15
81	Ath-Blaton	19
82	Aalst-Burst	11
83	Avelgem-Ronse	15
85	Oudenaarde-Herseaux	32
90B	Warquignies-Dour-Roisin	15
00	Aat-St-Ghislain	23
107	Clabecq-Ecaussinnes (Steengr.) ...	19
109	Faurœulx-Chimay	60
110	Piéton-Bienne-lez-Happart	13
111	Thuillies-Laneffe	14
114	Soignies-Houdeng (St)	13
115	Braine l'Alleud-Rognon	25
128	Yvoir-Ciney	21
132	Mariembourg-Treignes	9
136	Walcourt-Florennes	15
136A	Florennes-Ermeton s/Biert	11
150	Jemelle-Houyet	22
156	Mariembourg-Chimay	16
163	Bastenaken-Gouvy	29
163A	Bertrix-Muno	28

Op de volgende lijnen of lijnvakken :

15, 19, 21, 22, 23, 29, 30, 38, 39A, 44, 56, 61, 81, 83, 85, 90B, 110, 111, 114, 128, 150, 163, 163A, werd de dienst van de reizigerstreinen volledig afgeschaft.

De lijnen 115, 136, 136A, 156 werden gedeeltelijk vereenvoudigd. Daarentegen werd op de lijnen 82, 100, 107, 109, 132 en 163 de dienst van de reizigerstreinen sedert 1957 niet vereenvoudigd.

11. — 1) Vereenvoudiging van de lijnen met gering verkeer :

Welke zijn de bedoelingen van de N. M. B. S. in verband met de lijn 132 ?

2) Is het thans niet mogelijk de dienst op deze lijn te verbeteren ?

Antwoord :

De N. M. B. S. heeft beslist op het vak Charleroi-Mariembourg de stoomtreinen te vervangen door motor-treinen.

A ce document, qui a reçu l'accord de principe du Conseil, était annexée une carte mentionnant le développement que l'on pourrait donner aux lignes industrielles, c'est-à-dire aux lignes sur lesquelles les trains de voyageurs seraient supprimés et où seule la circulation des trains de marchandises serait maintenue.

Sur la carte annexée à ce document figuraient les lignes ou tronçons de lignes suivants, susceptibles d'être simplifiés :

Numéro de la ligne		Km
15	Neerpelt-Hamont	8
19	Houthalen-Neerpelt	23
21	As-Maaseik	17
22 Tronçon	Drieslinter-Diest	21
23	Tongres-Drieslinter	34
29 Tronçon	Aarschot-Herentals	23
30	Zichem-Montaigu	4
38	Chênée-Montzen	37
39A	Herbesthal-Moresnet	8
44	Spa-Trois Ponts	32
56	St-Nicolas-Grembergen	19
61	Alost-Opwijk/Boom - Willebroek	15
81	Ath-Blaton	19
82	Alost-Burst	11
83	Avelgem-Renaix	15
85	Audenaerde-Herseaux	32
90B	Warquignies-Dour-Roisin	15
100	Ath-St-Ghislain	23
107	Clabecq-Ecaussinnes (Carr.) ...	19
109	Faurœulx-Chimay	60
110	Piéton-Bienne-lez-Happart	13
111	Thuillies-Laneffe	14
114	Soignies-Houdeng (G)	13
115	Braine l'Alleud-Rognon	25
128	Yvoir-Ciney	21
132	Mariembourg-Treignes	9
136	Walcourt-Florennes	15
136A	Florennes-Ermeton s/Biert	11
150	Jemelle-Houyet	22
156	Mariembourg-Chimay	16
163	Bastogne-Gouvy	29
163A	Bertrix-Muno	28

Sur les lignes ou tronçons de lignes suivants :

15, 19, 21, 22, 23, 29, 30, 38, 39A, 44, 56, 61, 81, 83, 85, 90B, 110, 111, 114, 128, 150, 163, 163A, le service des trains de voyageurs a été supprimé totalement.

Les lignes 115, 136, 136A, 156 ont été simplifiées partiellement. Par contre, sur les lignes 82, 100, 107, 109 132 et 163 le service des trains de voyageurs n'a pas été simplifié depuis 1957.

11. — 1) Simplification des lignes à faible trafic :

Quelles sont les intentions de la S. N. C. B. en ce qui concerne la ligne 132 ?

2) N'y a-t-il pas moyen actuellement d'améliorer le service des trains sur cette ligne ?

Réponse :

La S. N. C. B. a décidé de remplacer les trains à vapeur de la section Charleroi-Mariembourg par des autorails.

De datum van deze wijziging kan evenwel nog niet bepaald worden. Dit hangt af van de vrijmaking van motor-treinen in dienst te Brussel-Zuid, die moeten vervangen worden door nog in aanbouw zijnde Diesellocomotieven waarvan de leveringstermijn nog niet gekend is. Het ziet er evenwel naar uit dat het nog enkel een kwestie van enkele maanden is.

Voor het vak Mariembourg-Treignes-Vireux-Molhain is een ontwerp van verder doorgedreven vereenvoudiging, namelijk vervanging van de treinen door autobussen, in studie genomen.

12. — Is er geen sprake de buurttram Oostende-Blankenberge af te schaffen en te vervangen door autobussen?

Antwoord :

De vervanging van de trams door autobussen op de buurtspoorlijnen van de kust heeft reeds het voorwerp uitgemaakt van een grondige studie, die leidde tot de konkluzie dat het, rekening houdend met de belangrijkheid van het reizigersvervoer — vooral tijdens de seizoenmaanden — alsmede met het groot aantal autobussen, die zouden moeten voorzien worden, vooralsnog niet mogelijk is de afschaffing van de spoordiensten in overweging te nemen.

II. — Baanverkeer.

1. — Kan men het aantal stations voor de technische controle niet vermeerderen?

Antwoord :

In zake de technische schouwing van de motorvoertuigen dient het vraagstuk gezien op administratief en financieel vlak.

Op administratief vlak werden, bij toepassing van de bepalingen van het ministerieel besluit van 10 augustus 1947, tien organismen erkend. Deze tien organismen groeperen in feite 46 controlestations geografisch verdeeld over het nationaal grondgebied.

De organisatie van de controle werkt, door tussenkomst van het Ministerie van Verkeerswezen, samen met :

— het Ministerie van Landsverdediging, om de opeising van de voertuigen voor te bereiden en aan de N. A. T. O. alle gevraagde inlichtingen betreffende de mogelijkheden van het Belgisch park over te maken. Te dien einde zijn standvastig onderofficieren bij de Maatschappelijke zetels van de organismen afgevaardigd om de statistiekfiches op te stellen.

— het Ministerie van Financiën, want het zijn de erkende organismen die aan dit Departement alle nodige inlichtingen, voor de taxatie van de bedrijfsvoertuigen, verstrekken.

— de 5^{de} directie van het Bestuur van het Vervoer voor de controle van de vervoerders van zaken voor rekening van derden.

De afschrijving van de in de 46 controlestations belegde kapitalen en de periodieke vernieuwing van de zeer kostelijke apparaten maken het noodzakelijk dat ieder organisme een minimum van voertuigen te schouwen heeft. Zoniet zou het barema van de schouwingskosten aanzienlijk dienen verhoogd, hetgeen zeker de zaak van de gebruikers niet ten goede komt.

Verder kan gezegd dat zelfs de uitbreiding van de technische controle tot bepaalde categorieën van personen-

Toutefois, la date de ce changement ne peut être déterminée. Celle-ci est subordonnée à la libération d'autorails en service à Bruxelles-Midi, lesquels doivent être remplacés par des tracteurs « Diesel » qui sont actuellement en construction et dont le délai de fourniture n'est pas encore connu. Selon toutes prévisions ce n'est cependant plus qu'une question de quelques mois.

Pour ce qui concerne la section Mariembourg-Treignes-Vireux-Molhain, un projet de simplification plus poussée, consistant à remplacer les trains par des autobus, est à l'étude.

12. — N'est-il pas question de supprimer la ligne vicinale Ostende-Blankenberge et de la remplacer par un service d'autobus?

Réponse :

Le remplacement des tramways par des autobus sur la ligne vicinale de la côte a déjà fait l'objet d'une étude approfondie, laquelle a permis de conclure que, compte tenu de l'importance du transport des voyageurs — surtout pendant la saison — et du grand nombre d'autobus qui devraient être prévus, il n'était pas possible d'envisager actuellement la suppression de la ligne vicinale.

II. — Circulation routière.

1. — Ne peut-on accroître le nombre de stations du contrôle technique?

Réponse :

En ce qui concerne le contrôle technique des véhicules automobiles, ce problème doit être considéré sur le plan administratif et financier.

Sur le plan administratif, 10 organismes ont été agréés en application de l'arrêté ministériel du 10 août 1947. En fait, ces 10 organismes groupent 46 stations de contrôle, géographiquement réparties sur le territoire national.

L'organisation du contrôle collabore, par l'intermédiaire du Ministère des Communications, avec :

— le Ministère de la Défense Nationale, en vue de préparer la réquisition des véhicules et de transmettre à l'O. T. A. N. tous les renseignements demandés concernant les possibilités du parc automobile belge. A cette fin, des sous-officiers sont délégués en permanence auprès du siège social des organismes en vue de dresser des fiches statistiques.

— le Ministère des Finances, car ce sont les organismes agréés qui fournissent à ce département tous les renseignements nécessaires en vue de la taxation des véhicules professionnels.

— la 5^{me} direction de l'Administration des transports, en vue du contrôle des transporteurs de choses pour compte de tiers.

L'amortissement des capitaux investis dans les 46 stations de contrôle et le renouvellement périodique des appareils très coûteux requièrent que chaque organisme ait à contrôler un nombre minimum de véhicules. Sinon le barème des frais de contrôle devraient être considérablement relevé, ce qui ne serait certainement pas favorable aux usagers.

En outre, on peut dire que même l'extension du contrôle technique à certaines catégories de voitures particulières

wagens totnogtoe de verhoging van het aantal stations niet noodzakelijk heeft gemaakt.

Het Departement volgt deze problemen van zeer nabij en de administratie bestudeert voor het ogenblik een definitief statuut voor de schouwende organismen.

2. — Wie duidt de plaats aan waar de autoeigenaars zich moeten begeven door de technische controle en op welke manier wordt dat gedaan ?

Antwoord :

Ter gelegenheid van de inschrijving van elk voertuig verwittigt het Bestuur van het Vervoer het betrokken controleorganisme hetwelk, als gevolg hiervan, de eigenaar ten gepaste tijde verzoekt zijn voertuig ter schouwing aan te bieden.

Volgens artikel 19 van het ministerieel besluit van 10 augustus 1947 worden nochtans faciliteiten inzake schouwing verleend voor eigenaars wier woonplaats op meer dan 20 km van het schouwingsstation gelegen is. Zij mogen zich praktisch aanbieden op dag en uur naar keuze.

3. — Het feit dat in de steden steeds meer trams door autobussen vervangen worden, doet het probleem van de luchtverontreiniging rijzen.

Het is nodig deze kwaal te bestrijden door de zuivering van de gassen.

Antwoord :

Het geachte lid bedoeld waarschijnlijk de Dieselmotoren, waarvan er sommige slechtruikende en vuile zwarte gassen laten ontsnappen.

Een Dieselmotor nu zou nooit mogen roken. Bij een Dieselmotor zijn zwarte uitlaatgassen altijd synoniem van brandstofverspilling.

Zwarte rook komt over het algemeen voort van onvolledige verbranding. Wanneer een motor goed geregeld is, wordt al de ingespoten brandstof verbrand.

In dit geval is het niet nodig de gassen te zuiveren.

Daartegenover staat dat de benzinemotor steeds een rijk mengsel moet krijgen en omzeggens nooit al de opgenomen brandstof verbrandt. Voor deze motoren blijft dus altijd in de verbrandingsgassen een zekere hoeveelheid CO achter.

Men heeft dus te doen met twee soorten van verontreiniging naargelang de voertuigen zijn uitgerust met een Dieselmotor of met een benzinemotor.

Voor de Dieselmotor is het voldoende dat wordt uitgezien naar een middel om de gebruikers van deze voertuigen te verplichten zorg te dragen voor de regeling, het onderhoud en het rationeel gebruik van hun materieel.

Met dat doel werden eenvoudige en gemakkelijk te gebruiken meters voor de uitlaatgassen op de markt gebracht. Dit toestel wordt thans gebruikt in de voornaamste stations voor de technische controle van de voertuigen en er werd er eveneens een geplaatst op een bestelwagen van het Bestuur van het Vervoer voor de vliegende controle op de weg.

Voor de benzinemotoren bestaan vrij dure en vrij doeltreffende toestellen voor na-verbranding (omzetting van CO in CO₂); ze worden echter snel vuil.

Dit vraagstuk is nog in studie en nu reeds kan het verplicht gebruik van deze toestellen voor voertuigen met benzinemotor niet in overweging genomen worden.

Ik zou hieraan willen toevoegen dat de autobussen die in de steden ter vervanging van de trams worden gebruikt, volkomen in orde zijn wat de verbranding betreft.

n'a pas encore rendu nécessaire l'augmentation du nombre de stations.

Le département suit ces problèmes de fort près et l'administration examine actuellement un statut définitif pour les organismes de contrôle.

2. — Qui fixe le lieu où les propriétaires de voitures doivent se rendre pour le contrôle technique et quel est le mode de convocation ?

Réponse :

Lors de l'inscription de chaque véhicule, l'Administration des Transports avertit l'organisme de contrôle intéressé, qui invite alors le propriétaire, en temps opportun, à présenter son véhicule au contrôle.

Conformément à l'article 19 de l'arrêté ministériel du 10 août 1947, des facilités sont toutefois accordées en matière de contrôle pour les propriétaires, dont le lieu du domicile se trouve à plus de 20 kilomètres de la station de contrôle. Ils sont en pratique autorisés à se présenter aux jour et heure de leur choix.

3. — L'utilisation accrue d'autobus dans les villes en remplacement des trams pose le problème de la pollution de l'air.

Il importe de lutter contre ce mal par le filtrage des gaz.

Réponse :

L'honorable membre vise probablement les moteurs Diesel, dont certains émettent des fumées noires malodorantes et salissantes.

Or, un moteur Diesel ne devrait jamais fumer. La fumée noire d'un échappement de Diesel indique toujours un gaspillage de combustible.

En somme, la fumée noire provient d'une combustion incomplète. Lorsqu'un moteur est bien réglé, il brûle tout le carburant injecté.

Dans ce cas il n'est pas nécessaire d'avoir un filtrage des gaz.

Par contre, le moteur à essence doit toujours recevoir un mélange riche et ne brûle pratiquement jamais tout le carburant admis. Pour ces moteurs, il reste donc toujours dans les gaz de combustion une certaine dose de CO.

Il y a donc en présence deux sortes de pollution, selon qu'il s'agit de véhicules automobiles équipés de moteurs Diesel ou de moteurs à essence.

Pour le moteur Diesel, il suffit de rechercher un moyen propre à obliger tous les usagers de ces véhicules à veiller au réglage, à l'entretien et à la conduite rationnelle de leur matériel.

A cet effet, des instruments de contrôle ont été mis en œuvre sous forme de fumimètre de conception simple et d'emploi suffisamment pratique. Cet instrument est en service actuellement dans les principales stations de contrôle technique des véhicules automobiles ainsi que sur une camionnette de l'Administration des Transports pour le contrôle volant sur route.

En ce qui concerne le moteur à essence, il existe sur le marché des appareils assez coûteux réalisant une post-combustion (transformation de CO en CO₂) relativement efficace, ces appareils se salissent toutefois rapidement.

Cette question est encore à l'étude et l'on ne peut envisager dès à présent l'obligation d'utiliser ces appareils pour les usagers des véhicules à essence.

Je voudrais ajouter que les autobus, utilisés dans les villes en remplacement des tramways, sont parfaitement soignés quant au réglage de la combustion.

De meters der uitlaatgassen werden gebruikt door de trammaatschappijen; de vrees dat de weinige autobussen die in gebruik zijn, onder de talrijke vervoermiddelen een groot probleem voor de luchtverontreiniging kunnen vormen, is bijgevolg ongerijmd.

III. — Zeewezen en zeevisserij.

1. — De inspanningen op het gebied van de zeevaart dienen te worden voortgezet. Het ware wenselijk met de reders de mogelijkheden van uitbreiding te onderzoeken voor het Nabije Oosten, Ierland en de Baltische Zee.

Antwoord :

De inspanningen voor de uitbreiding en de verjonging van onze koopvaardij zullen worden voortgezet.

Met betrekking tot de landen, die niet door Belgische schepen worden bevaren, valt op te merken dat onze reders zich inspannen om die leemte aan te vullen. Zo heeft bijvoorbeeld een Belgische rederij haar geregelde diensten met het Nabije Oosten hervat.

Voorts weze opgemerkt dat degenen, die belang stellen in de nieuwe scheepvaartlijnen, beschikken over inlichtingen die door het Departement van Buitenlandse Handel geregeld worden verstrekt ter bestudering van de richtingen in het Belgische handelsverkeer, welke eventueel de basis van nieuwe lijnen kunnen worden.

Die initiatieven zullen vanzelfsprekend door de Regering worden gesteund.

2. — Is het ogenblik thans niet aangebroken om in de af te sluiten handelsverdragen, een bepaalde vervoertonnage te voorzien ten bate van de schepen varende onder Belgische vlag?

Antwoord :

Ingevolge de Codex van Liberalisaties van de Overeenkomst voor Europese Economische Samenwerking (O.E.E.S.) ondertekend te Parijs op 16 april 1948, in België goedgekeurd bij Wet van 15 september 1948 en geratificeerd op 4 september 1948, heeft België zich verbonden geen discriminatoire maatregelen op te leggen.

3. — Gaat men inzake radarproeven op de Schelde ter beveiliging van de navigatie tot praktische conclusies komen?

Antwoord :

De studie van de kwestie van een radar voor de Waterschelde heeft nog niet toegelaten uit te maken of de oprichting ervan aangewezen is.

Het begrotingscomité heeft echter zojuist zijn instemming betuigd met de oprichting van een radiotelefonisch dispatch systeem waarvan de doeltreffendheid bewezen is; die mening wordt gedeeld door de betrokken scheepvaartmiddelen.

4. — a) Voor het toekennen van de slooppremie voor de zeevisserij dient buiten de criteria nu voorzien, ook rekening te worden gehouden met :

— een minimumduur van uitbating om misbruiken te voorkomen;

— over welke nieuwbouw het gaat; het type, van vaartuig, en de soort van visserij waarvoor het vaartuig bestemd is.

Des appareils fumimètres ont été utilisés par les sociétés de tramways; il n'y a donc pas lieu de craindre que les quelques autobus en usage parmi la multitude de moyens de transports, puissent constituer un grand problème pour la question de la pollution de l'air.

III. — Marine et pêche maritime.

1. — L'effort entrepris dans le domaine de la navigation maritime doit être poursuivi. Il y aura lieu d'étudier avec les armateurs les possibilités d'extension en ce qui concerne le Proche-Orient, l'Irlande et la Baltique.

Réponse :

L'effort pour l'extension et le rajeunissement de notre marine marchande sera poursuivi.

En ce qui concerne les pays, non desservis par des navires belges, il est à remarquer que nos armateurs s'efforceront de remédier à cette lacune. Ainsi un armement belge a repris ses services réguliers avec le Proche-Orient.

Il est à remarquer également que les personnes s'intéressant aux nouvelles lignes maritimes disposent des informations de nos consuls ainsi que des renseignements fournis régulièrement par le Département de Commerce pour étudier les courants commerciaux belges, bases éventuelles pour la création de nouvelles lignes.

Il va de soi que le Gouvernement appuiera ces initiatives.

2. — Le moment n'est-il pas venu de prévoir, dans les traités de commerce à conclure, un certain tonnage de transport pour les navires battant pavillon belge?

Réponse :

Par le Code des Libéralisations de la Convention de Coopération économique européenne (O.E.C.E.), signée à Paris, le 16 avril 1948, approuvée en Belgique par la loi du 15 septembre 1948 et ratifiée le 4 septembre 1948, la Belgique s'est engagée à ne pas imposer de mesures discriminatoires.

3. — Va-t-on aboutir à des conclusions pratiques en matière d'essais de radar sur l'Escaut en vue d'assurer la sécurité de la navigation?

Réponse :

L'étude de la question d'un radar pour l'Escaut occidental n'a pas encore permis de conclure s'il était indiqué d'installer ce radar.

Le Comité du Budget vient cependant de donner son accord sur la création d'un système de dispatching radio-téléphonique dont l'efficacité est prouvée, cette opinion étant partagée par les milieux de navigation intéressés.

4. — a) Pour l'octroi à la pêche maritime de la prime de démolition, il y a lieu de tenir compte aussi, en dehors des critères actuellement prévus :

— d'une durée minimum d'exploitation en vue de prévenir les abus;

— de quel genre de construction nouvelle il s'agit; du type de navire et du genre de pêche à laquelle le navire est destiné.

b) Een andere voorwaarde om de slooppremie toe te kennen, moet zijn dat de nieuwbouw gebeurt op Belgische scheepswerven.

Antwoord :

a) De criteria, tot toekenning van een slooppremie zijn nog niet definitief vastgelegd. Een minimumduur van uitbating bepalen om misbruiken te voorkomen is niet per se uitgesloten. Zulke bepaling zal evenwel grensgevallen scheppen, waardoor het al of niet toestaan van de premie nog te bespreken valt.

Het slooppremiecomité zal evenwel, in gelijk welke omstandigheden, de aanvragen grondig onderzoeken om alle misbruiken te voorkomen.

— Studies — zowel in het buitenland als in België — welke de meest renderende vaartuigen bepalen, zijn tot nu toe, onvoldoende gevorderd om verantwoorde criteria voor de te bouwen vaartuigen vast te leggen.

b) Het wettelijk bepalen van de verplichting tot bouwen op Belgische werven is in strijd met het Benelux-Unie Verdrag en met het Verdrag van Rome op de Gemeenschappelijke Markt.

5. — De Regie voor de uitbating van de lijn Oostende-Dover moet zo vlug mogelijk worden opgericht.

Antwoord :

De toekenning aan de lijn Oostende-Dover, van een bijzonder statuut als Staatsbedrijf, werd voorzien in het wetsontwerp 160 (Belgische Senaat — zitting 1958/1959) tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit.

6. — Wat gebeurt er met het vrachtschip « Yzer » van de Dienst Oostende-Dover? Gaat men dit schip niet van de hand doen?

Antwoord

De « Yzer » vaart regelmatig voor goederentransport tussen Oostende en Dover. Er is geen kwestie van, aan dit schip een andere bestemming te geven. Het is trouwens de onmisbare hulp van de Oostende-Doverlijn voor goederentransport, zoals de carferries de onmisbare hulp zijn voor vervoer van vergezelde auto's.

IV. — Sabena.

1. — Ten einde de bezorgdheid van de parlementsleden weg te nemen is het gewenst dat nadere gegevens verstrekt worden over de Overeenkomst Air Congo.

Werd over deze overeenkomst onderhandeld met waardige gesprekpartners?

Antwoord :

Oprichting van Air Congo.

De besprekingen tussen Congo en de Sabena, die reeds vóór 30 juni aangevat werden, werden na deze datum voortgezet ten einde een regeling te vinden voor het probleem van het luchtvervoer in Kongo.

b) Une autre condition, mise à l'octroi de la prime de démolition, est que la construction nouvelle se fasse sur des chantiers navals belges.

Réponse :

a) Les critères d'attribution d'une prime de démolition ne sont pas encore fixés définitivement. La fixation d'une durée minimum d'exploitation en vue de prévenir les abus n'est pas exclue en soi. Mais pareille fixation créera des cas-limite, avec la conséquence que l'octroi ou non de la prime sera encore susceptible de discussion.

Toutefois, quelles que soient les circonstances, le comité des primes de démolition soumettra les demandes à un examen approfondi en vue de prévenir tous abus.

— Les études consacrées — tant à l'étranger qu'en Belgique — à la question de savoir quels sont les navires les plus rentables, ne sont pas suffisamment avancées jusqu'à présent pour établir des critères justifiés pour les navires à construire.

b) La prescription légale de l'obligation de construire dans les chantiers navals belges est contraire au Traité d'Union Benelux et au Traité de Rome instituant le Marché Commun.

5. — La Régie d'exploitation de la ligne Ostende-Douvres devrait être créée le plus vite possible.

Réponse :

L'attribution à la ligne Ostende-Douvres d'un statut particulier de Régie nationale a été prévue au projet de loi n° 160 (Sénat belge — session 1958/1959) modifiant et complétant les lois sur la comptabilité de l'Etat.

6. — Que va devenir le cargo « Yzer », appartenant au service Ostende-Douvres? N'a-t-on pas l'intention de se défaire de ce navire?

Réponse :

L'« Yzer » assure régulièrement des transports de marchandises entre Ostende et Douvres. Il n'est pas question de donner une autre affectation à ce navire. Celui-ci est d'ailleurs l'auxiliaire indispensable de la ligne Ostende-Douvres, en ce qui concerne les transports de marchandises, de même que les « carferries » sont les auxiliaires indispensables pour le transport d'automobiles accompagnées.

IV. — Sabena.

1. — Afin de dissiper l'inquiétude des parlementaires, il serait utile de donner des précisions au sujet de la Convention Air Congo.

Cette Convention a-t-elle été discutée avec des interlocuteurs valables?

Réponse :

Création d'Air Congo.

Les pourparlers entre le Congo et la Sabena, entamés dès avant le 30 juin 1960, se sont poursuivis depuis cette date en vue de régler le problème du transport aérien au Congo.

Ondanks de talrijke pogingen, die buitenlandse maatschappijen en mogendheden bij de Republiek Kongo hebben ondernomen om rechtstreeks of onrechtstreeks de plaats van de Sabena in te nemen, hebben de overheden van Leopoldstad hun volledig vertrouwen in deze maatschappij bewaard, onder meer wegens haar aanwezigheids-politiek in Kongo en de grote ervaring tijdens de laatste 35 jaar opgedaan in dit land.

Het College van Commissarissen heeft dan ook de heer Commissaris-Generaal van Verkeerswezen, Mukendi, afgevaardigd om te Brussel te onderhandelen over positieve formules van samenwerking tussen Kongo en de Sabena.

De vergaderingen werden tijdens de maand december 1960 gehouden. Te dier gelegenheid werden teksten uitgewerkt.

Op verzoek van de Voorzitter van het College van Commissarissen-generaal, heeft de heer Périet, voorzitter van de Raad van beheer van de Sabena, zich begin januari 1961 naar Leopoldstad begeven.

Deze ultieme besprekingen hebben geleid tot de ondertekening van een Protocol tussen de Republiek Kongo en de Sabena, luidens hetwelk de partijen de verbintenis aangaan zo spoedig mogelijk een maatschappij Air Congo op te richten. Dit protocol is namens de Republiek Kongo ondertekend door de heer Bomboko, Voorzitter van het College van Commissarissen-generaal, en door de heer Mukendi, Commissaris-generaal van Verkeerswezen.

De ondertekening door de Sabena gaat gepaard met de voorwaarde dat de machtiging voorzien in artikel 3 van de statuten bij koninklijk besluit verleend wordt.

2. — Aanvaardt men de risico's die verbonden zijn aan het zenden van Belgische vliegtuigen naar Kongo?

Antwoord :

Men dient te erkennen dat het vooral dank zij de Sabena is dat België zijn aanwezigheidspolitiek in Kongo kan voortzetten.

Een onderbreking van de luchtdiensten naar Kongo of in het Kongolese binnenland zou een werkelijke malaise onder de Europese bevolking van de Republiek veroorzaken.

Vanuit Brussel verzekert de nationale maatschappij verder de verbindingen met plaatsen die als veilig beschouwd worden. In het binnenland van Kongo wordt een stelsel toegepast, dat de piloot de mogelijkheid biedt na te gaan of de landing op een bepaald vliegveld niet gevaarlijk is.

3. — Wat zal er gebeuren met het materieel en de aanzienlijke beleggingen van de Sabena in Kongo?

Antwoord :

Op dit ogenblik hebben de Kongolese overheden nog geen enkele nadelige maatregel tegen het materieel en de beleggingen van de Sabena in Kongo getroffen. Daarenboven wordt met de Kongolese en Katangaanse overheden onderhandeld over akkoorden tot oprichting van Air Congo en Air Katanga. De technische bijstand die de Sabena aan deze maatschappijen verleent moet haar in staat stellen haar activa verder te gebruiken en haar beleggingen normaal af te schrijven.

4. — Heeft men nieuwe mogelijkheden gevonden om de vermindering van het verkeer op de Kongolese lijnen op te vangen? Kunnen andere trafieken in overweging genomen worden?

Nonobstant les nombreuses démarches dont la République du Congo a été l'objet de la part de sociétés et puissances étrangères en vue de supplanter directement ou indirectement la Sabena, les autorités de Léopoldville ont gardé toute leur confiance en cette Société, en raison notamment de sa politique de présence au Congo et de la grande expérience, acquise par elle dans ce pays au cours des 35 dernières années.

Aussi, le Collège des Commissaires Généraux a-t-il mandaté M. le Commissaire Général aux Communications, Mukendi, pour négocier à Bruxelles, des formules positives de coopération entre le Congo et la Sabena.

Ces réunions eurent lieu dans le courant du mois de décembre 1960. Des textes furent mis au point à cette occasion.

A la demande du Président du Collège des Commissaires Généraux, M. Périet, Président du Conseil d'administration de la Sabena, se rendit à Léopoldville au début du mois de janvier 1961.

Ces ultimes pourparlers aboutirent à la signature d'un Protocole entre la République du Congo et la Sabena, aux termes duquel les parties s'engagent à constituer une Société Air Congo dans le plus bref délai possible. Ce Protocole est signé au nom de la République du Congo par M. Bomboko, Président du Collège des Commissaires Généraux et par M. Mukendi, Commissaire général aux Communications.

La signature de la Sabena s'assortit de la condition que soit accordée par arrêté royal l'autorisation prescrite par l'article 3 de ses statuts.

2. — Acceptez-vous les risques de l'envoi au Congo d'avions belges?

Réponse :

Il faut reconnaître que c'est principalement grâce à la Sabena que la Belgique peut continuer sa politique de présence au Congo.

Une interruption des services aériens vers le Congo ou à l'intérieur du Congo provoquerait un véritable malaise parmi la population européenne de la République.

De Bruxelles, notre Société Nationale continue à assurer des lignes vers des endroits qui sont considérés comme sûrs. A l'intérieur du Congo, on applique un système qui permet au pilote de vérifier s'il n'y a pas de risque à l'atterrissage sur un aérodrome déterminé.

3. — Qu'advient-il du matériel et des investissements considérables de la Sabena au Congo?

Réponse :

Dans l'état actuel des choses, le matériel et les investissements de la Sabena au Congo n'ont fait l'objet d'aucune mesure préjudiciable de la part des autorités congolaises. De plus, des accords sont en voie de négociation avec les autorités congolaises et katangaises en vue de la création d'Air Congo et d'Air Katanga. L'assistance technique apportée par la Sabena à ces compagnies doit lui permettre de continuer à utiliser ses actifs et de procéder normalement à l'amortissement de ses investissements.

4. — A-t-on trouvé de nouvelles possibilités en compensation de la diminution du trafic sur les lignes congolaises? D'autres trafics peuvent-ils être escomptés?

Antwoord :

De Sabena heeft haar Kongolese lijnen nog niet moeten afschrijven. De trafiek op de verbindingen België-Kongo blijft zeer belangrijk.

In het Kongolese binnenland wordt de vermindering van het aantal regelmatige diensten vergoed door een aanzienlijke vermeerdering van de vrachtluchten, onder andere voor rekening van de U. N. O. De af te sluiten akkoorden tot oprichting van Air Congo en Air Katanga, waaraan de Sabena haar technische bijstand zal verlenen, zullen de aanwending van het personeel en het materieel voor de exploitatie in Afrika mogelijk maken.

De Sabena zet anderzijds haar expansiebeleid in de richting van Noord-Amerika en het Midden-Oosten voort. De verwezenlijking van dit objectief wordt echter in sommige landen gehinderd door de steeds grotere beperkingen inzake toekenning van vervoerrechten.

5. — a) Om welke reden is een luchtlijn op Teheran geopend, waarvan het rendement vrijwel op het nulpunt ligt?

b) Zelfde vraag in verband met Libanon.

c) Hoe denkt de Sabena haar Europees net te exploiteren nu het blijkt dat Air Union niet tot stand zal komen?

Antwoord :

Sedert verscheidene jaren volgt de Sabena een expansiebeleid, dat gericht is op de ontwikkeling van de lijnen op lange en half lange afstand en, zodoende, op een geleidelijke vermindering van het *betrekkelijk* aandeel van de diensten op Kongo. In het kader van dit beleid werden de lijnen op New York en Montreal, onlangs doorgetrokken naar Mexico, tot stand gebracht en ontwikkeld. Andere lijnen naar de landen van Oost-Europa en het Midden-Oosten werden geopend.

Het net in Europa en het Midden-Oosten is vooral bedoeld om passagiers aan te brengen voor de lange-afstandsverbindingen met Noord-Amerika, Midden-Afrika en Zuid-Afrika. Aan de opening van iedere lijn gaat een zorgvuldige studie vooraf.

In de huidige stand van de onderhandelingen, die enerzijds streven naar het behoud van de Sabena in Kongo en, anderzijds, naar de oprichting van Air Union, moet de Sabena haar exploitaties behouden. Op deze wijze waarborgt de maatschappij de volledige tewerkstelling van zijn personeel en zijn materieel.

* * *

a) Het rendement van de lijn op Teheran is zowel wat de passagiers als de vracht betreft, geenszins onbeduidend.

b) De exploitatie van de lijn op Beyrouth heeft met zekere moeilijkheden af te rekenen ingevolge de trafiekbependingen opgelegd door de Libanese overheden. Over deze beperkingen zijn onderhandelingen tussen de Belgische en Libanese overheden aan de gang, die, naar gehoopt wordt, tot een gunstig resultaat zullen leiden. In dit geval zullen de bedrijfsresultaten beter worden.

c) De onderhandelingen met het oog op de oprichting van Air Union staan op het punt met succes bekroond te worden: de overeenkomsten die reeds gesloten werden wettigen de veronderstelling dat Air Union in de loop van 1961 tot stand zal komen en ten laatste op het einde van het jaar met zijn verrichtingen zal beginnen. Er zijn dan ook

Réponse :

La Sabena n'a pas perdu actuellement ses lignes congolaises. Le trafic sur les liaisons Belgique-Congo demeure fort important.

A l'intérieur du Congo, la réduction du nombre des services aériens réguliers est compensée par une augmentation considérable des vols d'affrètement, effectués, entre autres, pour le compte de l'O. N. U. Les accords à intervenir, en vertu desquels seront constitués Air Congo et Air Katanga à qui la Sabena apportera son assistance technique, permettront l'utilisation du personnel et du matériel affectés aux exploitations d'Afrique.

La Sabena poursuit d'autre part sa politique d'expansion à destination de l'Amérique du Nord et du Moyen-Orient. La réalisation de cet objectif est toutefois contrariée dans certains pays par l'attitude de plus en plus restrictive qu'adoptent divers gouvernements en matière d'octroi de droits de trafic.

5. — a) Pourquoi a-t-on créé une ligne aérienne avec Téhéran dont le rendement est pour ainsi dire nul?

b) Même question en ce qui concerne le Liban.

c) Comment la Sabena compte-t-elle exploiter son réseau européen, puisqu'il semble bien qu'Air Union ne sera pas constitué?

Réponse :

La Sabena poursuit depuis plusieurs années une politique d'expansion visant à développer ses services long-courriers et moyen-courriers et à réduire ainsi, proportionnellement, l'importance *relative* des services à destination du Congo. Dans le cadre de cette politique, ont été créées et développées les lignes à destination de New York et de Montréal, récemment prolongées jusqu'à Mexico. D'autres lignes ont été ouvertes à destination des pays de l'Est européen et du Moyen-Orient.

Le réseau d'Europe et du Moyen-Orient est principalement destiné à alimenter les liaisons long-courriers de la Sabena vers l'Amérique du Nord, l'Afrique centrale et l'Afrique du sud. Chaque ligne n'est ouverte qu'après une étude attentive.

Dans l'état actuel des négociations visant, d'une part, au maintien de la Sabena au Congo et, d'autre part, à la création d'Air Union, la Sabena doit maintenir ses exploitations. Elle assure aussi le plein emploi, tant de son personnel que de son matériel.

* * *

a) Le rendement de la ligne de Téhéran est loin d'être négligeable, non seulement en ce qui concerne les passagers mais aussi en ce qui concerne le fret.

b) L'exploitation de la ligne de Beyrouth est sujette à certaines difficultés, en raison des restrictions de trafic imposées par les autorités libanaises. Ces restrictions ont fait l'objet entre les autorités belges et libanaises de négociations, lesquelles se poursuivent et dont on espère un résultat favorable: dans ce cas, les résultats d'exploitation se trouveront améliorés.

c) Les négociations en vue de la constitution d'Air Union sont sur le point d'aboutir: les accords déjà intervenus permettent de supposer qu'Air Union sera constitué dans le courant de 1961 et commencera ses opérations à la fin de l'année au plus tard. Il n'y a dès lors pas lieu pour la Sabena de reconsidérer la structure de son réseau pour

voor de Sabena geen gronden aanwezig om wijzigingen in de structuur van haar net te overwegen om reden dat Air Union geen werkelijkheid zou worden. Het Europees net vormt trouwens in hoofdzaak een aanbrenghet, dat afzonderlijk gezien in het kader van de Sabena, met moeite rendabel is.

6. — Is het niet wenselijk dat de Sabena, gezien de huidige moeilijkheden, het aantal personeelsleden en ook het hoger kader vermindert?

Antwoord :

De onderhandelingen met het oog op het behoud van de aanwezigheid van de Sabena in Kongo in het kader van de technische bijstand aan Air Congo en Air Katanga enerzijds, en met het oog op de oprichting van Air Union anderzijds, worden voortgezet. Alles laat voorzien dat ze eerlang met de ondertekening van akkoorden zullen besloten worden.

Het verkeer op de lijn Brussel-Kongo blijft zeer aanzienlijk : de vermindering van het aantal in Kongo verblijvende Europeanen gaat inderdaad gepaard met een vermeerdering van het aantal reizen, zowel door Europeanen als door Kongolezen.

Gezien de toekomstvooruitzichten kan de Sabena thans haar exploitatie of haar productiemiddelen niet verminderen. De vermeerdering van de aangeboden vervoercapaciteit, die onder meer voortspuit uit de indienstneming van grotere vliegtuigen, ging niet vergezeld van een evenredige verhoging van het personeel in dienst. Sedert meer dan een jaar heeft de Sabena integendeel de aanwervingen stopgezet en de personeelsleden die de maatschappij verlaten, worden enkel vervangen indien zulks volstrekt noodzakelijk blijkt.

De problemen waarmee de Sabena in de toekomst zal af te rekenen hebben, maken het niet mogelijk een vermindering van het directie- en studiepersoneel in uitzicht te stellen.

7. — Welke zijn de bedrijfsresultaten voor het dienstjaar 1960? Werpen de verrichtingen in samenwerking met andere maatschappijen winst af?

Antwoord :

Men is bezig met het opmaken van de ontwerpen van balans en van verlies- en winstrekening voor het dienstjaar 1960, zodat zij, overeenkomstig artikel 33 van de statuten van de Sabena, vóór 31 maart 1961 aan het departement kunnen voorgelegd worden.

Het is derhalve onmogelijk definitieve cijfers op te geven. Naar alle waarschijnlijkheid zal de eigenlijke bedrijfsrekening in evenwicht zijn. De aanzienlijke kosten in verband met de indienstneming van de Boeing 707, onder andere de opleidingskosten van het vliegend personeel in dit type van toestellen, moeten evenwel eveneens in rekening gebracht worden.

Aan de raad van beheer zal voorgesteld worden een aanzienlijke afschrijving uit te voeren voor de vliegtuigen DC7 om de waarde ervan in de boeken van de Sabena terug te brengen tot hun handelswaarde op 31 december 1960. De technische vooruitgang heeft inderdaad de handelswaarde van deze vliegtuigen, die overgangstoestellen vormen, sterk verminderd.

Het nadelig saldo van sommige verrichtingen in samenwerking met andere maatschappijen zal eveneens moeten vastgesteld en afgeschreven worden.

Na deze verschillende verminderingen en afschrijvingen zal het dienstjaar 1960 met een tekort sluiten. Het verlies zal echter veel lager liggen dan in 1959.

le motif qu'Air Union ne se ferait pas. Le réseau européen constitué d'ailleurs essentiellement un réseau d'apport qui, pris isolément dans le cadre Sabena, est difficilement rentable.

6. — Suite aux difficultés que connaît actuellement la Sabena, ne s'indiquerait-il pas de réduire l'effectif du personnel, et aussi celui des cadres supérieurs?

Réponse :

Les négociations en vue du maintien de la présence de la Sabena au Congo, dans le cadre de l'assistance technique apportée à Air Congo et à Air Katanga, d'une part, et en vue de la constitution d'Air Union, d'autre part, se poursuivent. Tout fait supposer qu'elles se clôtureront prochainement par des accords.

Le trafic sur la liaison Belgique-Congo demeure fort important : la réduction du nombre d'Européens, résidant au Congo, s'accompagne en effet d'une augmentation du nombre des voyages, effectués tant par des Européens que par des Congolais.

Etant donné les perspectives d'avenir, la Sabena ne peut pas actuellement réduire ses exploitations ou ses moyens de production. L'augmentation de la capacité de transport offerte, résultant notamment de la mise en service d'avions plus gros porteurs, ne s'est pas accompagnée d'une augmentation comparable du personnel en service. Tout au contraire, la Sabena poursuit depuis plus d'un an une politique d'arrêt des recrutements et le remplacement des agents quittant la société n'est autorisé que lorsque la nécessité du remplacement est établie.

Les problèmes, avec lesquels la Sabena sera confrontée dans l'avenir, ne permettent pas d'envisager une réduction du personnel chargé de tâches de direction et d'études.

7. — Quels sont les résultats d'exploitation pour l'exercice 1960? Les opérations de coopération avec d'autres compagnies d'aviation donnent-elles du bénéfice?

Réponse :

Les projets de bilan et de compte de profits et pertes de l'exercice 1960 sont en voie d'établissement, de manière à pouvoir être soumis au département avant le 31 mars 1961, conformément à l'article 33 des statuts de la Sabena.

Il est dès lors impossible d'indiquer actuellement les chiffres définitifs. Il est probable que le compte d'exploitation proprement dit se clôturera en équilibre. Devront toutefois être portés en compte les frais considérables liés à la mise en service des Boeing 707, notamment les frais d'entraînement du personnel, naviguant sur ce type d'avions.

Il sera proposé au conseil d'administration de procéder à un amortissement supplémentaire substantiel sur les avions DC7C, de manière à ramener leur valeur dans les livres de la Sabena à leur valeur vénale au 31 décembre 1960 : les perfectionnements techniques ont en effet entraîné une diminution considérable de la valeur vénale de ces avions, lesquels constituent des appareils de transition.

De même, le déficit, enregistré dans certaines opérations de coopération avec d'autres compagnies, devra être déterminé et amorti.

Après ces divers déductions et amortissements, le résultat de l'exercice 1960 sera déficitaire. La perte sera toutefois notablement inférieure à celle enregistrée en 1959.

8. — De aflevering van IATA-biljetten door de reisagentschappen geeft dikwijls aanleiding tot misbruiken wegens het gebrek aan toezicht.

Is het niet mogelijk orde op deze zaken te stellen?

Antwoord :

De luchtvaartmaatschappijen staan de reisagentschappen een commissieloon van 7,5 % toe.

Het blijkt dat sommige agentschappen een gedeelte van hun commissie laten vallen ten gunste van hun cliënten, maar zulks is verboden door de resoluties van de IATA die trouwens toezicht houdt.

Het moet nochtans gezegd worden dat deze handelwijzen uitzonderingen zijn en dat een agentschap dat in gebreke wordt gevonden, gevaar loopt niet meer door de IATA erkend te worden.

9. — a) Welk bedrag wordt jaarlijks door de Sabena aan publiciteit besteed?

b) In welke dagbladen plaatst de Sabena haar publiciteit?

c) De Sabena plaatst eveneens advertenties in blaadjes of tijdschriften die de Europese gedachte verdedigen. Welke zijn deze blaadjes en tijdschriften?

Antwoord :

a) De inlichtingen van die aard worden door alle luchtvaartmaatschappijen als strikt vertrouwelijk beschouwd. Er zal rechtstreeks aan het achtbare lid geantwoord worden.

b) De dagbladen waarin publiciteit van de Sabena geplaatst wordt, worden uitgekozen in functie van het lezerspubliek van deze dagbladen dat door deze publiciteit kan aangesproken worden en dat reizen op de lijnen van de Sabena kan doen; in de mate van het mogelijke wordt een taalevenwicht tot stand gebracht.

Onder de dagbladen waartoe de Sabena zich richt, kunnen onder meer vermeld worden: *Le Soir*, *Het Laatste Nieuws*, *La Libre Belgique*, *La Dernière Heure*, *La Métropole*, *Le Peuple*, *De Volksgazet*, *Vooruit*, *Het Volk*, *De Standaard*, *De Gazet van Antwerpen*, *Le Rappel*, *La Nouvelle Gazette*, *Le Journal de Charleroi*, *Het Belang van Limburg*, *L'Echo de la Bourse en AGEFI*.

c) Onder de bedoelde publicaties kunnen vermeld worden: « *Synthèse* », « *Terre d'Europe* » en « *L'Européen* ».

Deze publicaties worden vooral gelezen door een publiek dat in Europa reist en dat bijgevolg een beroep kan doen op de diensten van de Sabena.

10. — Is het mogelijk te vernemen of de « vrijwilligers » voor Kongo enkele dagen geleden vervoerd werden met een vliegtuig van de Sabena?

Antwoord :

Bedoelde passagiers werden naar Elisabethstad vervoerd door een vliegtuig van de Persian Air Service. Ze werden door een Boeing van de Sabena van Brussel naar Teheran gebracht.

De Sabena kan niet zeggen welk het reisdoel van deze passagiers was en ze is trouwens ook niet gemachtigd om ze hiervoor te ondervragen. In deze kwestie is alleen de grenspolitie bevoegd.

8. — La délivrance de billets IATA par des agences de voyages donne souvent lieu à des abus à la suite du manque de contrôle.

N'y a-t-il pas moyen de mettre de l'ordre dans cette affaire?

Réponse :

Les sociétés de transports aériens accordent une commission de 7,5 % aux agences de voyages.

Il paraît que certaines agences laisseraient tomber une partie de leur commission au profit de leurs clients, mais cette façon d'agir est interdite par les résolutions de l'IATA, laquelle effectue d'ailleurs des contrôles.

Il faut cependant dire que ces procédés sont exceptionnels et que si une agence s'est trouvée en défaut, sa reconnaissance par l'IATA peut être annulée.

9. — a) Quel est le montant annuel de la dépense de Sabena en matière de publicité?

b) Quels sont les différents journaux, auxquels la Sabena s'adresse pour y insérer de la publicité?

c) La Sabena fait également de la publicité dans des petits journaux ou périodiques prônant l'idée européenne. Quels sont ces journaux et périodiques?

Réponse :

a) Les renseignements de ce genre sont considérés par toutes les compagnies aériennes comme étant de nature rigoureusement confidentielle. Il sera répondu directement à l'honorable membre.

b) Le choix des journaux, où la publicité de la Sabena est insérée, est fait en fonction de l'audience de ces journaux parmi une clientèle, susceptible d'être touchée par cette publicité et d'effectuer des voyages par les lignes de la Sabena, en tenant compte, dans la mesure nécessaire, d'un équilibre linguistique.

Parmi les quotidiens auxquels s'adresse la Sabena, il faut citer notamment: *Le Soir*, *Het Laatste Nieuws*, *La Libre Belgique*, *La Dernière Heure*, *La Métropole*, *Le Peuple*, *De Volksgazet*, *Vooruit*, *Het Volk*, *De Standaard*, *De Gazet van Antwerpen*, *Le Rappel*, *La Nouvelle Gazette*, *Le Journal de Charleroi*, *Het Belang van Limburg*, *L'Echo de la Bourse et l'AGEFI*.

c) Parmi les publications visées, on peut citer « *Synthèse* », « *Terre d'Europe* » et « *L'Européen* ».

Ces publications s'adressent principalement à un public, qui voyage à l'intérieur de l'Europe et qui, dès lors, est susceptible de recourir aux services de la Sabena.

10. — Je voudrais savoir si le transport « légionnaires » vers le Congo, il y a quelques jours, a été effectué au moyen d'un avion de la Sabena.

Réponse :

Les passagers susvisés ont été transportés à Elisabethville à l'aide d'un avion de la Persian Air Services. Un Boeing de la Sabena les a amenés de Bruxelles à Téhéran.

La Sabena n'est pas en mesure de déterminer le but du voyage, effectué par ses passagers, et n'est d'ailleurs pas habilitée à les interroger à ce sujet. La police des frontières est seule compétente en cette matière.

V. — Regie der Luchtwegen.

1. — Luchthaven van Zaventem.

1) Kan het ritme van de voltooiingswerken niet bespoedigd worden?

2) Welke zijn de uitgaven die nog te voorzien zijn?

Antwoord :

1) De voltooiing van het luchthavengebouw heeft vertraging ondergaan ingevolge betwistingen omtrent de prijzen voor electriciteitswerken. Deze werken werden opnieuw in aanbesteding gegeven.

Er mag voorzien worden dat het gebouw nog in de loop van de tweede helft van dit jaar volledig zal afgewerkt zijn.

2) Momenteel blijft er nog voor 174 miljoen frank vast te leggen.

2. — a) Is het mogelijk de oorzaken van de brand in de luchthaven te Melsbroek te kennen?

b) Hoeveel bedroeg de schade?

Antwoord :

a) De brand is te wijten aan het omstoten van een radiator met brandende petroleum, waardoor ongeveer 5 liter petroleum onmiddellijk vuur vatten.

b) De schade beloopt 86 miljoen frank.

3. — De luchthaven van Antwerpen mag slechts worden ongegeven mits het aanleggen van een snelle autoweg naar Zaventem.

Men heeft thans één uur nodig om van Antwerpen naar Zaventem te rijden.

Zijn er desbetreffend reeds plannen?

Antwoord :

Vooraf moet gezegd worden dat de luchthaven van Antwerpen geen uitbreidingsmogelijkheden meer biedt en bovendien veel te dicht bij het stadscentrum is gelegen om in de huidige periode van straatverkeer de veiligheid in voldoende mate te verzekeren.

Van nu af mag reeds gezegd worden dat de Nationale Luchthaven, die van Rijksweg enorme investeringen vergt, aan alle eisen van het verkeer van onze havenstad voldoet.

De Minister is het eens met het geachte lid dat de wegverbinding Antwerpen-Zaventem nog zou moeten verbeterd worden en met dat doel heeft hij aan zijn collega van Openbare Werken gevraagd met dit probleem rekening te houden bij het uitwerken van zijn ontwerpen.

Een meer rechtstreekse wegverbinding zal het mogelijk maken van Antwerpen uit, een moderne luchthaven te bereiken in een tijdspanne, die vergeleken met de meeste toestanden in het buitenland, volkomen normaal kan genoemd worden.

In verband met deze wegverbinding deelt het departement van Openbare Werken het volgende mede :

Om een degelijke verbinding van de havenstad Antwerpen met de luchthaven te Zaventem te bekomen dienen belangrijke verbeteringswerken uitgevoerd aan de bestaande rijksweg n° 1.

V. — Régie des Voies aériennes.

1. — Aéroport de Zaventem.

1) Le rythme des travaux d'achèvement ne pourrait-il être accéléré?

2) Quelles sont les dépenses à prévoir encore?

Réponse :

1) L'achèvement du bâtiment de l'aéroport a subi un retard à la suite de contestations concernant les prix des travaux d'électricité. Ces travaux ont été remis en adjudication.

Il est à prévoir que le bâtiment sera achevé entièrement au cours du deuxième semestre de cette année.

2) Pour le moment, il reste à engager encore pour 174 millions.

2. — a) Peut-on connaître les causes de l'incendie de l'aérogare de Melsbroek?

b) Quel a été le montant du dommage?

Réponse :

a) Le sinistre est dû au renversement d'un radiateur à pétrole brûlant et à l'inflammation immédiate d'environ 5 litres de pétrole.

b) Le dommage s'élève à 86 millions de francs.

3. — L'aéroport d'Anvers ne peut être abandonné que moyennant la construction d'une autoroute rapide vers Zaventem.

Il faut actuellement une heure pour se rendre d'Anvers à Zaventem.

Existe-t-il déjà des plans dans ce domaine?

Réponse :

Il y a lieu, tout d'abord, de faire observer que l'aéroport d'Anvers n'offre plus de possibilités d'extension et qu'il est, en outre, situé beaucoup trop près du centre de la ville pour assurer une sécurité suffisante à l'époque des avions à réaction.

On peut dire dès à présent que l'Aéroport National, lequel requiert d'énormes investissements de la part de l'Etat, répond à tous les besoins du trafic de notre ville portuaire.

Je suis d'accord avec l'honorable membre, pour dire que la route Anvers-Zaventem devrait encore être améliorée et, à cette fin, j'ai demandé à mon collègue des Travaux publics de tenir compte de ce problème lors de l'élaboration de ses projets.

Une liaison routière plus directe permettra d'atteindre, au départ d'Anvers, un aéroport moderne en un laps de temps qui, comparé à la plupart des situations existant à l'étranger, peut être considéré comme tout à fait normal.

En ce qui concerne cette liaison routière, le département des Travaux publics me communique ce qui suit :

Pour réaliser une liaison effective entre la ville portuaire d'Anvers et l'aéroport de Zaventem, d'importants travaux d'amélioration doivent être exécutés à l'actuelle route nationale n° 1.

In het kader van het ontworpen toekomstig « Wegen-net 1980 » zal laatstgenoemde weg van vier rijstroken worden voorzien.

In aansluiting met de in 1959 gemoderniseerde doortocht van Mortsel zullen in 1961 twee rijwegen met elk twee rijstroken worden aangelegd tot aan de toekomstige kleine ring. Tevens werden reeds de nodige kredieten ter beschikking gesteld voor de onteigeningen tot wegverbreding tot aan het kruispunt met Hove-Edegem.

Verderop wordt in Mechelen de nieuwe vaste brug over de Leuvense vaart in 1961 aanbesteed, om daarna de aansluiting met de bestaande weg naar Brussel toe en de doortocht van de stad Mechelen zelf aan te vatten.

In afwachting van de verwezenlijking van de in studie zijnde volledig nieuwe rechte trekking tussen Zemst en Eppegem werden reeds de werken tot verbetering van het bestaande tracé in aanbesteding gegeven.

Zonder tot onteigeningen te moeten overgaan kan een tweede rijweg worden aangelegd tot het kerkhof van Vilvoorde.

De verdere verbinding met de vlieghaven via Peutie en Machelen zal de overname door het Rijk van de provinciale weg noodzaken. Gezien de bestaande bebouwing zal een ontubbeling van de weg onmogelijk blijven, doch anderzijds kan er worden aan toegevoegd dat een tweede verbinding met Zaventem vanaf Mechelen via de provinciale baan Hofstade, Elewijt, Perk en Steenokkerzeel mogelijk blijft. De oplossing zal het voorwerp uitmaken van een afzonderlijke studie.

Kredieten voor een totaal bedrag van 3 miljard 325 miljoen zijn voorzien voor de jaren 1967, 1968 en 1969.

4. — Er zal zo vlug mogelijk moeten gezorgd worden om het vliegveld van Oostende-Raversijde uit te rusten voor groot verkeer met het oog op de toekomstmogelijkheden van het kusttoerisme.

Antwoord :

De Minister heeft in dit verband reeds de nodige beslissingen getroffen.

I. — In de werkprogramma's voor 1960 en 1961 is voor de luchthaven van Oostende een totaal krediet van 149.500 miljoen voorzien.

De uit te voeren werken omvatten :

- a) het vergroten van de vertrekzalen van het huidige luchthavenstation : 40.000 frank;
- b) bouwen van een ruimte voor het in- en uitklaren van auto's;
- c) vergroten van de landingsvloer en aanleggen van een verbinding tussen de loods en de taxiweg : 3.900.000 frank;
- d) onteigeningen voor een totaal bedrag van 62.500.000 frank;
- e) aanleg van een nieuwe startbaan en daarmee evenwijdig lopende taxiwegen : 70 miljoen frank;
- f) gebouwen voor radio-electrische hulpmiddelen voor de landing : 3,5 miljoen frank;
- g) technische installaties (bebakening, verlichting, ILS) : 8.400.000 frank;

II. — Voor 1962 zullen kredieten worden voorzien voor een totaal bedrag van 137.500 miljoen frank.

Dit wil zeggen :

- a) voor het bouwen van een nieuw luchthavenstation : 50 miljoen frank;

Dans le cadre du projet de « Réseau routier 1980 », cette dernière route comprendra quatre bandes de roulement.

Dans le cadre de la modernisation, accomplie en 1959, de la traversée de Mortsel, seront aménagées, en vue de rejoindre la future petite « ceinture », deux routes, comportant chacune deux bandes de roulement. D'autre part, les crédits nécessaires ont déjà été rendus disponibles pour les expropriations indispensables à l'élargissement de la route jusqu'au carrefour de Hove-Edegem.

D'autre part, le nouveau pont dormant, établi à Malines sur le canal de Louvain, sera mis en adjudication en 1961, pour entamer ensuite la jonction avec l'actuelle route vers Bruxelles et la traversée de la ville de Malines elle-même.

En attendant la réalisation de la nouvelle voie rectiligne entre Zemst et Eppegem, actuellement à l'étude, les travaux d'amélioration du tracé existant ont déjà été mis en adjudication.

Il est possible de construire une deuxième route jusqu'au cimetière de Vilvorde, sans devoir procéder à des expropriations.

La liaison avec l'aéroport via Peutie et Machelen nécessitera la reprise de la route provinciale par l'Etat. En raison des constructions existantes, il sera impossible de doubler la route, mais il faut toutefois ajouter d'autre part qu'une deuxième communication reste possible avec Zaventem, au départ de Malines, via la route provinciale par Hofstade, Elewijt, Perk et Steenokkerzeel. La solution fera l'objet d'une étude distincte.

Des crédits d'un montant global de 3 milliards 325 millions sont prévus pour les années 1967, 1968 et 1969.

4. — Il faudra veiller à équiper aussi rapidement que possible le champ d'aviation d'Ostende-Raversijde en vue de l'adapter aux besoins du trafic, compte tenu des perspectives d'avenir du tourisme au littoral.

Réponse :

Le Ministre a déjà pris les décisions nécessaires en ce domaine :

I. — Les programmes de travail de 1960 et de 1961 prévoient pour l'aéroport d'Ostende des crédits d'un montant global de 149.500 millions.

Les travaux à exécuter comprennent :

- a) l'agrandissement des salles de départ de l'actuelle aérogare : 400.000 francs;
- b) la construction d'un local pour le dédouanement (entrée et sortie) des autos;
- c) l'agrandissement de l'aire d'atterrissage et création d'une communication entre les hangars et les « taxitracks » : 3.900.000 francs;
- d) des expropriations pour un montant total de 62 millions 500.000 francs;
- e) la construction d'une nouvelle piste de décollage et de nouveaux « taxitracks » parallèles à cette voie : 70 millions de francs;
- f) des locaux pour les installations radio-électriques nécessaires à l'atterrissage : 3.500.000 francs.
- g) des installations techniques (balisage, éclairage, ILS) : 8.400.000 francs.

II. — Des crédits d'un montant global de 137.500 millions de francs seront prévus pour 1962.

Ces crédits serviront :

- a) à la construction d'une nouvelle aérogare : 50 millions de francs;

- b) voor het aanleggen van een nieuwe inschepingsvloer: 60 miljoen frank;
- c) voor het aanleggen van een autoparking en toegangswegen : 5 miljoen frank;
- d) voor waterdistributie : 2,5 miljoen frank;
- e) voor het oprichten van een nieuwe watertoren te Middelkerke : 16 miljoen frank;
- f) voor onteigening met het oog op de inrichting van een IIs localiser : 4 miljoen frank;

5. — Hoever staat het met het statuut van de Regie Luchtwegen ?

Antwoord :

Het statuut van de Regie der Luchtwegen is voorgelegd aan de Syndicale Raad van Advies en aan de Commissie van advies van de Regie der Luchtwegen.

Het ontwerp is voorgelegd aan de Raad van State, die zijn advies heeft medegedeeld.

Thans wordt het door de diensten van het Departement afgewerkt en waarschijnlijk zal het in de loop van het eerste kwartaal van 1961 in het *Staatsblad* kunnen worden bekendgemaakt.

* * *

Nadat de algemene bespreking geëindigd was, werd er overgegaan tot de stemming der artikelen van de begroting die geen aanleiding gaven tot opmerkingen vanwege de leden.

Tenslotte werd de begroting 1961 voor het Ministerie van Verkeerswezen met inachtneming van het amendement van de Regering (doc. 4-XVI/2 van 1960/1961) samen met aangehechte bijlagen voor de onder dit departement ressorterende parastatalen, goedgekeurd met 11 stemmen tegen 3.

Onderhavig verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

G. LOOS.

De Voorzitter,

P. DE PAEPE.

b) à la construction d'une nouvelle aire d'embarquement : 60 millions de francs;

c) à l'aménagement d'un parking pour autos et de voies d'accès : 5 millions de francs;

d) à la distribution d'eau : 2,5 millions de francs;

e) à la construction d'un nouveau château d'eau à Middelkerke : 16 millions de francs.

f) à des expropriations, en vue de la création d'un IIs localiser : 4 millions de francs.

5. — Où en est le statut de la Régie des Voies Aériennes ?

Réponse :

Le statut de la Régie des Voies Aériennes a été soumis au Comité de Consultation Syndicale et au Comité Consultatif de la Régie des Voies Aériennes.

Le projet a été soumis au Conseil d'Etat qui m'a communiqué son avis.

Il est actuellement mis au point par mes services et pourra vraisemblablement être publié au *Moniteur* au cours du premier trimestre de 1961.

* * *

La discussion générale étant épuisée, on a procédé au vote des articles du budget, lesquels n'ont pas fait l'objet de remarques de la part des membres.

Finalement le budget pour 1961 du Ministère des Communications, compte tenu de l'amendement du Gouvernement (doc. 4-XVI/2 de 1960-1961) et y compris les annexes relatives aux organismes parastataux dépendant de ce département, a été adopté par 11 voix contre 3.

Le présent rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Rapporteur,

G. LOOS.

Le Président,

P. DE PAEPE.

BIJLAGE.

Schriftelijke vragen en antwoorden
betreffende het Verkeerswezen.

1. — VRAAG VAN DE HEER CLAEYS.

De loodsdienst Vlissingen werkt zeer goed. Kort geleden zijn er enkele matrozen-roeiërs bijgekomen. Allen *tijdelijk*. Ontvingen vroeger vergoeding voor vrouw en kinderen die in België bleven, en kregen ook verplaatsingsvergoeding. Beide werden nu afgeschaft. Zij moeten te Vlissingen wonen.

Zulks kan aangenomen worden voor *vast* benoemde agenten. Maar voor tijdelijke matroos-roeiërs? Die verhuizen moeten en kinderen van opvoedingssysteem en school veranderen? Om binnen enkele maanden te kunnen afgedankt worden of vervangen door andere die langs examens en prioriteitsrechten vóór hen kunnen gaan?

Acht de heer Minister dergelijke eis van zich te Vlissingen metten-
woon te vestigen wel gepast voor tijdelijken?

ANTWOORD :

De dienst op de rede te Vlissingen moet ononderbroken bij dag en bij nacht verzekerd worden. Er kan daarbij vanzelfsprekend geen onderscheid gemaakt worden tussen de vastbenoemde- en de tijdelijke matrozen, indien men wil vermijden dat de vastbenoemde matrozen zich zouden benadeeld achten. In werkelijkheid is het voor de betrokken personeelsleden dus uitgesloten dat zij niet ten minste te Vlissingen zouden *verblijven*.

Dit is trouwens ook nog voor een andere reden van belang. Het koninklijk besluit van 19 december 1955 kent een vergoeding toe aan de personeelsleden van het Bestuur van het Zeewezen en van de Binnenvaart onder voorwaarde dat zij « in Nederland verblijven » om betrekkingen bij het Loodswezen te Vlissingen uit te oefenen. Deze vergoeding bedraagt 14,5 % van de netto-wedde en is bedoeld als een tegemoetkoming voor de meerkosten en de onaangenaamheden verbonden aan het verblijf in het buitenland. Om die reden mag zij natuurlijk niet gecumuleerd worden met de vergoeding wegens reis- en verblijfkosten. De tijdelijke matrozen in kwestie ontvangen deze buitenlandse vergoeding. Ook op dit gebied zijn ze dus met de vastbenoemde matrozen gelijkgesteld.

2. — VRAAG VAN DE HEER CLAEYS.

Zeevaartschool Oostende.

Aan voormelde school zijn onderrichters voor praktische opleiding zo bv. een machinist, twee zeilmakers en een bootman. Zij geven regelmatig onderricht aan de leerlingen.

Deze mannen worden volgens een gewoon loonbarema betaald.

Acht de heer Minister het niet redelijker dat bedoelde personen zouden geklasseerd en bezoldigd worden als onderrichters? Er kan toch niet beweerd worden dat zij in die school zijn om aldaar « dag-uur-week » te verrichten?

Zou het niet mogelijk zijn hen gelijk te stellen met de lesgevers in het Visserijonderwijs van Heist?

ANTWOORD :

Een gelijkaardige suggestie werd enkele tijd geleden reeds gedaan en is thans nog in onderzoek. Er kan evenwel reeds gewezen worden op volgende vaststellingen.

1) Prestaties :

In de zeevaartschool te Oostende ligt het grootste gedeelte van de prestaties van bovenvermeldden, buiten het eigenlijk onderwijs.

De scheepswerktuigkundigen 1^{ste} klasse presteren inderdaad slechts elk 6 uur theoretisch onderricht per week aan de kandidaat-werktuigkundigen ter diepzeevisserij, terwijl de bootman en de 2 meesters-zeilmakers elk 18 uur praktijk (matrozenschap en roeien) geven onder toezicht van de 1^{ste} officier-onderrichter.

In hoofdzaak zijn deze personeelsleden respectievelijk belast met het toezicht en het onderhoud van de stroom- en elektrische installaties

ANNEXE.

Questions et réponses écrites
relatives aux Communications.

1. — QUESTION DE M. CLAEYS.

Le service de pilotage de Flessingue donne pleine satisfaction. Récemment on y a ajouté quelques matelots-rameurs, tous engagés à *titre temporaire*. Autrefois ils avaient droit à une indemnité de séparation et à une indemnité de déplacement. L'une et l'autre ont été supprimées. Ils sont obligés de se fixer à Flessingue.

Cette exigence se conçoit pour des agents nommés à *titre définitif*. Est-elle toutefois admissible pour des matelots-rameurs, lesquels sont contraints de déménager, dont les enfants doivent changer d'école et s'adapter à un nouveau système d'éducation et qui risquent d'être congédiés quelques mois plus tard ou d'être remplacés par d'autres agents ayant passé un examen ou pouvant faire valoir des droits de priorité?

Monsieur le Ministre estime-t-il que l'obligation de se fixer effectivement à Flessingue se justifie pour des agents temporaires?

RÉPONSE :

Le service en rade de Flessingue doit être assuré sans interruption jour et nuit. Il va de soi qu'on ne peut pas faire une distinction entre les matelots définitifs et temporaires, si l'on veut éviter que les matelots définitifs se sentent lésés. Dans la pratique il est donc inévitable que les agents en question soient obligés tout au moins de *résider* à Flessingue.

La question de la résidence dépasse d'ailleurs ce cadre. L'arrêté royal du 19 décembre 1955 accorde une indemnité aux agents de l'Administration de la Marine et de la Navigation intérieure, à condition qu'ils « résident aux Pays-Bas » pour y assumer des fonctions au service de pilotage à Flessingue. Cette indemnité atteint 14,5 % du traitement net et est destinée à compenser les dépenses supplémentaires et les inconvénients résultant du séjour à l'étranger. Pour cette raison elle ne peut pas être cumulée avec l'indemnité de voyage et de séjour. Les matelots temporaires en question reçoivent cette indemnité allouée pour les prestations à l'étranger. A cet égard ils sont donc également assimilés aux matelots définitifs.

2. — QUESTION POSEE PAR M. CLAEYS.

Ecole de Navigation Maritime d'Ostende.

A cette école sont attachés des instructeurs affectés à la formation pratique, par exemple un machiniste, deux voiliers et un maître d'équipage. Ils enseignent régulièrement aux *élèves*.

Ces hommes sont rémunérés comme des salariés ordinaires.

Monsieur le Ministre n'estime-t-il pas que l'équité exige que les intéressés soient classés et rémunérés en tant qu'instructeurs? On ne peut tout de même pas prétendre que le travail qu'ils exécutent peut être assimilé à celui d'un journalier.

Ne serait-il pas possible de leur attribuer le même traitement que les professeurs attachés à l'école de pêche de Heyst?

RÉPONSE :

Une proposition analogue, qui est toujours à l'étude, a été faite il y a quelques temps. Il y a toutefois lieu de signaler ce qui suit :

1) Prestations :

A l'Ecole de navigation maritime d'Ostende la plupart des prestations fournies par les intéressés se situent en dehors de l'enseignement proprement dit.

Les mécaniciens de bord de 1^{re} classe ne donnent que 6 heures de cours pratiques aux candidats-mécaniciens de bord de la pêche maritime en eaux profondes, tandis que le maître d'équipage et les deux maîtres-voiliers donnent 18 heures de cours pratiques (matelotage et emploi des rames) sous la surveillance du premier officier-instructeur.

Essentiellement, ces agents sont respectivement chargés du contrôle et de l'entretien des installations de chauffage et d'électricité des bâti-

van het schoolgebouw en de werktuigen van de school alsook met het onderhoud van het gebouw en het vlottend materiaal.

Dergelijke toestanden treft men in het Rijkstechnisch Onderwijs alsmede in de Rijksvissersschool te Heist niet aan, aangezien het onderwijzend personeel er uitsluitend met lesgeving belast is.

Voor een volledige betrekking moet de leraar in de technische en praktische vakken en de praktijkleraar respectievelijk in de lagere secundaire cyclus minimum 25 en 36 en maximum 29 en 42 u. les per week geven.

Een volledige gelijkgeschakeling van de bezoldigingsregeling op basis van de algehele prestaties van voornoemd personeel is niet mogelijk.

2) Diploma's :

In het R.T.O. moeten de leden van het personeel, die cursussen in de beroepspraktijk onderwijzen — buiten een diploma dat ten minste het peil bereikt dat voor de functie vereist is — bovendien houder zijn van een getuigschrift van pedagogische bekwaamheid, willen zij voorlopig of vast benoemd kunnen worden (K.B. van 6 maart 1954 en 6 augustus 1956, gewijzigd bij K.B. van 15 april 1958).

Deze regeling wordt in de Rijksvissersschool ook toegepast, waar de belanghebbenden wel in het bezit zijn van de vereiste diploma's en getuigschriften.

3. — VRAAG.

Personeel Oostende-Dover.

De pursers worden terecht geselecteerd. Zij hebben ook een grote opdracht ten overstaan van de passagiers, 't is te zeggen de cliënteel. Nochtans worden deze mensen niet gewaardeerd zoals het hoort.

Hun wedde werd sinds 1939 slechts verhoogd met coëfficiënt 2,88 wanneer voor de lagere en hogere categorieën administratief, varende en technisch personeel coëfficiënt 3,4 tot 4,66 bereikt is.

Bovendien lijden zij nog steeds onder het onthouden van een pensioenregeling die hen gelijkberechtiging zou toekennen met de andere varende personeelsleden (1/50 tegenover 1/60). Dat deze toestand onrechtvaardig is kan niemand loochenen, vooral dat die pursers meer vaart doen dan de andere bemanningsleden, daar zij af en toe van schip veranderen (bijvoorbeeld als het eigen of gewoon schip « oplit »).

Daarom wordt gevraagd :

- 1) Herziening van het maximum;
- 2) Instelling van de graad van eerst aanwezig purser met aangepast barema zoals voor de eerst aanwezige ticket-collector, eerst aanwezige scheepswerktuigkundige en eerste officier-werktuigkundige reeds gedaan is;

- 3) Eindelijk eens een rechtvaardige regeling voor hun pensioen te bewerken.

ANTWOORD :

1) De herziening van het barema van purser zal haar beslag krijgen in het kader der algemene herziening, met uitwerking op 1 januari 1961, van de weddeschalen verbonden aan de bijzondere graden behorende tot de groepen Dbis tot Fbis.

Vóór 1946 werden de pursers bezoldigd bij middel van premien die niet minder dan 30.000 frank per jaar mochten bedragen en die berekend werden op basis van 1,50 frank per reisbiljet of verhuurde kajuit en 1 % der bruto-ontvangsten gedaan door de buffetten die aan boord der pakketboten ingericht zijn. Thans bedraagt de gemiddelde jaarwedde van de purser :

$$\frac{(86.400 + 124.800) \times 117,5/100}{2} = 124.880 \text{ fr.}$$

2

zodat hun wedde verhoogd is met de coëfficiënt 4,13 in plaats van 2,88.

2) De graad van eerst aanwezige ticket-collector heeft zijn ontstaan gevonden in het feit dat men voor de klerken en voor de agenten van de Zeevaartpolitie, waarmee de ticket-collectors vergeleken worden, de graad van eerstaanwezende had ingevoerd.

De graden van 1^o officier-werktuigkundige en van eerstaanwezende scheepswerktuigkundige werden ingesteld om de eerste in rang onder de leden van de ingeschepte machinebemanning te onderscheiden.

De purser daarentegen wordt vergeleken met de onderbureauchef en aangezien de graad van eerstaanwezende bureauchef niet bestaat kan hij ook niet overwogen worden voor de pursers.

ments scolaires et de l'outillage de l'école, ainsi que de l'entretien du bâtiment et de matériel flottant.

Cette situation ne se présente pas dans l'enseignement technique de l'Etat et à l'école de pêche de l'Etat à Heyst, où le personnel ne fait qu'enseigner.

Pour justifier d'une prestation complète, le professeur enseignant les matières techniques et pratiques et le professeur donnant les cours de pratique doivent atteindre respectivement les minima de 25 et de 36 heures et les maxima de 29 et de 42 heures par semaine dans le cycle primaire secondaire.

Une assimilation totale au barème des rémunérations, prévu sur la base des prestations générales du personnel précité, n'est pas possible.

2) Diplôme :

Dans l'enseignement technique de l'Etat, les membres du personnel donnant des cours pratiques doivent être porteurs — en dehors du diplôme d'un niveau au moins égal à celui requis pour la fonction — d'un certificat d'aptitude pédagogique s'ils veulent faire valoir des droits à une nomination temporaire ou définitive (A.R. des 6 mars 1954 et 6 août 1956, modifiés par celui du 15 avril 1958).

Cette règle s'applique également à l'école de pêche de l'Etat où les intéressés sont porteurs des diplômes et certificats requis.

3. — QUESTION.

Personeel de la ligne Ostende-Douvres.

Les commissaires de bord sont, à juste titre, sélectionnés. Ils ont également d'importantes obligations à remplir vis-à-vis des passagers, c'est-à-dire de la clientèle. Néanmoins, cette profession n'est pas appréciée à sa juste valeur.

Depuis 1939 le traitement des commissaires à bord n'a été majoré que du coefficient 2,88, alors que, pour les catégories inférieures et supérieures du personnel administratif, navigant et technique, le coefficient de 3,4 à 4,66 a été atteint.

En outre, ils sont encore désavantagés du fait de l'absence d'un régime des pensions qui les assimilerait aux autres membres du personnel navigant (1/50 au lieu de 1/60). Personne ne songera à nier que cette situation est injuste, en raison surtout du fait que les commissaires de bord naviguent davantage que les autres membres de l'équipage, car ils changent de temps à autre de bateau (par exemple lorsque celui auquel ils sont habituellement affectés est temporairement hors service).

On demande donc :

- 1) La révision de leur maximum;
- 2) La création d'un grade de commissaire de bord principal avec barème approprié comme cela a déjà été fait pour le ticket-controller principal, le mécanicien principal de navire et le premier officier-mécanicien.

- 3) Qu'un régime des pensions équitable soit enfin élaboré.

RÉPONSE :

1) La révision du barème de commissaire de bord se fera dans le cadre de la révision générale, avec application au 1^{er} janvier 1961, des barèmes correspondants aux grades spéciaux appartenant aux groupes Dbis à Fbis.

Avant 1946, les commissaires de bord étaient retribués à l'aide de primes qui ne pouvaient être inférieures à 30.000 francs par an et qui se calculaient sur la base de 1,50 franc par ticket ou par cabine louée et 1 % des recettes brutes faites par les buffets organisés à bord des mailles. Actuellement le traitement annuel moyen du commissaire de bord s'élève à :

$$\frac{(86.400 + 124.800) \times 117,5/100}{2} = 124.880 \text{ fr.}$$

2

c'est-à-dire que leur traitement a été majoré du coefficient 4,13 au lieu de 2,88.

2) Le grade de ticket-collector principal est né du fait qu'on avait créé le grade de principal pour les commis et les agents de la police maritime, auxquels on assimile les tickets-collectors.

Les grades de premier officier-mécanicien et de mécanicien principal de navire furent instaurés, afin de pouvoir distinguer le premier gradé parmi les membres de l'équipage préposé aux machines.

Le commissaire de bord, par contre, est comparé au sous-chef de bureau, mais étant donné que le grade de sous-chef de bureau principal n'existe pas, il ne peut pas non plus être envisagé pour les commissaires de bord.

3) Het is billijk dat de functies van purser als « actief » zouden aanzien worden en bijgevolg voor 1/50 der gemiddelde wedde voor het vaststellen van het pensioenbedrag zouden aangerekend worden.

Deze kwestie zal opgelost worden in het kader der algemene reforme van de pensioenregimes.

4. — VRAAG.

Zeevaartinspectie.

Men is nogal streng voor de gezichtsscherpte wanneer iemand zich aanmeldt om als matroos of lid van machinepersoneel, in dienst van een visser-rederij te treden. Bovendien is men veel strenger dan in Engeland. Met één oog mag men in Engeland varen. Nelson had er ook maar één! Hier is het niet toegelaten. Ook niet met 2 ogen als de gezichtsscherpte op één onvoldoende is.

Kan dat niet gemilderd worden?

ANTWOORD :

De bepalingen betreffende de gezichtsscherpte vereist van de zee-
lieden aan boord van Belgische schepen komen voor in het reglement van de zeevaartinspectie en werden, na grondige bespreking, vastgesteld door de geneesheren uit het zeevaartbedrijf in overleg met hun collega's van Volksgezondheid.

De Minister is het volledig eens met de steller van de vraag dat men « nogal streng » is in België voor de gezichtsscherpte van de *matrozen*-
visssers, met dien verstande dat hij meent dat men niet « te » streng is.

Inderdaad, ziehier de reglementaire vereisten voor de *wachtheb-*
benden aan dek :

Minimum gezichtsscherpte voor elk oog afzonderlijk :

Zonder brilglazen : tot 40 jaar 0,6; boven de 40 jaar 0,4;
Met brilglazen : tot 40 jaar 1; boven de 40 jaar 0,6.

Rekening houdende met de huidige drukke vaart in de Noordzee zijn dergelijke vereisten, waarvan de veiligheid van alle opvarenden afhangen, beslist niet overdeven.

Hier dient opgemerkt dat elke matroos in de visserij *wachthebbende* is.

Wat de *wachthebbenden* in de *machinekamer* betreft, is het geachte lid voorzeker *verkeerd ingelicht*. Men kan de, in het reglement voorziene vereisten, moeilijk streng noemen.

Minimum gezichtsscherpte voor elk oog afzonderlijk :

Zonder brilglazen : tot 40 jaar 0,4; boven de 40 jaar 0,3;
Met brilglazen : tot 40 jaar 0,6; boven de 40 jaar 0,4.

Wat nu het probleem van de eenogigen betreft. Het is een feit van elementaire waarborg inzake veiligheid van de scheepvaart dat men geen jeugdige personen opleidt tot een functie van *wachthebbende* aan boord van een schip, wanneer zij slechts over één oog beschikken.

Nochtaus wordt een zeeman, die één oog verliest, niet automatisch van zijn loopbaan verwijderd. Ieder geval wordt individueel onderzocht. Sinds 1956 werd geen dergelijk geval meer voorgelegd.

In dit verband weze het nochtans toegelaten er op te wijzen dat Nelson geen *wachthebbende* was toen hij als éénogige admiraal onsterfelijke roep verwierf, en dat de huidige reglementaire bepalingen inzake beveiliging van mensenlevens op zee, niet mogen gemeten worden met maatstaven, die op het einde van de 18^e eeuw konden gelden.

Tenslotte dient erop gewezen dat het zeer moeilijk valt een vergelijking te maken tussen de Belgische en de Engelse reglementering op dit gebied. De wijze waarop de gezichtsscherpte wordt uitgedrukt verschilt tussen de twee landen, maar in de praktijk stemmen de gestelde normen nagenoeg met mekaar overeen.

5. — VRAAG.

De pusers die de politie zijn aan boord van de staatspaketboten ontvangen, in tegenstelling met de andere varende personeelsleden van Zeewezen, geen zeegeld. De anderen ontvangen dit wel en bovendien komt dit zeegeld eveneens in aanmerking als basis voor de berekening van hun pensioen.

In afwachting dat de pusers ook hun rechtmatig zeegeld ontvangen, zou nochtans het volgende dienen overwogen te worden : De pusers moeten ook in naam van Zeewezen toezicht houden op de restauratie welke door een derde onderneming aan de passagiers ver-

3) Il est équitable que les fonctions de commissaire de bord soient considérées comme des prestations « actives » et qu'elles interviennent par conséquent à concurrence de 1/50 du traitement moyen pour la fixation du montant de la pension.

Cette question sera résolue dans le cadre de la réforme générale des régimes des pensions.

4. — QUESTION.

Inspection de la navigation maritime.

On se montre relativement strict en ce qui concerne l'acuité visuelle, lorsque quelqu'un demande son admission au service d'un armement de pêche, en tant que matelot ou comme membre du personnel préposé aux machines. Par rapport à l'Angleterre on est beaucoup plus sévère, puisque, dans ce pays, la possession d'un œil suffit pour être admis. Ce fut notamment le cas de Nelson! Chez nous, il n'en est pas question. Il n'en est pas davantage question si le candidat a encore ses deux yeux mais que l'acuité visuelle de l'un d'eux est insuffisante.

Ne pourrait-on rendre moins rigoureux les critères d'admission?

RÉPONSE :

Les dispositions relatives à l'acuité visuelle exigée des marins servant à bord de bateaux belges, figurent au règlement de l'inspection de la navigation maritime et furent arrêtées, à la suite d'une discussion approfondie, par les médecins attachés à la navigation maritime de concert avec leurs collègues de la Santé publique.

Le Ministre est parfaitement d'accord avec l'auteur de la question pour dire que l'on est « relativement strict » en Belgique en ce qui concerne l'acuité visuelle des *matelots-pêcheurs*, en ce sens qu'il estime que l'on n'est pas « trop » strict.

Voici, en effet, quels sont les exigences réglementaires quant à l'acuité visuelle des *hommes faisant le quart* sur le pont du bateau.

Acuité visuelle minimum pour chaque œil séparément.

Sans lunettes : jusqu'à 40 ans 0,6; au-dessus de 40 ans 0,4;
Avec lunettes : jusqu'à 40 ans 1; au-dessus de 40 ans 0,6.

Compte tenu de l'intensité actuelle de la navigation dans la Mer du Nord, ces exigences, dont dépend la sécurité de tous ceux qui se trouvent à bord des bâtiments, ne sont certes pas exagérées.

Il est à remarquer que, sur les bateaux de pêche, chaque matelot est tenu d'être de quart.

Quant aux matelots qui sont de quart dans la *chambre des machines*, l'honorable membre est certainement mal informé. En effet, on pourrait difficilement qualifier de sévère ce qui est prévu au règlement à leur sujet.

Acuité visuelle minimum pour chaque œil séparément :

Sans lunettes : jusqu'à 40 ans 0,4; au-dessus de 40 ans 0,3;
Avec lunettes : jusqu'à 40 ans 0,6; au-dessus de 40 ans 0,4.

En ce qui concerne le problème des borgnes, la sécurité la plus élémentaire en matière de navigation exige que l'on ne forme pas de jeunes en vue de remplir les fonctions d'*homme de quart* lorsqu'ils ne voient que d'un œil.

Toutefois, un marin qui perd un œil n'est pas écarté automatiquement. Chaque cas est examiné individuellement. Depuis 1956 ce cas ne s'est plus présenté.

A ce sujet, qu'il soit permis de signaler que Nelson n'était pas de quart lorsqu'il s'acquittait une gloire immortelle en tant qu'amiral borgne, et que les dispositions réglementaires actuelles en matière de sécurité des vies humaines sur mer, ne peuvent se mesurer à l'aide de critères qui ont pu être valables à la fin du XVIII^e siècle.

Il convient enfin d'attirer l'attention, sur le fait qu'il est très malaisé d'établir une comparaison entre les réglementations belge et anglaise sur ce point. La manière dont s'exprime l'acuité visuelle est différente dans chacun de ces deux pays, mais, dans la pratique, les normes établies sont sensiblement les mêmes.

5. — QUESTION.

Contrairement aux autres membres du personnel navigant de l'Administration de la Navigation, les commissaires de bord, chargés de la police à bord des malles Ostende-Douvres, ne touchent pas l'indemnité de mer. Les autres membres du personnel perçoivent cette indemnité, qui, de surcroît, entre en ligne de compte pour le calcul de la base de leur pension.

En attendant que les commissaires de bord perçoivent également l'indemnité de mer à laquelle ils ont légitimement droit, il y aurait lieu de prendre en considération le fait que les commissaires de bord doivent surveiller au nom de l'Administration de la Navigation les repas

strekt wordt. Als tegenprestatie ontvangen zij kosteloze voeding. Deze wordt wellicht door het Zeewezen aan de restauratiehouder terugbetaald. Kan nu in de opgave van wedde welke dient als basis van de pensioenberekening, ook niet het bedrag (gemiddeld?) van deze vergoeding (voeding) opgegeven worden?

ANTWOORD :

De purser is geen politie-officier; hij heeft menigvuldige taken maar is vooral « de man in dienst van de passagiers ». De controle van de spijsdienst behoort tot zijn normale bevoegdheden; om het hem zijn taak te vergemakkelijken neemt hij zijn maaltijden bij de vergunninghouder op kosten van het Bestuur.

Gezien hij kosteloze voeding ontvangt, bekomt hij geen zeegeld. De kwestie van het in aanmerking nemen voor het pensioen van een bepaald gemiddeld bedrag voor ontvangen kosteloze voeding, zal onderzocht worden ter gelegenheid van de herziening van zijn weddeschaal, die automatisch moet volgen op de aangekondigde herziening van de schaal der onderbureauchefs, die als richtschaal gediend heeft voor de pursers.

6. — VRAAG.

De leden van de loodswacht in de kusthavens doen gelden dat hun oorspronkelijke taak van loods, ver voorbijgestreefd is en dat hun opdrachten een bestendige verantwoordelijkheid vergen, gedurende de 24 uur die zij van wacht zijn. De daaropvolgende 24 uur zijn zij verplicht zich ter beschikking te houden. Zij genieten van geen vergeldingsdag voor de Zondagprestaties. Hun wedde vangt aan met 84.200 frank als wanneer deze van de andere loodsen met 124.000 frank begint.

Bij schrijven van 10 september l.l. werd deze zaak aan de welwillendheid van de heer Minister onderworpen.

Graag werd vernomen, indien in verhouding van de verplichtingen en verantwoordelijkheden die aan belanghebbenden opgedragen worden, hun bezoldiging toereikend is en of zij niet gelijkgeschakeld worden met de andere loodsen.

ANTWOORD :

Het loon van de kustloodsen bestaat uit enerzijds een vaste bezoldiging en anderzijds een commissieloon, waarvan het bedrag rechtstreeks afhangt van de aangebrachte schatkijstontvangsten.

Deze toestand vindt zijn oorzaak in het feit dat de huidige organisatie van de loodsdienst op de kuststations niet geschikt is voor de toepassing van een stelsel zoals dit ingevoerd voor de rivier- en de zee-loodsen. Het betreft hier in de eerste plaats een zeer klein aantal loodsen (voor de 3 kuststations samen: 17 loodsen, 3 hulploodsen en 4 leerlingen), verdeeld over de stations Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort, waarvan alleen te Zeebrugge gelegenheid bestaat aan het personeel een normale loodsactiviteit te verzekeren. Anderzijds bezwaarlijk iets aan deze structuur kan worden veranderd zolang de verouderde organieke bepalingen waarop de Belgische loodsreglementering steunt, niet vervangen worden door nieuwe beschikkingen die geïnspireerd zijn door de huidige noodwendigheden. Het is trouwens een der redenen waarom het Departement een ontwerp van kaderwet van het loodswezen in voorbereiding heeft, waarvan de bekrachtiging o.m. zal toelaten geheel het Belgisch loodsregime op moderne leest te schoeien. Slechts nadien zal het huidige stelsel inzake arbeidsorganisatie en bezoldiging der kustloodsen eventueel kunnen aangepast worden.

Wat betreft de bewering als zou er een wanverhouding bestaan tussen de bezoldiging der kustloodsen en deze der andere categorieën van loodsen dient, om deze kwestie te kunnen beoordelen, in de eerste plaats aangestipt dat, indien de vaste bezoldiging der kustloodsen gevoelig lager ligt dan die der Scheldemondenloodsen, dit zijn verantwoording vindt in, enerzijds de zeer verschillende toelatingsvoorwaarden tot de onderscheiden ambten (officiersbrevet ter lange omvaart voor de Scheldemondenloodsen, tegen een officiersbrevet ter kustvaart voor de kustloodsen) en, anderzijds, het verschil in belangrijkheid van de te leveren prestaties (voor de kustloodsen zijn dit hoofdzakelijk prestaties rede-haven). Rekening houdende met deze twee elementen werden de onderscheiden vaste bezoldigingen vastgesteld als volgt :

Scheldemondenloods	120.000/168.000
Kustloods Zeebrugge en Oostende	84.000/124.000
Kustloods Nieuwpoort	76.000/108.000

De kwestie stelt zich enigszins anders voor wat het niveau der commissielonen betreft. Alvorens hierop nader in te gaan hierna eerst een overzicht gegeven van de gemiddelde maandelijkse bedragen der commissielonen individueel door de loodsen der drie besproken standplaatsen verworven, genomen over de eerste negen maanden van het jaar 1960 :

Zeebrugge	fr. 5.400
Oostende	1.180
Nieuwpoort	110

RÉPONSE :

fournis aux passagers par une tierce entreprise. En contrepartie ils ont droit à la nourriture gratuite. Sans doute, le prix de celle-ci est-il remboursé par l'Administration au restaurateur. Ne peut-on pas envisager d'inclure le montant (moyen) de cette indemnité (de nourriture) dans le traitement servant de base au calcul de la pension ?

Le commissaire de bord n'est pas un officier de police; ses fonctions sont multiples, mais il est avant tout « l'homme au service des passagers ». Le contrôle du restaurant fait partie de ses attributions normales. Afin de faciliter sa mission, il prend ses repas au restaurant aux frais de l'Administration.

La nourriture étant gratuite, il ne touche pas l'indemnité de mer.

La question de savoir si un montant moyen, correspondant à la nourriture gratuite, devrait entrer en ligne de compte pour le calcul de la pension, sera examinée lors de la revision barémique qui découle automatiquement de la revision promise du barème de sous-chef de bureau, grade-pilote des commissaires de bord.

6. — QUESTION.

Les membres du service de pilotage dans les ports de la côte font remarquer que leur mission primitive de pilotage est largement dépassée et que leurs tâches exigent une responsabilité constante pendant les 24 heures qu'ils assurent la garde. Au cours des 24 heures suivantes, ils doivent se tenir prêts à intervenir et ils n'ont pas droit à un jour de compensation pour la prestation dominicale. Leur traitement minimum est de 84.200 francs, celui des autres pilotes atteignant 124.000 francs.

Par lettre du 10 septembre dernier l'attention du Ministre a été attirée sur cette question.

On voudrait bien savoir si, eu égard aux obligations et responsabilités incombant aux intéressés, leur traitement actuel est suffisant et ne devrait pas être assimilé à celui des autres pilotes.

RÉPONSE :

Le salaire des pilotes côtiers se compose d'une part d'un traitement fixe et, d'autre part, d'une commission, dont le montant est en fonction directe des recettes réalisées au profit du Trésor.

A l'origine de cette situation se trouve le fait que l'organisation actuelle du service du pilotage dans les stations côtières ne permet pas d'appliquer un régime, semblable à celui instauré par les pilotes de rivière et de mer. Tout d'abord, le nombre des pilotes visés est très minime : 17 pilotes, 3 aide-pilotes et 4 apprentis pour les trois stations côtières. Ils sont répartis entre les stations de Zeebrugge, Ostende et Nieuport, dont seul le premier permet au personnel de déployer une activité normale de pilotage. Par ailleurs, il n'est guère possible de changer quoi que ce soit à cette structure aussi longtemps que les dispositions organiques surannées, sur lesquelles repose la réglementation belge en matière de pilotage, ne sont pas remplacées par des dispositions nouvelles, inspirées par les nécessités de l'heure. C'est d'ailleurs l'un des motifs pour lesquels le département prépare une loi de cadre sur le service du pilotage belge sur les bases modernes. Ce n'est que par après que le régime actuel d'organisation du travail et de rémunération des pilotes côtiers pourrait être adapté.

Quant à l'affirmation, selon laquelle il y aurait disproportion entre les rémunérations des pilotes côtiers et celles des autres catégories de pilotes, il convient tout d'abord de souligner que s'il est vrai que la rémunération fixe des pilotes côtiers est sensiblement inférieure à celle des pilotes de l'embouchure de l'Escaut, cette différence se justifie, d'une part par les conditions d'admission aux dits emplois (brevet d'officier au long cours pour les pilotes de l'embouchure de l'Escaut, brevet d'officier de la navigation côtière pour les pilotes côtiers et, d'autre part, par l'importance des prestations à fournir (pour les pilotes côtiers il s'agit principalement de prestations entre la rade et le port). Tenant compte de ces deux éléments, les rémunérations fixes respectives ont été établies de la manière suivante :

Pilote de l'embouchure de l'Escaut	120.000/168.000
Pilote côtier Zeebrugge et Ostende	84.000/124.000
Pilote côtier Nieuport	76.000/108.000

Le problème se présente quelque peu différemment en ce qui concerne les commissions. Avant d'entrer plus en détail, voici tout d'abord ci-après un aperçu des montants mensuels moyens des commissions individuelles touchées par les pilotes des trois catégories pendant les neuf premiers mois de l'année 1960 :

Zeebrugge	fr. 5.400
Ostende	1.180
Nieuport	110

Alleen te Zeebrugge bestaat de gelegenheid de loodsen een normale activiteit te verzekeren. Daarbij komt nog dat in deze standplaats betrekkelijk grote schepen binnenvaren, hetgeen de ontvangst per geleverde prestatie verhoogd. Dit verklaart dus het hoog gemiddelde aan commissielonen, een toestand die vanzelfsprekend zeer bevredigend is voor de betrokken loodsen. In de standplaats Oostende worden de loodsen slechts gedeeltelijk in effectieve loodsdienst gebruikt.

7. — VRAAG.

Zou het de heer Minister mogelijk zijn een tabel der kapitalen op te stellen, waarvoor de tussenkomsten in de betaling van de interesten werden toegestaan gedurende de jaren 1959 en 1960, en dit met het oog op de modernisering van de Belgische Binnenscheepvaart.

De tabel zou het bedrag der tussenkomsten dienen aan te geven per grootte der schepen (spits — kempenaars — rijnschepen — tankschepen, met of zonder motor).

Is het krediet van 10 miljoen franken, voorzien in artikel 20-6 van de begroting voor 1961, bestemd voor nieuwe tussenkomsten of enkel om de reeds vroeger aangegane verplichtingen na te komen?

ANTWOORD :

1) Tabel van de kapitalen waarvoor de tussenkomsten in de betaling van de interesten werden toegestaan, alsmede van het bedrag der tussenkomsten per grootte der schepen :

1959 :

Grootte	Aantal	Leningen	Tussenkomst
38 m	60	50.410.000	7.908.737
47 m	7	8.470.000	1.297.276
50 m	15	24.210.000	4.697.243
55 m	25	59.750.000	11.588.533
62 m	—	—	—
67 m	12	36.425.000	7.367.653
73 m	—	—	—
80 m	—	—	—

Tankschepen :

38 m	1	1.595.000	125.606
67 m	1	4.800.000	378.000
70 m	1	6.300.000	496.125
72 m	1	7.910.000	622.913
Totaal :	123	199.870.000	34.482.086

1960 :

Grootte	Aantal	Leningen	Tussenkomst
38 m	26	23.235.000	3.626.850
47 m	3	3.380.000	532.350
50 m	16	29.025.000	5.714.299
55 m	36	86.120.000	16.954.877
62 m	1	2.000.000	393.750
67 m	16	57.220.000	12.016.018
73 m	2	8.040.000	1.688.400
80 m	2	11.000.000	2.310.000
Totaal :	102	220.020.000	43.246.706

	Aantal	Leningen	Tussenkomst
--	---------------	-----------------	--------------------

Algeheel totaal	225	419.890.000	77.718.792
------------------------	------------	--------------------	-------------------

Er weze opgemerkt dat al deze binnenvaartuigen voorzien zijn van een motor.

2) Het krediet van 10 miljoen frank, voorzien in artikel 20-6 van de begroting voor 1961, is enkel bestemd om de reeds vroeger aangegane verplichtingen na te komen.

8. — VRAAG.

De motorisatie van de Belgische binnenvloot, de benutting van de moderne installaties aan boord (radar-telefoon, enz.) en de snelheid van de scheepvaart, verplichten het scheepsvolk meer en meer uitgebreide beroepskennis te bezitten.

In Nederland hebben de autoriteiten reeds een begin gemaakt met gespecialiseerd beroeps-onderricht, ten bate der schipperij.

Aangezien de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor 1961 in geen enkel krediet voorziet met het oog op dit onderricht,

Ce n'est qu'à Zeebrugge qu'il est possible d'assurer aux pilotes une activité normale. A cela il faut ajouter que des navires d'un tonnage relativement important entrent dans ce port, ce qui fait augmenter la recette par prestation fournie. Ceci explique donc la moyenne élevée des commissions, situation qui s'avère naturellement tout à l'avantage des pilotes en question. A Ostende, les pilotes ne sont employés que partiellement pour le service de pilotage effectif.

7. — QUESTION.

M. le Ministre pourrait-il fournir un tableau donnant le détail des interventions de l'Etat dans les intérêts des prêts consentis au cours des années 1959 et 1960 en vue de la modernisation de la flotte belge de navigation intérieure.

Dans le tableau devraient figurer les interventions d'après la longueur des bateaux (chalands — péniches — bateaux rhénans — bateaux-citernes, munis d'un moteur ou sans moteur).

Le crédit de 10 millions de francs, prévu à l'article 20-6 du budget de 1961, est-il destiné au financement de nouvelles interventions ou uniquement pour faire face à des engagements antérieurs?

RÉPONSE :

1) Tableau des prêts, pour lesquels l'Etat a consenti des interventions dans le paiement des intérêts, ainsi que des montants d'interventions d'après la longueur des bateaux.

1959 :

Longueur	Nombre	Prêts	Interventions
38 m	60	50.410.000	7.908.737
47 m	7	8.470.000	1.297.276
50 m	15	24.210.000	4.697.243
55 m	25	59.750.000	11.588.533
62 m	—	—	—
67 m	12	36.425.000	7.367.653
73 m	—	—	—
80 m	—	—	—

Bateaux-citernes :

38 m	1	1.595.000	125.606
67 m	1	4.800.000	378.000
70 m	1	6.300.000	496.125
72 m	1	7.910.000	622.913
Total :	123	199.870.000	34.482.086

1960 :

Longueur	Nombre	Prêts	Interventions
38 m	26	23.235.000	3.626.850
47 m	3	3.380.000	532.350
50 m	16	29.025.000	5.714.299
55 m	36	86.120.000	16.954.877
62 m	1	2.000.000	393.750
67 m	16	57.220.000	12.016.018
73 m	2	8.040.000	1.688.400
80 m	2	11.000.000	2.310.000
Total :	102	220.020.000	43.246.706

	Nombre	Prêts	Interventions
--	---------------	--------------	----------------------

Total général	225	419.890.000	77.718.792
----------------------	------------	--------------------	-------------------

Il convient de remarquer que tous ces bateaux de navigation intérieure sont munis d'un moteur.

2) Le crédit de 10 millions de francs prévu à l'article 20-6 du budget pour 1961 est uniquement destiné à faire face à des engagements antérieurs.

8. — QUESTION.

La motorisation de la flotte fluviale belge, l'utilisation des installations modernes à bord des navires (radar-téléphone, etc.) et la vitesse de la navigation, exigent des bateliers des connaissances professionnelles de plus en plus étendues.

Aux Pays-Bas, les autorités viennent d'ouvrir des cours d'enseignement professionnel spécialisé pour les bateliers.

Aucun crédit en vue de l'organisation d'un enseignement de ce genre n'étant inscrit au budget pour 1961 du Ministère des Commu-

stelt zich de vraag op welke wijze de dringende technische vorming van het Belgisch schipperspersoneel zal kunnen worden bevorderd.

ANTWOORD :

De oprichting van een onderwijsinstelling waar onze schippers een meer uitgebreide beroepskennis zouden kunnen opdoen is inderdaad dringend vereist en wordt door alle betrokken middelen ten zeerste betracht.

Sedert enkele tijd houden de diensten zich gans bijzonder bezig met het bestuderen van die mogelijkheid waarbij nochtans meerdere problemen een oplossing vereisen.

Zo dient door de aard van het bedrijf aan de leerlingen-schippers de gelegenheid verleend en onderkomen te vinden in een internaat met de daaraan verbonden problemen van huisvesting, voeding, enz. Anderzijds dient nauwkeurig te worden nagegaan aan welke ouderdom de voorkeur dient verleend alsook welke opleidingstermijn best zou kunnen voorzien worden.

De hiervoren vermelde problemen brengen onvermijdelijk met zich dat de inrichting van een dergelijke onderwijsinstelling tamelijk hoog oplopende uitgaven met zich zou brengen, terwijl op dit ogenblik moeilijk kan worden voorzien welke de belangstelling zou zijn die onze schipperskinderen hiervoor zouden tonen.

Gans deze studie werd onderzocht nochtans doorgevoerd en is zelfs zo ver gevorderd dat de mogelijkheid bestaat dat met ingang van het aanstaande schooljaar, van wal zou kunnen gestoken worden met deze onderwijsinrichting.

9. — VRAAG.

Regie der Luchtwegen.

- 1) Hoe is het gesteld met het taalstatuut bij de Regie der Luchtwegen?
- 2) In welke omstandigheden werden brochures met veel taalfouten door de Regie uitgegeven?

ANTWOORD :

1) *Taalstatuut.*

Het taalstatuut van de Regie der Luchtwegen geeft aanleiding tot betwistingen voor de Nationale Luchthaven.

De taalregeling die in 1952 werd uitgevaardigd, werd door de Raad van State gedeeltelijk vernietigd.

De volgende bepalingen werden echter behouden :

— al de zaken zullen in binnendienst, zonder behulp van vertalingen, in de Nederlandse taal behandeld worden, tenzij zij in de Waalse streek van het land gelocaliseerd of localiseerbaar zijn, in welk geval de Franse taal zal worden gebruikt.

In hun betrekkingen met het hoofdbestuur van het Ministerie van Verkeerswezen en van de andere ministeriële departementen, zullen de diensten van de luchthaven dezelfde regeling in acht nemen;

— diezelfde diensten zullen in hun briefwisseling met de in de artikelen 1 en 3 der wet van 28 juni 1932 bedoelde besturen en overheden, zonder behulp van vertalingen, gebruik maken van de taal welke deze besturen en overheden krachtens die bepalingen moeten gebruiken;

— aan de particulieren zullen zij antwoorden in de taal door de betrokkenen zelf gebruikt of aangevraagd;

— de berichten en mededelingen voor het publiek zullen in de twee landstalen worden gesteld, de voorrang zal evenwel aan de Nederlandse taal worden toegekend, terwijl er vertalingen in vreemde talen aan kunnen toegevoegd worden;

— indien het voor de exploitatie der luchthaven vereist is, kan van het personeel de kennis van één of méér vreemde talen worden gevergd.

De Raad van State heeft de overige bepalingen onwettelijk verklaard omdat het ging om uitvoeringsmaatregelen die bij Koninklijk besluit moesten worden getroffen.

Er werd bij de Minister van Binnenlandse Zaken aangedrongen opdat dit Koninklijk besluit zou spoedig mogelijk zou verschijnen.

De beide taalgroepen interpreteren de taalregeling op een totaal verschillende wijze zodat momenteel enkel kan vastgehouden worden aan de voormelde eerste paragraaf van de taalregeling die zegt dat op de luchthaven van Melsbroek al de zaken in binnendienst in de Nederlandse taal moeten behandeld worden.

2) *Uitgifte van een brochure met taalfouten.*

In navolging van wat andere Openbare Besturen hebben gedaan, heeft de Regie der Luchtwegen het onontbeerlijk geacht een brochure

uit te geven, on peut se demander comment promouvoir la formation technique des bateliers belges qui s'impose d'une manière impérieuse.

RÉPONSE :

La création d'un établissement d'enseignement où nos bateliers pourraient acquérir des connaissances professionnelles plus étendues, répond, en effet, à une urgente nécessité et est ardemment désirée par tous les milieux intéressés.

Depuis quelque temps, les services s'occupent tout particulièrement d'en étudier la possibilité, la réalisation impliquant toutefois la solution de plusieurs problèmes.

Les particularités du secteur de la navigation intérieure rendent nécessaire la création d'un internat pour les élèves-bateliers, laquelle pose à son tour des problèmes en ce qui concerne le logement, la nourriture, etc. D'autre part, l'âge des élèves et la durée de la formation doivent faire l'objet d'un examen approfondi.

Les problèmes qui viennent d'être signalés font en sorte que l'aménagement de l'établissement d'enseignement préconisé coûterait fatalement assez cher. Par ailleurs, on peut difficilement préjuger de l'écho que pareille initiative trouverait parmi les enfants de nos bateliers.

Cette étude a néanmoins été entretemps poursuivie dans son ensemble et elle a même tellement progressé qu'il est possible que cet établissement d'enseignement puisse, être inauguré dès le début de la prochaine année scolaire.

9. — QUESTION.

Régie des Voies aériennes.

- 1) Où en est le régime linguistique à la Régie des Voies aériennes?
- 2) Dans quelles circonstances la Régie a-t-elle publié des brochures, truffées de fautes grammaticales?

RÉPONSE :

1) *Régime linguistique.*

Le régime linguistique de la Régie des Voies aériennes donne lieu à des contestations en ce qui concerne l'Aéroport national.

Le régime linguistique, promulgué en 1952, fut partiellement annulé par le Conseil d'Etat.

Les dispositions suivantes ont toutefois été maintenues :

Toutes les affaires seront traitées en néerlandais, en service intérieur, sans recourir à des traductions, à moins qu'elles ne soient localisées ou peuvent être localisées dans la partie wallonne du pays, auquel cas il sera fait usage de la langue française.

Dans leurs rapports avec l'administration centrale du Ministère des Communications et des autres départements ministériels, les services de l'aéroport observeront la même réglementation;

— ces mêmes services feront sans recourir à des traductions usage, dans leur correspondance avec les administrations et autorités visées aux articles 1 et 3 de la loi du 28 juin 1932, de la langue que ces administrations et autorités doivent employer conformément à ces dispositions;

— les réponses aux particuliers seront rédigées dans la langue utilisée ou demandée par les intéressés;

— les avis et communiqués destinés au public seront rédigés dans les deux langues nationales, le néerlandais ayant toutefois la priorité. Des traductions en langues étrangères peuvent être jointes.

— si l'exploitation de l'aéroport l'exige, la connaissance d'une ou de plusieurs langues étrangères peut être exigée de la part du personnel.

Le Conseil d'Etat a déclaré illégales les autres dispositions, parce qu'il s'agissait de mesures d'exécution devant être prises par arrêté royal.

On a insisté auprès du Ministre de l'Intérieur pour que cet arrêté royal paraisse dès que possible.

Les deux groupes linguistiques interprètent le régime linguistique d'une façon totalement différente, de sorte que, pour le moment, on ne peut faire autre chose que de s'en tenir au premier paragraphe précité de la réglementation linguistique où il est stipulé, qu'à l'aéroport de Melsbroek, toutes les affaires doivent, en service intérieur, être traitées en néerlandais.

2) *Publication d'une brochure contenant des fautes grammaticales.*

A l'instar de ce qui a été fait par d'autres Administrations publiques, la Régie des Voies aériennes a estimé indispensable de préparer une

voor te bereiden waarin alle inlichtingen omtrent haar organisatie en activiteiten zouden voorkomen.

De brochure is bestemd om te antwoorden op de menigvuldige vragen om inlichtingen uitgaande van officiële organismen, clubs, luchtvaartmaatschappijen, leden van het onderwijzend personeel, studenten, dagbladschrijvers en particulieren.

Zij zou eveneens tegen de kostende prijs in koop worden aangeboden door de Dienst van de Rondleidingen der Nationale Luchthaven.

De haast waarmede tenslotte de publicatie werd voorbereid heeft tot gevolg gehad dat bijzonder in de Nederlandse uitgave een aantal storende druk- en taalfouten zijn geslopen met het gevolg dat men verplicht is geweest de publicatie van de brochure tegen te houden.

Het is echter niet omdat rond deze kwestie een perscampagne ontzetend werd, waarvan persoonlijke vete aan de basis ligt, dat de door de Régie begane fouten moeten worden opgeschreefd.

Aan de verantwoordelijke ambtenaars werden de nodige opmerkingen gemaakt. Zij zullen tot gevolg hebben dat de herhaling van gelijkaardige fouten worden voorkomen.

brochure contenant tous les renseignements relatifs à son organisation et à ses activités.

La brochure doit servir de réponse aux nombreuses demandes d'information émanant d'organismes officiels, de clubs, de sociétés aéronautiques, de membres du corps enseignant, d'étudiants, de rédacteurs de journaux et de particuliers.

Cette brochure serait également vendue au prix coûtant par le Service des visites guidées de l'Aéroport national.

La hâte, enfin, avec laquelle cette publication a été préparée a eu pour conséquence que — surtout en ce qui concerne l'édition néerlandaise — un certain nombre de fautes d'impression et de fautes grammaticales se sont glissées dans le texte, de sorte qu'on s'est vu obligé de renoncer à la publication de la brochure.

Ce n'est toutefois pas parce que cette question a fait naître une campagne de presse inspirée par des rancunes personnelles que les fautes commises par la Régie doivent être exagérées.

Les observations qui s'imposaient ont été faites aux fonctionnaires responsables. Celles-ci auront pour effet que des fautes de ce genre ne seront plus commises à l'avenir.

RAPPORT DE M. DELHACHE.
relatif aux Postes, Télégraphes et Téléphones.

Budget des Communications. — N° 4-XVI
(Régie des T. T. et Administration des Postes).

Régie des Télégraphes et Téléphones.

Le Ministre-Sous-Secrétaire d'Etat aux P. T. T. a fait devant la commission de la Chambre un exposé du budget pour l'exercice 1961.

Il a esquissé d'abord la situation actuelle de la R. T. T. au moyen de quelques statistiques.

Le nombre d'abonnés s'est accru de 35.048 pendant les 11 premiers mois de 1960 pour atteindre en ce moment au total 776.090. Ces abonnés disposent de 1.121.240 postes.

En 1959, 563 millions de communications locales et régionales furent échangées, dont 90 % en automatique; 107 millions de communications interurbaines, dont 73 % en automatique, et 10,4 millions de communications internationales, dont 30 % en automatique.

Les recettes correspondantes se sont élevées au total à 4.004 millions de francs.

Pour le service Telex, on note également une progression.

Le nombre d'abonnés qui était de 1.471 fin 1959, a augmenté de 245 unités en 1960, de sorte que le réseau Telex compte à présent 1.716 abonnés.

Durant l'exercice 1959, 2.178.800 unités-communication furent enregistrées en service intérieur et 9.146.800 minutes de communications avec l'étranger. Les recettes totales Telex étaient d'environ 100 millions de francs pour le même exercice.

Le Ministre a fait remarquer que, depuis le 1^{er} janvier 1961, le prix d'un abonnement ordinaire au Telex est ramené de 21.660 francs à 21.000 francs et que, de plus, la taxe supplémentaire suivant la longueur du raccordement était supprimée.

L'effectif total du personnel atteignait 19.635 agents à la fin de 1959.

Le présent budget reste entièrement dans la ligne des précédents et s'oriente vers la continuation de l'automatisation des centrales et vers la modernisation des services.

Au cours de son exposé, le Ministre fait tout d'abord remarquer que l'augmentation relativement importante par rapport à 1960, des recettes et des dépenses résulte, pour la plus grande partie, d'opérations financières : d'émissions et de remboursements d'emprunts.

Les recettes s'élèvent à 9.080 millions, soit 854 millions de plus qu'en 1960. Dans ces 854 millions, sont toutefois inclus 580 millions de simples opérations de trésorerie (art. 10).

Les dépenses se montent à 9.056 millions, soit un accroissement de 931 millions dont 682 millions d'opérations de trésorerie (art. 18 et 22).

Recettes.

Il y a lieu ici de mettre l'accent sur deux postes principaux :

1) les recettes d'exploitation, d'un montant de 4.810 millions. L'accroissement de 280 millions est en rapport avec l'augmentation du nombre d'abonnés (± 30.000) et du trafic téléphonique. Tenant compte de certains facteurs tels

VERSLAG VAN DE HEER DELHACHE
betreffende Posterijen, Telegrafen en Telefoenen.

Begroting van Verkeerswezen — N° 4-XVI
(Regie van T. T. en Bestuur der Posterijen).

Regie van Telegraaf en Telefoon.

De Minister-Onderstaatssecretaris voor P. T. T. heeft voor de Kamercommissie de begroting voor het dienstjaar 1961 toegelicht.

Ter inleiding schetste hij de huidige toestand bij de Regie aan de hand van enkele statistische gegevens.

Het aantal telefoonabonnees groeide, tijdens de 11 eerste maanden van 1960, aan met 35.048 en bereikte op dat ogenblik een totaal van 776.090. Deze abonnees beschikken over 1.121.240 posten.

In 1959 werden 563 miljoen lokale en gewestelijke verbindingen genomen, waarvan 90 % automatisch; 107 miljoen intercommunale verbindingen, waarvan 73 % automatisch en 10,4 miljoen internationale verbindingen, waarvan 30 % automatisch.

De overeenstemmende ontvangsten beliepen in totaal 4.004 miljoen frank.

Voor de telexdienst wordt eveneens een vooruitgang vastgesteld.

Het aantal abonnees, dat op einde 1959 gestegen was tot 1.471, groeide in 1960 aan met 245 eenheden, zodat het telexnet thans 1.716 aangeslotenen telt.

Tijdens het dienstjaar 1959 werden 2.178.800 eenheden-verbinding genomen in binnenlandse dienst en 9.146.800 minuten verbinding met het buitenland. De totale telex-ontvangsten bedroegen in datzelfde dienstjaar ongeveer 100 miljoen frank.

De Minister laat opmerken dat vanaf 1 januari 1961 de abonnementsprijs voor een gewone telex-aansluiting verminderd werd en op 21.000 frank werd bepaald, tegenover vroeger 21.660 frank. Daarenboven wordt de bijkomende afstandstaks afgeschaft.

Het personeelscijfer bedroeg einde 1959, 19.635 eenheden.

Deze begroting ligt volledig in de lijn van de vorige en is gericht op de verdere automatisatie der telefooncentrales en op de modernisering der diensten.

In zijn toelichting bij deze begroting merkt de Minister vooraf op dat de betrekkelijk belangrijke verhoging der ontvangsten en uitgaven ten opzichte van het jaar 1960 in feite voor het belangrijkste deel betrekking heeft op financiële verrichtingen voor de uitgifte en terugbetalingen van leningen.

De ontvangsten belopen 9.080 miljoen, hetzij 854 miljoen meer dan in 1960. In deze 854 miljoen zijn er echter voor 580 miljoen loutere thesaurieverrichtingen begrepen (art. 10).

De uitgaven bedragen 9.056 miljoen, hetzij een verhoging van 931 miljoen waarvan voor 682 miljoen thesaurieverrichtingen (art. 18 en 22).

Ontvangsten.

Hierin zijn twee grote posten te onderlijnen :

1) de exploitatieontvangsten, ten bedrage van 4.810 miljoen. De stijging van 280 miljoen staat in verband met de aangroei van het aantal abonnees (± 30.000 eenheden) en van het televerkeer. Rekening houdend met bepaalde

que les non-valeurs et la quote-part des taxes internationales revenant aux offices étrangers, les recettes nettes d'exploitation sont estimées à 4.349 millions.

2) les emprunts. Pour 1961, une autorisation est demandée pour un montant de 2.750 millions, auquel s'ajoute encore en réalité un complément d'emprunt de 650 millions qui bien que déjà autorisé n'a pu être placé en 1960.

Ainsi, en 1961, un total de 2.730 millions doit être emprunté, en partie en vue du financement des engagements antérieurs (1.732 millions) et en partie pour le nouveau programme pour 1961 (503 millions).

A cette occasion le Ministre attire spécialement l'attention sur la question de l'autofinancement réalisé dans le cadre de la Régie, lequel autofinancement atteint 734 millions pour l'exercice en cause. Ce chiffre peut en réalité être porté à un niveau plus élevé, puisque la Régie fait effectuer certains travaux d'investissements par son propre personnel, ce qui consiste un réel autofinancement.

Il n'est pas possible d'augmenter l'ampleur de ce mode de financement sans réduire les dépenses d'exploitation ou sans augmenter les recettes.

D'un côté, la Régie fait tout ce qui est possible pour réaliser des économies mais le résultat de ses efforts ne peut avoir d'influence sensible sur les possibilités d'autofinancement. Pour augmenter les recettes, il n'y a qu'un moyen efficace : c'est-à-dire une majoration des tarifs, mais celle-ci ne paraît pas souhaitable s'il ne s'agit que d'atteindre ce but.

Suivant les prévisions actuelles, la Régie pourra consacrer chaque année au maximum 800 millions à l'autofinancement. Depuis des années, elle y a affecté toutes ses disponibilités.

Il y a lieu d'affecter 1.230 millions au renouvellement des emprunts arrivant à échéance, mais l'expérience montre que les fonds libérés sont, en général, réinvestis aussitôt dans les emprunts nouveaux, de sorte qu'en réalité ce n'est que dans une faible mesure qu'il est fait appel à de l'argent frais.

Dépenses.

[55]

Mentionnons d'abord les dépenses en personnel dont on s'attend à ce qu'elles accusent une augmentation de 68 millions pour les raisons suivantes : révision de certaines échelles barémiques et répercussion de celle-ci sur les pensions; remplacement du personnel temporaire par des agents définitifs et aussi accroissement du nombre des pensionnés.

Viennent ensuite les dépenses de fonctionnement pour lesquelles il est prévu 11 millions en plus. A remarquer que le coefficient d'augmentation de ces frais est relativement inférieur au coefficient de l'activité correspondante, c'est-à-dire que sur ce point, on réalise des économies qui sont rendues possibles par une rationalisation plus poussée, allant de pair avec un contrôle plus sévère des frais de fonctionnement.

En ce qui concerne les charges financières on compte une augmentation de 82 millions. Elles comprennent les charges financières proprement dites envers l'Etat et envers les tiers, de même que l'amortissement des emprunts.

Le Ministre est d'avis que ces charges, quoique sans cesse croissantes, sont supportables pour la Régie, ainsi qu'il résulte d'une très récente étude sur la rentabilité industrielle au cours des 10 prochaines années, étude qui fut menée avec grande prudence. Il signale que, d'après ces prévisions, le fonds de réserve sera de 500 millions à la fin de 1969, et que, de ce fait, il apparaît donc que l'accroissement des charges peut être supporté par les recettes d'exploitation. Il est donc démontré que de nouveaux emprunts se justifient du point de vue purement financier puisqu'on continue à avoir la certitude d'un solde favorable.

facteurs zoals de betaling van kwade posten en het deel der buitenlandse besturen in de internationale takken, mag de netto-exploitatieontvangst geraamd worden op 4.349 miljoen.

2) de leningen. Voor 1961 wordt machtiging gevraagd voor een bedrag van 2.750 miljoen, waarbij zich in werkelijkheid nog 650 miljoen zal voegen van de onvolledig gerealiseerde leningen die in 1960 werden toegestaan.

Hiervan moet in 1961 een totaal van 2.730 miljoen worden verwezenlijkt, deels voor de financiering van de programma's van vorige dienstjaren (1.732 miljoen), deels voor de nieuwe programma's 1961 (503 miljoen).

De Minister vraagt hierbij bijzondere aandacht voor de kwestie der autofinanciering bij de Regie, die voor het besproken begrotingsjaar 734 miljoen bereikt. In feite mag dit cijfer hoger worden gesteld, vermits de Regie sommige investeringswerken door eigen werkrachten doet uitvoeren, hetgeen vanuit bedrijfseconomisch standpunt beschouwd, een werkelijke autofinanciering betekent.

Het is niet mogelijk deze wijze van financieren op te drijven, zonder ofwel de exploitatieuitgaven in te krimpen ofwel de inkomsten te verhogen.

Eenzijds doet de Regie al wat mogelijk is om besparingen te verwezenlijken, maar het resultaat hiervan oefent geen belangrijke invloed uit op de autofinancieringsmogelijkheden. Om de inkomsten te verhogen blijft maar een probaat middel, namelijk verhoging van de tarieven, maar dit blijkt, voor het bereiken van zulk doel, niet wenselijk te zijn.

Volgens de huidige vooruitzichten zal de Regie jaarlijks maximum 800 miljoen aan autofinanciering kunnen besteden. Sedert jaren heeft zij de volledige disponibilitaten hiertoe aangewend.

Voor de hernieuwing van vroegere leningen die 1.230 miljoen aangewend, maar de ondervinding leert dat de vrijgekomen fondsen van vervallen leningen over het algemeen in de nieuwe leningen worden belegd zodat er in feite weinig beroep wordt gedaan op vers geld.

Uitgaven.

Vermelden we vooreerst de personeelsuitgaven waarvoor een stijging van 68 miljoen wordt verwacht, om volgende redenen: herziening van sommige weddeschalen evenals de weerslag hiervan op sommige pensioenen, vervanging van tijdelijk door statutair personeel en toeneming van het aantal gepensioneerden.

Verder zijn er de werkingskosten, waarvoor 11 miljoen méér wordt voorzien. Op te merken valt dat de verhogingscoëfficiënt dezer kosten betrekkelijk lager ligt dan de overeenstemmende coëfficiënt der activiteit, d.w.z. dat op dit punt bespaard wordt en dat dit is mogelijk geworden door een verder doorgedreven rationalisatie, gepaard met een strengere controle op deze werkingskosten.

Voor de financiële lasten wordt een stijging met 82 miljoen geraamd. Ze omvatten, naast de eigenlijke financiële lasten tegenover de Staat en derden, ook de afschrijving der leningen.

De Minister is van oordeel dat deze lasten, alhoewel steeds aangroeiend, door de Regie kunnen gedragen worden zoals blijkt uit een zeer recente studie over de bedrijfsrendabiliteit voor de 10 eerstvolgende jaren, waarbij een grote voorzichtigheid aan de dag werd gelegd. Hij deelt mede dat, volgens deze vooruitzichten, einde 1969 het reservefonds ongeveer 500 miljoen zal bedragen, waaruit dus blijkt dat de verhoogde lasten kunnen gedragen worden door de exploitatieontvangsten. Hierdoor wordt tevens aangetoond dat de nieuwe leningen, ook vanuit zuiver financieel standpunt volledig verantwoord zijn vermits een batig saldo verzekerd blijft.

Pour ce qui est des dépenses d'investissement nous trouvons un crédit d'engagement de 300 millions pour l'achat d'approvisionnements. Le Ministre fait aussitôt remarquer que le programme d'investissement prévoit notamment une dépense de 393 millions. La différence s'élevant à 93 millions provient du matériel récupéré lequel est réutilisé à cet effet, ainsi que des prélèvements sur les stocks.

Outre les crédits pour l'achat de terrains, il est prévu 763 millions pour des travaux d'investissements à confier à l'industrie privée (1.730 millions en 1960).

Sur ce montant une part importante sera absorbée par des travaux de construction et sera consacrée à l'agrandissement de 9 bâtiments et à la construction de 16 immeubles nouveaux, dont 13 en vue de l'automatisation des centraux téléphoniques.

Les travaux consistant à poser des câbles constituent également une part importante du programme. Des 522 millions prévus, 370 millions vont à des câbles locaux, 110 millions à des câbles de jonction et 42 millions à des câbles interurbains et internationaux.

Le Ministre souligne l'intérêt de ces travaux qui doivent permettre de remplacer un grand nombre de lignes aériennes vulnérables et donc d'améliorer la qualité des communications tout en diminuant sensiblement les dérangements.

Les autres crédits d'investissement concernent les travaux d'extension et de modernisation des centraux téléphoniques.

Le programme prévoit l'automatisation de 18 centraux manuels ainsi que des extensions totalisant 38.000 lignes dans 50 autres centraux afin de maintenir des possibilités de raccordement suffisantes. De même, des travaux importants sont prévus dans les centres de commutation, dans les salles de relais et les bureaux centraux « télex ».

Parmi les travaux d'investissements, le Ministre cite entre autres :

Bâtiments : Travaux d'agrandissement à Heist-op-den-Berg, Haacht, Gavere, Galmaarden, Drogenbos, Wezembeek-Oppeem, Bruxelles (rue du Marais), Jemeppe et Chênée.

Nouveaux bâtiments : à Arendonk, Landen, Avelgem, Dottignies, Vichte, Oosrozebeke, Roesbrugge, Ecaussines, Flobecq, Jemeppe, Malmédy, Eupen et Raeren ainsi que des bâtiments à Anvers, Bruges et Bruxelles (télex) pour le logement de services administratifs.

Automatisations : 18 centraux dont les derniers centres de zone : Barvaux et Stavelot et entre autres les bureaux de Vielsalm, Saint-Vith, Virton, Florenville, Blaton, Lessines, Grammont, et Bourg-Léopold.

Il convient ici de remarquer que pour 91 % des abonnés, l'automatisation est actuellement réalisée ou en cours de commande. Il y a 70 bureaux pour lesquels l'appareillage a été commandé mais n'est pas encore en service. Le programme de 1961 prévoit une tranche supplémentaire de 2 %. Les 7 % restants sont répartis sur les 5 années suivantes. Ces abonnés sont raccordés à 160 centrales ayant une moyenne de 340 abonnés.

Discussion.

Ensuite s'ouvre, en présence de M. l'inspecteur-général de la Régie des T. T., une discussion, au cours de laquelle un membre fait remarquer que c'est la Wallonie principalement qui bénéficie des commandes d'équipements automatiques, décidées en 1961. A cette observation il a été répondu que des commandes avaient été passées en 1960 ou antérieurement pour tous les bureaux de la région flamande, dont les bâtiments étaient déjà construits. En Wallonie par contre il n'en avait pas été ainsi.

Bij de investeringsuitgaven vinden wij een vastleggingskrediet van 300 miljoen voor aankoop van voorraden. In dit verband doet de Minister opmerken dat het programma voor investeringswerken o.a. een uitgave van 393 miljoen aan materieel voorziet. Het verschil van 93 miljoen bestaat in het gerecupereerd materieel dat hiertoe wordt aangewend en uit afname van de stocks.

Naast de kredieten voor aankoop van terreinen worden 1.763 miljoen voorzien voor investeringswerken, toe te vertrouwen aan de privé-nijverheid (1.730 miljoen in 1960). Hierin eisen de bouwwerken een belangrijk aandeel op, te besteden aan de uitbreiding van 9 gebouwen en het optrekken van 16 nieuwe gebouwen, waarvan 13 met het oog op de automatisatie van telefooncentrales.

Ook de kabelwerken vormen een belangrijk deel van het programma. Van de 522 miljoen gaan 370 miljoen naar lokale kabels, 110 miljoen naar junctiekabels en 42 miljoen naar intercommunale en internationale kabels.

De Minister onderlijnt het belang van deze werken die moeten toelaten een groot aantal kwetsbare luchtlijnen te vervangen, ten einde aldus de kwaliteit van de gesprekken te verhogen en het aantal storingen gevoelig te verminderen.

Verder betreffen deze investeringsuitgaven de modernisatie- en de uitbreidingswerken in de telefoncentrales.

Het programma voorziet de automatisatie van 18 handbediende centrales en de uitbreiding met 38.000 lijnen in 50 andere ten einde de aansluitingsmogelijkheden op peil te houden, terwijl enkele belangrijke werken voorzien zijn in de intercommunale commutatiecentra, de versterkersstations en de telexcentrales.

In verband met deze investeringswerken citeert de heer Minister o. a. :

Gebouwen : uitbreidingswerken te Heist-op-den-Berg, Haacht, Gavere, Galmaarden, Drogenbos, Wezembeek-Oppeem, Brussel (Broekstraat), Jemeppe en Chênée.

Nieuwe gebouwen : te Arendonk, Landen, Avelgem, Dottenijs, Vichte, Oostrozebeke, Roesbrugge, Ecaussines, Flobecq, Jemeppe, Malmédy, Eupen en Raeren, alsmede gebouwen te Antwerpen, Brugge en Brussel (Telex) voor het onderbrengen van administratieve diensten.

Automatisaties : 18 centrales waaronder de twee laatste zonecentra : Barvaux en Stavelot, en de kantoren : Vielsalm, St-Vith, Virton, Florenville, Blaton, Lessen, Geeraardsbergen en Leopoldsburg.

Het weze opgemerkt dat thans voor 91 % der abonnees de automatisatie is doorgevoerd of besteld. Er zijn 70 kantoren waarvoor de apparatuur werd besteld, maar nog niet uitgevoerd. Het programma van 1961 voorziet een bijkomende schijf van 2 %. De overige 7 % zullen gespreid worden over de 5 volgende jaren. Deze abonnees zijn verbonden aan 160 centrales die gemiddeld 340 aangesloten tellen.

Bespreking.

Hierna grijpt, in aanwezigheid van de h. inspecteur-generaal van de Regie T. T., een bespreking plaats, tijdens dewelke een lid laat opmerken dat de bestellingen van automatische uitrustingen in 1961 vooral ten goede komen aan Wallonië. Hierop wordt geantwoord dat, voor al de in de Vlaamse landstreek gelegen kantoren waar het gebouw reeds besteld geworden was en dat dit voor Wallonië niet het geval was.

Deux membres de la Commission estiment que l'automatisation n'est pas réalisée assez rapidement dans la région frontalière de Mariembourg, Couvin, Beauraing, Vresse, ainsi que dans les centres touristiques de l'Ourthe et de l'Amblève. A ce sujet on fait remarquer que le plan d'automatisation dressé par la Régie des T. T. tient compte, en premier lieu, de l'importance des bureaux, ainsi que du degré de vétusté et des conditions d'exploitation des appareillages en service. Pour les régions dont question ci-dessus, une réponse plus détaillée est annexée au présent rapport.

Un membre est d'avis qu'il n'est pas équitable de donner la priorité en matière d'automatisation aux bureaux les plus importants. Dans le cadre de l'économie régionale, on devrait d'abord songer aux régions d'expansion qui furent indiquées par le Gouvernement. En ce domaine, estime ce membre, il y aurait lieu d'établir une collaboration plus efficace entre le Ministre, chargé de la coordination économique, ainsi que les autres départements.

Un autre membre s'intéresse surtout aux économies et plus spécialement à la réduction des stocks. Il demande s'il a été fait quelque chose afin de ramener à un niveau normal les stocks qui, à son avis, étaient trop considérables dans le passé.

Il lui est répondu que diverses mesures, telles que la mécanisation, la motorisation, etc., permettent de contenir l'accroissement des dépenses à un niveau inférieur au coefficient d'augmentation de l'activité. Il en résulte par exemple que le nombre des agents temporaires a été diminué.

En ce qui concerne les stocks on peut dire que, malgré l'activité sans cesse croissante, ils sont loin d'être exagérés. Afin d'obtenir des prix favorables, il va de soi que l'on doit procéder à des achats globaux par adjudications publiques. Les quantités sont déterminées en tenant compte de la consommation au cours de l'année précédente et des stocks en magasin.

Le fait d'exercer un contrôle efficace et d'encourager la mise en circuit accélérée du matériel acheté permet de maintenir les approvisionnements au niveau voulu.

Enfin, deux membres attirent l'attention sur le fait que, lors de la pose des câbles, la remise en état de la voirie et surtout des trottoirs laisse très souvent à désirer. Des prescriptions spéciales devraient figurer dans les cahiers des charges et un contrôle sévère devrait être exercé. A cette observation il a été répondu que les cahiers des charges prévoient toutes dispositions utiles et que l'on veille également à ce qu'elles soient respectées. Si l'on considère toutefois qu'en 1959 par exemple on a creusé plus de 3.200 km de tranchées répartis sur environ 300 chantiers, il faut bien admettre que ce travail ne peut toujours s'effectuer sans susciter certaines difficultés aux riverains. On s'efforce par tous les moyens possibles de réduire ces difficultés au minimum. Il sera cependant demandé aux services subordonnés d'être attentif à cette question.

Plusieurs questions ont encore été posées :

QUESTION :

L'automatisation se fait attendre dans la région frontalière de Mariembourg-Couvin-Beauraing-Vresse. Si elle ne peut être hâtée, on pourrait s'attacher au moins à mettre les lignes en souterrain, le service étant actuellement déplorable (les communications avec la France aussi).

RÉPONSE :

1) L'automatisation des bureaux centraux manuels des localités frontalières Mariembourg-Couvin-Beauraing-Vresse ne pouvant être attendue dans un proche avenir, la Régie des T. T. procède actuellement dans ces régions, à une amélioration sensible de ses réseaux par la mise en souterrain de nombreuses lignes aériennes.

Twee commissieleden oordelen dat de automatisatie niet vlug genoeg opschiet in de grensstreek van Mariembourg, Couvin, Beauraing, Vresse, alsmede in de toeristische centra van de Ourthe en de Amblève. Terzake wordt opgemerkt dat het door de Regie T. T. opgemaakte automatisatieplan, in de eerste plaats, rekening houdt met de belangrijkheid der kantoren alsmede met de ouderdom en de exploitatievoorwaarden van de in dienst zijnde uitrusting. Voor de beoogde streken is een meer gedetailleerd antwoord in de bijlage aan dit verslag opgenomen.

Een lid is van oordeel dat het niet billijk is inzake automatisatie de voorrang te verlenen aan de belangrijkste kantoren. In het kader van de regionale economie zou men eerst de ontwikkelingsgebieden, die door de Regering werden aangeduid, aan de beurt moeten laten komen. Op dit stuk zou, naar de mening van bedoeld lid, een degelijker samenwerking moeten tot stand komen tussen de Minister, belast met de economische coördinatie, en de andere departementen.

Een ander lid stelt vooral belang in de besparingen en vraagt meer bijzonder of er iets gedaan werd om de stocks, die naar zijn mening enkele jaren terug al te groot waren, op een meer normaal peil terug te brengen.

Hem werd medegedeeld dat allerlei maatregelen, zoals mechanisatie, motorisatie e.d., toelaten de aangroei van de uitgaven te drukken op een peil dat lager ligt dan de verhogingscoëfficiënt van de activiteit. Dientengevolge kon b.v. het aantal tijdelijke personeelsleden worden verminderd.

Wat de stocks betreft kan worden gezegd dat, niet-tegenstaande de immer toenemende activiteit, de voorraden ver van overdreven zijn. Ten einde gunstige prijsvoorwaarden te bekomen wordt vanzelfsprekend overgegaan tot gezamenlijke aankopen bij wege van openbare aanbesteding. De hoeveelheden worden bepaald door het geregistreerde verbruik in het voorbije jaar en de stocks in magazijn.

Een degelijke controle en het in de hand werken van een snelle omloop van het aangekochte materiaal laten toe de voorraad op het gepaste peil te houden.

Door twee leden werd tenslotte de aandacht getrokken op het feit dat, bij het leggen van kabbels, de eerste herstelling van de wegenis en vooral van de stoepen zeer zouden in de lastenboeken dienen opgenomen en een strenge controle uitgeoefend. Terzake wordt geantwoord dat de lastenboeken alle nodige bepalingen voorzien en dat ook over de naleving er van wordt gewaakt. Wanneer men echter bedenkt dat b.v. in het jaar 1959 meer dan 3.200 Km. kabelglenven, verdeeld over ruim 300 werven, werden gelegd, mag men aannemen dat dit niet altijd kan naars. Met alle mogelijke middelen wordt getracht deze moeilijkheden tot een minimum te beperken. Aan de ondergeschikte diensten zal nochtans gevraagd worden deze kwestie van dichtbij in het oog te houden.

Andere vragen worden nog voorgesteld :

VRAAG :

De automatisatie laat op zich wachten in de grensstreek van Mariembourg-Couvin-Beauraing-Vresse. Zo ze niet kan vervroegd worden, zou men er zich ten minste toch op kunnen toelagen de lijnen ondergronds aan te brengen, daar de dienst op dit ogenblik erbarmelijk is (de verbindingen met Frankrijk eveneens).

ANTWOORD :

1) Daar de automatisatie der handbediende kantoren in de grensstreek Mariembourg-Couvin-Beauraing-Vresse niet in een naaste toekomst kan verwacht worden, gaat de Regie thans in deze streken over tot een gevoelige verbetering van haar netten door talrijke luchtdraden ondergronds aan te brengen.

C'est ainsi qu'en 1961 :

- 1) pour le réseau de Couvin il a été prévu un câble de jonction Couvin-Vierves ainsi que des câbles locaux;
- 2) pour le réseau de Vierves il a été prévu une très importante pose de câbles locaux;
- 3) pour le réseau de Beauraing : on a prévu la pose de câbles locaux dans le centre de Beauraing ainsi qu'en direction de Winenne et de Felenne;
- 4) pour le réseau de Vresse : outre le câble de jonction Libramont-Vresse-Gedinne, il a été prévu des câbles locaux en direction de Gros-Fays, Chairière et Alle.

Il est certain que toutes ces mesures seront de nature à améliorer de façon sensible la qualité des communications offertes aux abonnés situés dans ces réseaux. A noter cependant qu'aux bureaux centraux téléphoniques de Mariembourg, Couvin, Beauraing et Vresse, il est donné suite immédiatement respectivement à 91, 89, 85 et 84 % des appels.

2) Les prévisions en matière d'automatisation se présentent actuellement comme suit :

Bureaux	Adjudication du bâtiment	Commande de l'appareillage automatique	Mise en service
Mariembourg	1964	1965	1966
Couvin	1962	1963	1964
Vresse	1965	1966	1967
Momignies	construit	1961	1962
Vierves	1965	1966	1967
Cul des Sarts	1966	1966	1967
Bièvre	1966	1967	1968
Gedinne	1964	1965	1966

3) Communications avec la France :

a) *Zone de Chimay* : les communications seront améliorées en 1963 par la mise en service du centre de zone de Chimay, dont la commande a été passée en décembre 1960;

b) *Zone de Libramont* : une amélioration interviendra en 1962 lorsque sera mis en service le matériel pour le service international automatique, matériel qui sera installé à Libramont et dont la commande est prévue en 1961.

Les relations frontalières, existant par le canal des centraux téléphoniques manuels, ne pourront cependant être améliorées que lorsque les réseaux français correspondants auront été rendus accessibles en automatique par l'Administration française.

QUESTION :

En matière d'automatisation, la région touristique Ourthe-Ambève, et plus particulièrement l'industrie hôtelière, sont gravement desservies.

REPONSE :

Le service offert aux abonnés de la région touristique Ourthe-Ambève ne laisse pas à désirer et ne donne guère lieu à réclamation de la part des abonnés intéressés; 85 % des communications sont d'ailleurs réalisées dans les dix secondes. De plus, les bureaux importants, en l'occurrence Aywaille, Barvaux, Comblain, Esneux, Stavelot et Malmédy sont directement accessibles par la voie automatique et disposent de moyens automatiques suffisants pour écouler dans de bonnes conditions leur trafic au départ.

Cependant, en vue d'améliorer la qualité du service dans ces régions, la Régie procédera en 1961 à la mise en service ou à la commande de câbles de jonction entre :

- 1) Barvaux, Somme-Leuze et Ocquier;
- 2) Barvaux, Erezée et Manhay;
- 3) Liège et Tilff;
- 4) Stavelot et Malmédy.

De plus, de nombreux câbles locaux seront posés dans les réseaux d'Anthisnes, Aywaille, Barvaux, Comblain, Ferrière, Hamoir, Heyd, Manhay, Ocquier et Werbomont.

Remarquons que, du point de vue de l'automatisation, la région Ourthe-Ambève couvre en ordre principal les zones téléphoniques de Barvaux et Stavelot.

a) *Barvaux* : Le bâtiment de ce centre de zone a été adjugé en 1960 et la mise en service du bureau automatique peut être escomptée pour 1963. A cette époque, les opératrices des bureaux en service manuel appartenant à la zone pourront être atteintes par la voie automatique. L'automatisation de ces petits bureaux se poursuivra dans les années suivantes.

In 1961 is voorzien :

- 1) in het net Couvin : een junctiekabel tussen Couvin en Vierves alsook lokale kabels;
- 2) een zeer belangrijke plaatsing van lokale kabels in het net Vierves;
- 3) in het net Beauraing : het plaatsen van lokale kabels in het centrum van Beauraing alsook in de richting van Winenne en Felenne;
- 4) in het net Vresse : buiten de junctiekabel Libramont-Vresse-Gedinne, lokale kabels naar Gros-Fays, Chairière en Alle.

Het is zeker dat al deze maatregelen van aard zullen zijn op grondige wijze de kwaliteit te verbeteren van het verkeer, geboden aan de abonnees in deze netten gelegen. Er valt nochtans op te merken dat in de telefooncentrales van Mariembourg, Couvin, Beauraing en Vresse, de oproepen onmiddellijk worden beantwoord respectievelijk voor 91, 89, 85 en 84 %.

2) De vooruitzichten inzake automatisatie doen zich op dit ogenblik als volgt voor :

Kantoor	Aanbesteding van het gebouw	Bestelling van de automatiek	In dienst- stelling
Mariembourg	1964	1965	1966
Couvin	1962	1963	1964
Vresse	1965	1966	1967
Momignies	opgericht	1961	1962
Vierves	1965	1966	1967
Cul des Sarts	1966	1966	1967
Bièvre	1966	1967	1968
Gedinne	1964	1965	1966

3) Verbindingen met Frankrijk :

a) *Zone Chimay* : de verbindingen zullen verbeterd worden in 1963 door de indienststelling van het zonecentrum Chimay, waarvoor de bestelling in december 1960 plaats had;

b) *Zone Libramont* : een verbetering zal intreden in 1962 zodra het materieel voor de internationale automatische dienst, op te stellen in Libramont en waarvoor de bestelling in 1961 is voorzien, in dienst zal worden gesteld.

De bestaande handbediende grensbetrekkingen zullen nochtans slechts verbeterd kunnen worden wanneer de overeenstemmende Franse netten, door de Franse administratie, toegankelijk zullen gesteld zijn voor het automatisch verkeer.

VRAAG :

Op het gebied van automatisaties is de toeristische streek Ourthe-Ambève, en meer in 't bijzonder de hotelindustrie, erg misdeeld.

ANTWOORD :

De dienst, die aan de abonnees van de toeristische streek Ourthe-Ambève wordt aangeboden, laat niet te wensen over en geeft nauwelijks aanleiding tot klachten vanwege de betrokken abonnees; 85 % van de verbindingen worden ten andere tot stand gebracht binnen de 10 seconden. Daarenboven zijn de belangrijke kantoren Aywaille, Barvaux, Comblain, Esneux, Stavelot en Malmédy, rechtstreeks in automatische dienst bereikbaar en ze beschikken over voldoende automatische middelen om in goede voorwaarden hun verkeer bij vertrek af te wikkelen.

Om evenwel in deze streek de kwaliteit van de dienst nog te verbeteren zal de Regie in 1961 overgaan tot de indienststelling of de bestelling van de junctiekabels tussen :

- 1) Barvaux, Somme-Leuze en Ocquier;
- 2) Barvaux, Erezée en Manhay;
- 3) Luik en Tilff;
- 4) Stavelot en Malmédy.

Daarenboven zullen talrijke lokale kabels geplaatst worden in de netten Anthisnes, Aywaille, Barvaux, Comblain, Ferrière, Hamoir, Heyd, Manhay, Ocquier en Werbomont.

Op het gebied van de automatisatie weze opgemerkt dat de streek Ourthe-Ambève hoofdzakelijk de telefoonzones van Barvaux en Stavelot beslaat.

a) *Barvaux* : Het gebouw van dit zonecentrum werd aanbesteed in 1960 en het indienststellen van het automatisch kantoor kan tegen 1963 worden verwacht. Op dat ogenblik zullen de telefonisten van de handbediende kantoren der zone, langs automatische weg, kunnen bereikt worden. De automatisatie van deze kleine kantoren zal in de daaropvolgende jaren worden voortgezet.

b) *Stavelot*: Le bâtiment de ce centre de zone et celui de Vielsalm ont été adjugés dernièrement. Le bâtiment de Malmédy figure au programme de 1961. Le matériel automatique, à installer dans les bureaux de Stavelot, Vielsalm et Saint-Vith, sera commandé cette année et la mise en service peut être escomptée pour 1963. La commande du commutateur automatique de Malmédy doit normalement figurer au programme de 1962.

Enfin, les bureaux centraux téléphoniques d'Anthisnes, Aywaille, Esneux, Sprimont et Warsage seront automatisés en 1961.

Il est hors de doute que toutes ces mesures seront de nature à donner satisfaction aux abonnés de la région Ourthe-Amblève.

QUESTION :

Quelles sont les prévisions en ce qui concerne l'automatisation dans le Nord de la Campine anversoise (Turnhout, Hoogstraten, Essen, etc.). N'est-il pas possible, au moins, de rendre ces bureaux accessibles par voie automatique?

RÉPONSE :

1) Les réseaux de Brecht, Dessel, Essen, Oostmalle, Tielen, Turnhout et Wuustwezel sont déjà accessibles actuellement en service interurbain automatique.

En avril prochain, il en sera de même pour les bureaux de Hoogstraten et Meerle.

Lors de l'automatisation de Turnhout, les réseaux d'Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Merksplas et Weelde pourront aussi être atteints directement.

2) Prévisions en matière d'automatisation.

	Com- mande de bâtiment	Com- mande de l'appareil- lage auto- matique	Mise en service
Brecht	—	1961	1962
Dessel	1964	1965	1966
Essen	—	1960	1962
Oostmalle	—	—	1961
Tielen	1963	1964	1965
Turnhout	—	—	juillet 1961
Wuustwezel	1965	1966	1967
Hoogstraten et Rijkervorsel ensemble	1962	1963	1964
Meerle	1966	1967	1968
Arendonk	1961	1962	1963
Baarle-Hertog	1966	1967	1968
Beerse	—	1961	1962
Merksplas	1960	1961	1962
Weelde	1964	1965	1966

QUESTION :

On demande que la Régie veuille bien ne pas exiger une provision couvrant entièrement l'utilisation du téléphone durant un bimestre et qu'elle se contente d'une couverture de 25 à 50 %, comme il est d'usage dans le secteur privé.

RÉPONSE :

L'article 87 de l'Arrêté ministériel sur les tarifs et les conditions d'usage du téléphone en service intérieur stipule que les taxes des communications téléphoniques et des autres communications sont dues au moment où elles sont émises. La procédure suivie à cet égard est la même que dans tous les services d'Etat ayant fait partie de l'ancien département des Communications.

Cette règle est nécessaire parce que les abonnés ont un accès illimité au réseau télégraphique et téléphonique national et international et qu'ils sont ainsi en mesure d'obtenir, tant en service intérieur qu'en service extérieur, des prestations d'un coût élevé.

De la mise en pratique de ce principe découle le versement d'une provision en espèces. Le paiement immédiat des taxes résultant des communications est en fait réalisé par un prélèvement sur la provision. En conséquence, celle-ci ne reste pas constante; elle diminue continuellement jusqu'à être absorbée totalement à la fin de la période de deux mois. La provision se reconstitue ensuite par le paiement des comptes bimestriels.

De ceci, il apparaît donc bien qu'en aucune façon, il ne s'agit d'une garantie et que le principe d'une couverture partielle ne peut être admis, d'autant moins que le montant annuel des créances irrécouvrables par suite de non-paiement n'est pas loin d'atteindre actuellement un million.

b) *Stavelot*: Onlangs werd het gebouw van dit zonecentrum aanbesteed evenals dat van Vielsalm. Het gebouw van Malmédy komt voor op het programma van 1961. Het automatisch materieel, op te stellen in de kantoren Stavelot, Vielsalm en Sankt-Vith, zal dit jaar worden besteld en de indienststelling kan verwacht worden tegen 1963. De bestelling van de automatische schakelaar voor Malmédy moet normaal opgenomen worden op het programma van 1962.

Ten slotte zullen de telefooncentrales van Anthisnes, Aywaille, Esneux, Sprimont en Warsage geautomatiseerd worden in 1961.

Het staat buiten twijfel dat al deze maatregelen van aard zullen zijn voldoende te schenken aan de abonnees uit de streek Ourthe-Amblève.

VRAAG :

Welke zijn de vooruitzichten in zake automatisatie in de Antwerpse Noorderkempen (Turnhout, Hoogstraten, Essen, enz.). Is het niet mogelijk de betrokken kantoren ten minste toegankelijk te stellen langs automatische weg.

ANTWOORD :

1) Zijn thans reeds bereikbaar in automatische intercommunale dienst, de netten Brecht, Dessel, Essen, Oostmalle, Tielen, Turnhout en Wuustwezel.

Zullen in april e.k. bereikbaar worden gesteld: de netten Hoogstraten en Meerle.

Worden bereikbaar gesteld bij de automatisatie van Turnhout: de netten Arendonk, Baarle-Hertog, Beerse, Merksplas en Weelde.

2) Vooruitzichten inzake automatisatie :

	Bestelling gebouw	Bestelling automatiek	Indienst- stelling
Brecht	—	1961	1962
Dessel	1964	1965	1966
Essen	—	1960	1962
Oostmalle	—	—	1961
Tielen	1963	1964	1965
Turnhout	—	—	juli 1961
Wuustwezel	1965	1966	1967
Hoogstraten, samen met Rijkervorsel	1962	1963	1964
Meerle	1966	1967	1968
Arendonk	1961	1962	1963
Baarle-Hertog	1966	1967	1968
Beerse	—	1961	1962
Merksplas	1960	1961	1962
Weelde	1964	1965	1966

VRAAG :

gevraagd wordt dat de Régie, inzake telefoonprovisies, niet de volledige dekking van het verbruik van een bimester zou eisen en zich zou tevreden stellen met een dekking van 25 à 50 % zoals in de privé-sector gebruikelijk is.

ANTWOORD :

Artikel 87 van het Ministerieel Besluit op de tarieven en de gebruiksvoorwaarden van het telefoonverkeer in binnenlandse dienst vestigt het principe dat de taksen, voor telefoongesprekken en andere mededelingen, verschuldigd zijn op het ogenblik waarop zij plaats grijpen. In dit opzicht wordt gehandeld zoals in alle staatsdiensten die tot het vroeger departement van Verkeerswezen behoren.

Deze regel is nodig omdat iedere abonnee onbeperkt toegang heeft tot het nationaal en het internationaal telefoon- en telegraafnet en aldus bij machte is prestaties te vergen in binnen- en buitenland die zeer hoog kunnen oplopen.

De praktische uitwerking van dit principe heeft het storten van een provisie in specie tot gevolg. Aldus wordt de onmiddellijke betaling van de taksen der verbindingen in feite verricht door een afnemering op de provisie. Bijgevolg blijft deze niet constant, zij vermindert voortdurend om, uiteindelijk, geheel te worden opgeslorpt bij het einde van de tweemaandelijks termijn. Door de betaling van de tweemaandelijks rekening heeft dan naderhand de wederamenstelling van voormelde provisie plaats.

Hieruit blijkt dat het hier in geen geval om een waarborg gaat en dat het principe van een gedeeltelijke dekking niet kan aangenomen worden, te meer daar het jaarlijks bedrag van de wegens wanbetaling niet invorderbare rekeningen thans reeds niet veel minder dan 1 miljoen frank bedraagt.

QUESTION :

1) A l'article 22 des dépenses, figure un crédit de 1.230 millions pour le renouvellement d'emprunts.
Quels sont ces emprunts et quelles sont les dates de remboursement ?

2) Quel est le programme des emprunts de la Régie des T.T. pour les prochaines années ?

RÉPONSE :

1) Emprunt Bons de Calsse 1951 à 10 ans, remboursables au 2 mai 1961	980 millions
Emprunt 10 millions de dollars 1958, dont 2 millions de \$ remboursables au 1 ^{er} mai 1961	100 millions
Emprunt 12 millions de dollars 1958, dont 3 millions de \$ remboursables au 1 ^{er} juin 1961	150 millions
	1.230 millions

2) Calendrier des emprunts à émettre par la Régie pour les prochaines années (en millions de francs) :

	Emprunts nouveaux	Emprunts de renouvellement	Total
1961	1.500 (1)	1.230	2.730 (1)
1962	1.300	1.165	2.465
1963	1.100	175	1.275
1964	1.100	—	1.100
1965	1.300	—	1.300

Postes.

Les préoccupations relatives à la gestion des services postaux s'étendent à de nombreux domaines.

I. — Il y a tout d'abord le déficit permanent.

II. — En outre, il y a les problèmes de *personnel*, d'*exploitation*, de *locaux* et de *matériel*, ainsi que les problèmes de *structure* proprement dite.

I. — Le déficit budgétaire.

Il est frappant de constater que les dépenses dépassent toujours — et d'une manière sensible — les recettes :

en 1959, le déficit s'élevait à 465,8 millions;
en 1960, le déficit s'élevait à 419,2 millions;
en 1961, le déficit est évalué à 289,2 millions.

Ce problème mérite une attention particulière.

Les causes sont diverses

1) Tarifs trop bas par rapport au *prix* de revient des prestations fournies, notamment en ce qui concerne les imprimés et le service des abonnements postaux;

2) La franchise postale, qui coûte à l'Administration des Postes quelque 200 millions et qui est trop généreusement octroyée aux Départements et aux organismes parastataux.

Ce système doit de toute manière être revu.

3) La non-rétribution d'autres prestations accomplies pour d'autres départements, par exemple la vente des valeurs fiscales et les opérations à l'Office des Chèques Postaux. Ce service tient, en permanence, quelque 25 milliards au moins à la disposition de l'État et ce, sans aucun intérêt.

(1) à majorer des 650 millions, tranche d'emprunt de 1960, dont le placement n'a pu être effectué au cours de ladite année.

VRAAG :

1) Onder artikel 22 van de uitgaven komt een krediet voor van 1.230 miljoen voor de hernieuwing van leningen.
Welke zijn die leningen en welke zijn de data van terugbetaling ?

2) Welk is het programma der leningen van de Regie T.T. voor de komende jaren ?

ANTWOORD :

1) Lening Kasbons 1951 op 10 jaar, terugbetaalbaar op 2 mei 1961	980 miljoen
Lening 10 miljoen \$ 1958, waarvan 2 miljoen \$ terugbetaalbaar op 1 mei 1961	100 miljoen
Lening 12 miljoen \$ 1958, waarvan 3 miljoen \$ terugbetaalbaar op 1 juni 1961	150 miljoen
	1.230 miljoen

2) Kalender van de leningen, uit te schrijven door de Regie voor de komende jaren (in miljoen frank) :

	Nieuwe leningen	Hernieuwing	Totaal
1961	1.500 (1)	1.230	2.730 (1)
1962	1.300	1.165	2.465
1963	1.100	175	1.275
1964	1.100	—	1.100
1965	1.300	—	1.300

Posterijen.

De bezorgdheid betreffende het beheer van de postdiensten strekt zich uit tot velerlei gebieden.

I. — Er is vooreerst het blijvend deficit.

II. — Er zijn daarenboven de problemen van het *personeel*, van de *uitbating*, *lokalen* en *materieel*, van de *structuur* zelf.

I. — Het begrotingsdeficit.

Het is opvallend dat de uitgaven steeds en op gevoegte wijze de inkomsten overtreffen :

in 1959 bedroeg het deficit 465,8 miljoen;
in 1960 bedroeg het deficit 419,8 miljoen;
in 1961 bedroeg het deficit 289,2 miljoen.

Dit probleem verdient belangstelling.

De oorzaken zijn velerlei

1) Te lage tarieven in vergelijking met de kostprijs van de geleverde prestaties, zo, onder meer, voor de drukwerken en de dienst der postabonnementen.

2) De portvrijdom, die aan het Bestuur der Posterijen ruim 200 miljoen kost en al te breed wordt toegekend aan de departementen en parastatale organismen.

Dit systeem moet alleszins herzien worden.

3) Het niet vergoeden van andere prestaties die verricht worden voor sommige departementen, aldus de verkoop van fiscale waarden, en de verrichtingen bij de Postcheckambt. Deze dienst houdt permanent minstens 25 miljard ter beschikking van de Staat en zulks zonder enige interest.

(1) te verhogen met 650 miljoen, leningschijf van 1960 waarvan de plaatsing niet kon geschieden gedurende voormeld jaar.

— Un taux de 4 % donnerait en l'occurrence un intérêt de 887 millions;

— En France, un intérêt de 1 1/2 % est porté en compte.

4) L'accroissement inévitable des frais d'administration, par suite des péréquations des traitements et salaires, le développement des services, dus à l'extension des agglomérations, et la modernisation de l'équipement qui, si elle est assurément justifiée du point de vue social, n'est pas toujours rentable pour autant.

Signalons à cet égard qu'un jour de congé supplémentaire équivaut à une dépense supplémentaire de 7 millions.

Telles sont les causes essentielles du déficit permanent et le principal souci doit être par conséquent de résoudre ce problème. Ceci implique une action simultanée et sur les dépenses et sur les recettes.

Il va de soi que cette revision touchera à de nombreux domaines :

d'une part, le domaine de la Poste proprement dit (rationalisation);

d'autre part, sur un plan plus vaste, — et je songe plus particulièrement à la franchise postale — le problème de la rétribution pour les services rendus.

Ce problème est très complexe et revêt de plus un caractère d'extrême urgence. En outre, ce problème ouvre des perspectives sur une notion qui commence de plus en plus à prendre corps : l'autonomie.

Où en sommes-nous dans ce domaine ?

Le 12 mai 1959, le Ministre des Finances déposait au Sénat le projet de loi n° 160 intitulé : « Loi générale portant modification et complément des lois sur la comptabilité de l'Etat ».

Ce projet de loi prévoit notamment pour le service des Postes la possibilité d'une autonomie restreinte sur le plan budgétaire et comptable et, dans une certaine mesure, également dans le domaine de la gestion.

Peu de temps après le dépôt de ce projet de loi, un groupe de travail fut constitué au sein des Services Généraux du Département des Communications.

Ce groupe de travail a — en se basant sur le projet de loi n° 160 — élaboré un projet prévoyant, en ce qui concerne les Postes, l'application pratique des principes généraux.

Ce projet fait actuellement l'objet d'une revision du point de vue technique et pourra être proposé sans devoir attendre le vote du projet n° 160, puisqu'il en reprend la teneur dans ses dispositions.

Quelles en sont les idées fondamentales ?

1) Assouplissement des règles budgétaires, comptables et de gestion.

Exemple :

— le transfert des crédits d'un article à l'autre;

— l'inscription, au budget, de crédits non limitatifs;

— l'engagement de crédits au budget, même si celui-ci n'est pas encore voté.

— Moest hier 4 % interest aangerekend worden dan kwam men tot 887 miljoen.

— In Frankrijk rekent men 1 1/2 % aan.

4) De onvermijdelijke aangroei van kosten van beheer, ingevolge de barema-aanpassingen van wedden en lonen, de vermeerdering van diensten ingevolge de uitbreiding van de agglomeraties en de modernisering van de uitrusting, die alvast sociaal verantwoord maar evenwel niet steeds renderend is.

Zo kan hier vermeld worden dat 1 dag bijkomend verlof een méér-uitgave van 7 miljoen betekent.

Dit zijn de bijzonderste oorzaken van het bestendig tekort en de grote zorg moet dan ook zijn dit probleem op te lossen. Zulks veronderstelt de gelijktijdige inwerking én op de uitgaven én op de inkomsten.

Vanzelfsprekend brengt dit met zich dat tal van zaken moeten herzien worden :

enerzijds, in het eigen domein van de Post zelf (rationalisering);

anderzijds, op breder plan — en men denkt hier inzonderheid aan de portvrijdom — en het probleem van de vergoeding voor verstrekte diensten.

Dit probleem is zeer complex en daarbij zeer dringend. Wat meer is, het probleem biedt uitzicht aan een idee die meer en meer vaste vorm begint te krijgen : de autonomie.

Hoe ver staat het daarmee ?

De Senaat werd op 12 mei 1959 door de Minister van Financiën, in het bezit gesteld van het wetsontwerp n° 160, dat als titel draagt : « Algemene wet tot wijziging en aanvulling van de wetten op de Rijkscomptabiliteit ».

Het is in dit wetsontwerp dat, o.m. voor de Post, de mogelijkheid voorbehouden wordt om te kunnen genieten van een beperkte autonomie, voornamelijk op budgetair en boekhoudkundig gebied en, in zekere zin, op het gebied van het beheer.

Zeer kort na het neerleggen van dit wetsontwerp werd, in de schoot van de algemene diensten van het departement van Verkeerswezen, een werkgroep opgericht die, op basis van het wetsontwerp n° 160, een ontwerp klaar maakt, dat aan de hand van de algemene beginselen, de praktische uitwerking voorziet voor de post.

Dit ontwerp wordt thans nog technisch nagezien en zal kunnen voorgedragen worden zonder de goedkeuring van het ontwerp n° 160 te moeten afwachten, omdat het in zijn beschikkingen de toedracht ervan overneemt.

Welke zijn de grondgedachten ervan ?

1) Versoepeling van de begrotings-, de boekhoudings- en de beheersregels.

Aldus :

— voor de overdracht van de kredieten van het een artikel op het andere;

— het voorzien in de begroting van niet-limitatieve kredieten;

— het aanwenden van kredieten op de begroting, zelfs als deze nog niet goedgekeurd is.

2) *Instauration d'une comptabilité industrielle.*

Ceci permettrait notamment le calcul des prix de revient, étant entendu que les frais pourraient être mis à charge de l'Etat ou des organismes qui profitent des services rendus.

3) *Faculté de gestion autonome des biens.*

La complexité de l'équipement des services des Postes justifie également l'autonomie dans ce domaine.

4) *Personnel.*

L'autonomie projetée n'impliquerait pas nécessairement une modification du statut du personnel.

Il résulte de ces principes énoncés qu'au début tout au moins cette « autonomie » serait restreinte et qu'il y aurait lieu de la considérer comme « technique ». Elle présenterait néanmoins de grands avantages :

— une souplesse accrue de la comptabilité et des opérations budgétaires;

— la possibilité d'imputer les frais de fournitures et de services effectués pour compte de l'Etat ou d'autres organismes, frais qui jusqu'à présent ne pouvaient faire l'objet que d'une imputation fictive.

II. — *Le problème du personnel.*

Actuellement, l'Administration des Postes utilise quelque 29.000 agents, dont près d'un tiers est constitué d'auxiliaires (en 1938, elle comptait 22.313 agents).

Le recrutement du personnel définitif nécessite l'intervention du Secrétariat Permanent de Recrutement. Ces dernières années toutefois ont vu surgir de sérieuses difficultés.

En effet, des mesures gouvernementales ont bloqué temporairement les recrutements, de sorte que l'effectif des cadres n'a pu être régulièrement maintenu à son niveau.

A remarquer en outre, que les carrières à l'Administration des Postes paraissent moins attrayantes aux yeux des personnes ayant terminés leurs études, et ce notamment pour les raisons suivantes : discipline plus sévère que dans d'autres administrations, nécessité d'y assurer des services du soir et de nuit et enfin, débouchés souvent plus alléchants dans d'autres départements.

En bref, le recrutement d'agents définitifs pose des problèmes à l'Administration des Postes. Aussi, peut-on constater qu'actuellement 50 % seulement des emplois repris au cadre sont occupés par des titulaires définitifs.

Il en résulte que ces cadres sont occupés en partie par des auxiliaires qui tous ne possèdent pas les capacités requises.

Cette situation peut être redressée par les moyens suivants :

1) recrutements plus directs, à l'intervention du Secrétariat Permanent de Recrutement; ainsi fut obtenue, le 18 janvier 1961, l'autorisation de procéder au recrutement de 340 commis, 300 rédacteurs et 35 dactylos;

2) recrutement des auxiliaires par voie d'examen, laisse toutefois subsister l'inconvénient de l'instabilité.

Les auxiliaires sont des « temporaires » qui ne perdent aucune occasion d'améliorer leur situation dans d'autres départements. Aussi, entre le 1^{er} janvier 1958 et le 30 juin 1959 (donc au cours d'une période de 18 mois), 814 des 2.451 auxiliaires (soit un tiers) ont-ils démissionné.

2) *Aanleggen van een industriële comptabiliteit.*

Dit zou vooral toelaten over te gaan tot de kostprijzenberekening, met dien verstande dat de kosten in rekening zouden mogen gebracht worden bij de Staat of bij de instellingen voor dewelke diensten gepresteerd worden.

3) *Eigen beheersmogelijkheid over de goederen.*

De complexiteit van de uitrusting van de Postdiensten wettigt ook zelfstandigheid op dit gebied.

4) *Personeel.*

Het statuut van het personeel zou niet noodzakelijk hoeven gewijzigd te worden uit hoofde van de ontworpen autonomie.

Uit de weergave van die grondgedachten is op te maken, dat bij de aanvang althans, de « autonomie » beperkt zou zijn en als « technisch » kan beschouwd worden. Desniettemin, zou zij toch grote voordelen bijbrengen :

— meer soepelheid van de boekhouding en van de begrotingsverrichtingen;

— op het gebied van de aanrekening van de kosten van leveringen en diensten die voor de Staat of voor andere instellingen worden gepresteerd, en die tot hiertoe alleen *fictief* konden worden aangerekend.

II. — *Het personeelsprobleem.*

Het Bestuur der Posterijen benuttigt thans circa 29.000 personeelsleden, waarvan nagenoeg $\frac{1}{3}$ hulpkrachten (in 1938 waren er 22.313 personeelsleden).

De werving van het vast personeel moet noodzakelijk gebeuren door toedoen van het Vast Wervingssecretariaat. Hier hebben zich nochtans de laatste jaren aanzienlijke moeilijkheden voorgedaan.

Inderdaad, ingevolge regeringsmaatregelen werden de wervingen tijdelijk stopgezet, zodat de regelmatige aanvulling van de kaders onderbroken werd.

Daarbij komt dat de loopbanen bij het Bestuur der Posterijen minder aantrekkelijk voorkomen in het oog van de afgestudeerden. In de eerste plaats omdat de tucht bij dit Bestuur zwaarder doorweegt dan elders, tevens omdat er avond- en nachtdiensten te verzekeren vallen en, tenslotte, omdat in andere departementen vaak sneller loopbaan kan gemaakt worden.

Kortom, de aanwerving van vast personeel is voor het Bestuur der Posterijen niet gemakkelijk. Zo komt het dan ook dat momenteel slechts 50 % van de betrekkingen in de kaders door vaste titularissen bezet zijn.

Het gevolg daarvan is dat die kaders gedeeltelijk moeten bezet worden door hulpkrachten, die niet allen de nodige bekwaamheid bezitten.

Middelen om hierin verbetering te betrachten zijn :

1) meer rechtstreekse aanwervingen via het Vast Wervingssecretariaat; zo werd op 18 januari 1961 toelating bekomen voor de aanwerving van 340 klerken, 300 opstellers en 35 dactylo's;

2) werving van de hulpkrachten door middel van examens. Hier blijft niettemin het euvel van de onstandvastigheid voortbestaan. De hulpkrachten zijn « tijdelijken », dewelke geen gelegenheid laten voorbijgaan om een betere toestand te verwerven in andere departementen. Zo hebben tussen 1 januari 1958 en 30 juni 1959 (dus in 18 maanden) op 2.451 hulpkrachten, 815 ontslag gegeven (hetzij één derde).

Les frais exposés pour la formation de ces 814 personnes ont été considérables. On peut admettre qu'ils constituent un poste déficitaire important.

Il est remédié également à cette situation. Le 22 octobre 1960 vit la publication, par voie d'un arrêté royal, du Statut des agents auxiliaires. Les intéressés se voient attribuer de plus amples garanties en matière de stabilité de l'emploi ainsi que des possibilités adéquates d'intégration dans les cadres.

Les examens de régularisation prévus à cet effet seront bientôt organisés par le Secrétariat Permanent de Recrutement. Ces examens portent plutôt sur les connaissances professionnelles que sur les matières scolaires et ne doivent donc pas effrayer les candidats.

III. — Aménagement des cadres.

Le cadre n'a plus été revu depuis 1946 alors que l'extension des services aurait normalement dû entraîner pareil aménagement.

Une première phase de cet aménagement est actuellement en cours d'exécution. Elle concerne les emplois subalternes et porte sur 5.528 emplois temporaires, repris dans les cadres définitifs en vertu de l'arrêté royal du 31 août 1960.

La deuxième phase, qui est en voie de préparation, aura trait aux « emplois intermédiaires » et aux « fonctions dirigeantes » (sous-chef de bureau et au-delà).

Elle a pour but de placer un personnel de contrôle et de direction à la tête du cadre subalterne, nouvellement réaménagé.

À cet effet, le budget prévoit un crédit de l'ordre de 15 millions.

L'exécution du service — imparfaite parfois — en démontre la nécessité.

L'Administration des Postes ne compte actuellement dans son cadre organique aucun architecte, juriste ou traducteur.

L'imprimerie des Chèques Postaux avec ses 200 agents, le Service du timbre à Malines avec 90 agents, les services de motorisation et les garages disposent de trop peu de techniciens. Il en est de même pour les bureaux de tri.

IV. — Problèmes d'exploitation.

1. Les bureaux de poste.

Il y a actuellement 1.830 bureaux de poste.

Ce nombre augmente progressivement (en 1956 il y en avait 1.794). À l'heure actuelle il existe un projet de création de 48 nouveaux bureaux de poste. D'autres seront reclassés dans une catégorie supérieure.

Les tâches, de plus en plus vastes et complexes, requièrent la « décentralisation » de certains services.

Dans les grands centres, la décentralisation est appliquée progressivement. Actuellement elle se pratique à Anvers et à Bruxelles.

2. Le courrier.

Volume :

en 1959, 2 milliards 430 millions de pièces, soit journalièrement plus de 8 millions.

Augmentation :

en 1938 il y avait 1.446 millions de pièces;
en 1955 il y avait 2.317 millions de pièces.

Deze 814 personen hebben veel gekost aan opleiding. Men mag aannemen dat zij een belangrijke verliespost betekenen.

Ook aan deze toestand wordt verholpen. Op 22 oktober 1960, werd bij koninklijk besluit het Statuut van hulpkrachten uitgevaardigd. De rechthebbenden verwerven ruimere waarborgen inzake vastheid van betrekking alsmede passende mogelijkheden tot opneming in de kaders.

De daartoe voorziene regularisatieexamens zullen weldra door het Vast Wervingssecretariaat uitgeschreven worden. Deze examens slaan veeleer op beroepskennissen dan op schoolse vakken, zodat ze niet hoeven af te schrikken.

III. — De aanpassing van de kaders.

Sinds 1946 werd het kader niet meer aangepast, terwijl de uitbreiding van de diensten zulke aanpassing vanzelfsprekend had moeten bijbrengen.

De eerste fase van die aanpassing is thans in het stadium van de uitvoering getreden. Ze heeft thans betrekking op de lagere bedieningen. Zij draagt op 5.528 voorlopige betrekkingen, die bij koninklijk besluit van 31 augustus 1960 in de vaste kaders werden opgenomen.

De tweede fase, die in voorbereiding is, zal betrekking hebben op de « midden-bedieningen » en de « leidende functies » (vanaf onderbureauchef en hoger).

De bedoeling is een toezichts- en leidingpersoneel te plaatsen over dat nieuw aangepast lager kader.

Hiervoor wordt op de begroting een krediet voorzien van 15 miljoen.

Het bewijs dat zulks wel nodig is, ligt in zekere onvolmaaktheden bij de dienstuitvoering.

Thans telt het Bestuur der Posterijen in haar organiek kader geen enkele architect, jurist, noch vertaler.

Te weinig techniciers zijn voorhanden in de drukkerij van het Postcheckkambt met haar 200 personeelsleden, bij de Zegeldienst te Mechelen met 90 personeelsleden, voor de motorisatiediensten en de garages. Hetzelfde geldt eveneens voor de sorteerkantoren.

IV. — Exploitatie-problemen.

1. De Postkantoren.

Er zijn thans 1.830 postkantoren.

Geleidelijk breidt het aantal zich uit (in 1956 waren er 1.794). Thans ligt het plan voor om nog 48 kantoren in te richten. Andere zullen tot een hogere categorie verheven worden.

De uitgebreider en ingewikkelder geworden taken, maken het nodig dat bepaalde diensten zouden « gedecentraliseerd » worden.

In de grote centra wordt de decentralisatie geleidelijk doorgevoerd. Dit geschiedt thans te Antwerpen en te Brussel.

2. De brievenpost.

Omvang :

in 1959, 2 miljard 430 miljoen stukken, hetzij meer dan 8 miljoen per dag.

Aangroei :

in 1938 waren er 1.446 miljoen stukken;
in 1955 waren er 2.317 miljoen stukken.

Il convient d'orienter principalement l'activité postale vers un double objectif :

1) *une* distribution de courrier au moins par jour ouvrable sur l'ensemble du territoire — et ce, *le plus tôt* possible;

2) *une* levée des boîtes au moins par jour ouvrable dans l'ensemble du pays — et ce, *le plus tard* possible.

— La levée des boîtes.

De nombreuses réclamations ont été introduites au sujet des levées des boîtes, suite à la suppression du service dominical.

Depuis il est remédié à cette situation en assurant (du moins dans les villes et les localités importantes) une levée matinale le lundi ou le lendemain des jours fériés légaux.

Actuellement cette règle a tendance à être généralisée. Il s'ensuit qu'en de nombreux cas, la correspondance arrive le même jour chez le destinataire.

— Le tri.

La mécanisation du tri est très poussée à Bruxelles, Anvers, Liège, Charleroi et Gand.

Le stade expérimental est dépassé. Le système donne généralement satisfaction, ce qui n'empêche qu'il reste perfectible, notamment en matière de rendement et d'élimination des erreurs. Pour le personnel la mécanisation constitue sans aucun doute une notable amélioration et elle se justifie pleinement dans le domaine social.

— La distribution.

Comme nous l'avons dit ci-dessus, les statistiques prouvent l'accroissement très considérable des opérations postales.

Non seulement l'accroissement du volume, mais aussi du rayon de la distribution, pose des problèmes. Ce sont surtout des problèmes de personnel, de contrôle et de rapidité des opérations.

Les problèmes relatifs au personnel et au contrôle seront résolus par un recrutement plus adéquat des auxiliaires et de personnel dirigeant, suite au réaménagement des cadres.

En vue d'assurer une exécution plus rapide du service, on a de plus en plus recours à la motorisation. Le parc automobiles de l'Administration des Postes est passé de 271 véhicules en 1956 à 1.078 fin 1960.

Pour le personnel, la motorisation représente également un remarquable progrès social.

— Les réclamations.

Il n'est pas étonnant que la manipulation journalière de plus de 8 millions d'objets de correspondance s'accompagne d'un certain nombre d'erreurs et même de fautes.

Ceci est dû à de multiples causes. Certaines sont imputables à l'expéditeur lui-même : adresse inexacte ou incomplète, écriture illisible. D'autres trouvent leur origine dans les travaux de tri dont la qualité serait effectivement susceptible d'être quelque peu améliorée.

C'est pourquoi, ces derniers temps, l'attention des chefs de service a été attirée, à plusieurs reprises, sur leur responsabilité en ce domaine.

Un meilleur recrutement du personnel ainsi qu'un aménagement adéquat des locaux seront, en ce domaine, des mesures très utiles.

Un contrôle plus sévère s'impose également à cette occasion.

Toutefois, il est réjouissant de constater que le nombre de réclamations a sensiblement diminué ces derniers mois.

De postactiviteit dient voornamelijk gericht te worden naar een dubbel objectief :

1) minstens *één* uitreiking per werkdag over heel het grondgebied — en dit *zó vroeg* mogelijk;

2) ten minste *één* buslichting per werkdag over heel het land — en dit *zó laat* mogelijk.

— De buslichtingen.

Veel klachten werden ingediend in verband met de buslichtingen ingevolge de afschaffing van de zondagdienst.

Sedertdien werd hieraan verholpen, door (minstens in de steden en de belangrijke lokaliteiten) in de zeer vroege uren van de maandagmorgen of van de dagen volgend op de wettelijke feestdagen, een lichting te verzekeren.

Die regel wordt thans zoveel mogelijk verder veralgemeend. Dit heeft als gevolg dat de poststukken in veel gevallen nog dezelfde dag de bestemming bereiken.

— De sortering.

De mechanisering is bij de sortering ver doorgevoerd te Brussel, Antwerpen, Luik, Charleroi en Gent.

Het experimenteel stadium is voorbij. Het stelsel geeft over 't algemeen voldoening, wat niet belet dat het ook nog wel voor verbetering vatbaar blijft, aldus op het gebied van rendement en van feilloosheid. Voor het personeel betekent de mechanisering ongetwijfeld een opmerkelijke verbetering en zij is, ook op sociaal gebied, zeer verantwoord.

— De uitreiking.

Zoals hoger vermeld brengen de statistieken het bewijs van de zeer belangrijke uitbreiding van de postverrichtingen.

Niet alleen de omvangsaangroei, maar ook de afstanden waarover de uitreiking moet dragen, scheppen problemen. Het zijn voornamelijk problemen van personeel, van controle en van snellere afwikkeling.

In de problemen van personeel en controle wordt voorzien door betere werving van hulpkrachten en van leidingpersoneel, ingevolge de kaderaanpassing.

Om de snellere afwikkeling mogelijk te maken wordt vanlangs om meer toevlucht genomen tot de motorisatie. Het autopark bij het Bestuur der Posterijen werd van 271 eenheden in 1956 tot 1.078 einde 1960 opgevoerd.

De motorisatie betekent tevens voor het personeel een merkwaardige sociale vooruitgang.

— De klachten.

Op zichzelf is het niet te verwonderen dat het behandelen van meer dan 8 miljoen poststukken per dag met een aantal vergissingen of zelfs fouten gepaard gaat.

Dit ligt aan velerhande oorzaken. Soms zijn zij te wijten aan de afzenders zelf (verkeerd of onnauwkeurig adres, moeilijk te ontcijferen geschrift). Andere vinden hun oorsprong bij het sorteerwerk, waarvan de kwaliteit wel enigzins kan verbeterd worden.

Daarom werd in de laatste tijd herhaaldelijk gewezen op de verantwoordelijkheid van de diensthoofden.

Een betere werving van het personeel alsook een behoorlijke inrichting van de lokalen zullen hierbij zeer nuttig zijn. Ook scherpere controle dringt zich hierbij op.

Het is evenwel verheugend vast te stellen dat het aantal klachten in de laatste maanden gevoelig afnam.

— *Les opérations financières.*

Il y a lieu à ce propos d'attirer tout spécialement l'attention sur un important processus d'augmentation, tant en ce qui concerne la fréquence qu'en ce qui concerne le montant des opérations financières.

Dans ce domaine, les données suivantes sont éloquentes.

Bulletins de versement :

Année	Nombre	Montant
1938	17.135 millions	59.485 millions
1959	39.648 millions	470.409 millions

Assignations :

1948	16,9 millions	59.409 millions
1959	41,2 millions	466.327 millions

Caisse d'épargne (opérations) :

1938	6,1 millions	6.257 millions
1959	9,2 millions	32.286 millions

A cela s'ajoute enfin la diversité des opérations effectuées aux guichets. Il n'y a, en effet, pas moins de 52 opérations différentes, ce qui n'est pas sans compliquer dans une certaine mesure la tâche du personnel et nécessite une longue et difficile période d'initiation.

— *Les locaux.*

A remarquer que l'Administration des Postes n'est pas habilitée à gérer elle-même ses bâtiments. La construction, la transformation et l'aménagement des locaux, mis à la disposition des services postaux, relèvent de la compétence du Ministère des Travaux Publics.

Il est certain que l'Administration des Postes serait mieux servie si elle gérait elle-même ses bâtiments.

C'est pourquoi le statut autonome envisage de lui confier cette tâche.

L'état de la plupart des bâtiments postaux est déplorable. Plusieurs datent de la période initiale d'activité du service des Postes. Ils sont généralement vétustes et délabrés, et de plus, ils ne sont pas appropriés aux activités actuelles.

Il n'est pas possible de tout modifier en même temps.

Pour le moment, nous nous efforçons d'obtenir du Ministre des Travaux Publics l'adoption et l'exécution d'un programme d'urgence.

V. — *L'Office des chèques postaux.*

843.000 comptes courants sont actuellement tenus à jour par cet office et 30.000 comptes en moyenne s'y ajoutent annuellement.

Avec un effectif de 3.445 agents, l'Office traite journellement environ 800.000 opérations pour un montant approximatif de 3 milliards et demi.

Les dépôts des comptes privés permettent à la Trésorerie d'avoir moins recours à l'emprunt, ce qui signifie une économie annuelle estimée à environ 1 milliard 500 millions.

Actuellement, on s'efforce de réaliser l'automatisation pour la mise à jour des comptes.

A l'Office des Chèques Postaux on incrimine également les carences, à la fois quantitativement et qualitativement, en matière de recrutement ainsi que l'instabilité du personnel.

* * *

— *De financiële verrichtingen.*

Hier moet de bijzondere aandacht gevestigd worden op een aanzienlijke verhoging — zowel wat het aantal als wat het bedrag betreft — van de financiële verrichtingen.

Volgende gegevens zijn sprekend op dat gebied.

Stortingsbulletijns :

Jaar	Aantal	Bedrag
1938	17.135 miljoen	59.485 miljoen
1959	39.648 miljoen	470.409 miljoen

Assignaties :

1938	16,9 miljoen	59.409 miljoen
1959	41,2 miljoen	466.327 miljoen

Spaarkas (verrichtingen) :

1938	6,1 miljoen	6.257 miljoen
1959	9,2 miljoen	32.286 miljoen

Ten slotte is er de verscheidenheid van de verrichtingen aan de loketten. Er zijn namelijk niet minder dan 52 soorten bewerkingen uit te voeren, hetgeen de taak van het personeel vrij ingewikkeld maakt en een lange en moeilijke initiatieperiode vereist.

— *De lokalen.*

Er moet worden opgemerkt dat het Bestuur der Posterijen niet het beheer heeft over zijn gebouwen. Het bouwen, het omvormen en het aanpassen van de lokalen ten behoeve van deze diensten ligt in de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken.

Het is nu wel zo dat het Bestuur der Posterijen beter zou gediend zijn, moest zij zelf voor haar gebouwenpolitiek kunnen instaan.

Het autonoom statuut streeft ernaar, deze taak aan dit Bestuur op te dragen.

De toestand van de meeste postgebouwen is erbarmelijk. Vele dateren uit de periode van de beginactiviteit van het Postwezen. Zij zijn meestal verouderd en vervallen, maar bovendien zijn zij niet aangepast aan de hedendaagse activiteitsvormen.

Alles ineens veranderen gaat niet. Wij doen thans een inspanning om van de Minister van Openbare Werken te bekomen dat een urgentieprogramma zou worden aangenomen en uitgevoerd.

V. — *Het Postcheckambt.*

Het Postcheckambt houdt thans 843.000 lopende rekeningen en er komen er jaarlijks gemiddeld 30.000 bij.

Met 3.445 personeelsleden voert deze dienst dagelijks circa 800.000 bewerkingen uit voor een beloop van circa 3 miljard en half.

Dank zij de deposito's van de partikuliere rekeningen moet de Schatkist minder haar toevlucht nemen tot leningen, wat haar een besparing bijbrengt van circa 1 miljard 500 miljoen per jaar.

Thans wordt de automatiseering nagestreefd voor de rekeningen.

Ook hier klaagt men over de ontoereikendheid, zowel kwantitatief als kwalitatief, bij de aanwerving van het personeel, alsook over de onstandvastigheid van het personeel.

* * *

De ce bref aperçu de la situation actuelle de l'Administration des Postes, il ressort indubitablement que certaines améliorations pourraient être apportées sur l'un et l'autre points.

En même temps on peut donc en conclure que le déficit d'exploitation est dû essentiellement à deux lacunes :

- 1) l'absence d'une rétribution équitable pour toutes les prestations fournies par l'Administration des Postes au profit des autres administrations de l'Etat;
- 2) l'absence d'un quelconque calcul, intérêt pour les capitaux considérables que l'Office des Chèques Postaux met à la disposition du Trésor.

Le comblement des lacunes susdites, effectué dans le cadre de l'autonomie envisagée, en même temps que d'autres améliorations projetées, entraînerait l'assainissement de la gestion et du fonctionnement des services postaux belges, et ceux dans l'intérêt général.

De nombreux points ont été abordés au cours de la continuation au sein de la Commission, de la discussion du budget des Postes.

En ce qui concerne l'autonomie envisagée, un membre de la Commission préconise, comme étant la meilleure formule, la forme de Régie analogue à celle de la R. T. T. Monsieur le Ministre-Sous-Secrétaire d'Etat émet l'avis qu'il est prématuré de prétendre déjà déduire des conclusions pertinentes du travail de la commission, qui, sous la présidence du Secrétaire Général du Département des Communications, est chargée de l'étude de ce problème.

Eu égard au déficit budgétaire et à la remarque y relative, formulée par le Ministre, selon laquelle certains tarifs seraient trop bas, un membre de la Commission désire voir établir une comparaison avec la situation de 1914. Cette comparaison, du moins pour ce qui concerne les tarifs principaux, figure aux documents annexes.

Suite à la déclaration selon laquelle la manipulation d'un imprimé coûte à la Poste 0,90 franc, alors que le tarif est de 0,40 franc, on se demande si l'on n'a pas déjà commis une erreur en août 1959, lorsque ce tarif fut porté de 0,25 franc à 0,40 franc.

Depuis lors, il s'est manifesté dans ce domaine une certaine concurrence de la part d'organismes privés et on se demande dès lors s'il ne conviendrait pas de prendre des mesures en ce domaine.

Alors que le Ministre fait allusion aux imprimés adressés, le membre de la Commission vise les imprimés à distribuer de porte à porte, sans mention de l'adresse du destinataire. Précisément pour cette raison, cette catégorie d'envois échappe au monopole postal et il n'est pas possible d'interdire la concurrence susdite. Afin d'y faire face dans une certaine mesure un arrêté est pris en ce moment en vertu duquel dorénavant seront appliquées des ristournes de 10, 20 ou 30 % selon qu'il s'agit de dépôts, comportant au minimum respectivement 50.000, 100.000 ou 150.000 exemplaires et reportés sur un délai maximum de 15 jours.

Un membre de la Commission est d'avis qu'il serait souhaitable d'étendre l'emploi de distributeurs automatiques pour la vente de timbres-poste, car grâce à ces appareils, la tâche des bureaux se trouverait allégée, et ils permettraient aux usagers de se procurer des timbres en dehors des heures d'ouverture des bureaux de postes.

Dans le cadre des possibilités budgétaires, l'Administration des Postes s'efforce effectivement d'augmenter le nombre de ses distributeurs automatiques de timbres. A cet effet, un programme d'achat a été élaboré et, durant l'année écoulée, 500 appareils ont déjà été installés. Au cours de la même période, le service du Timbre à Malines a délivré 1.389.320 timbres en rouleaux. Il faut remarquer toutefois que l'incidence favorable de ces appareils sur

Uit dit beknopt overzicht van de huidige toestand bij het Bestuur der Posterijen wil blijken dat het een en ander ongetwijfeld voor verbetering vatbaar is.

Er weze echter meteen uit afgeleid dat het exploitatie-tekort hoofdzakelijk te wijten is aan :

- 1) gemis aan rechtmatige vergelding voor al de diensten, door het Bestuur der Posterijen aan andere Staatsbesturen verstrekt;
- 2) ontstentenis van enige interest voor de hoogst belangrijke kapitalen die het Postcheckambt ter beschikking van de Schatkist stelt.

In het raam van de beoogde autonomie zou de aanvulling van gezegde leemten, samen met de andere opgezette verbeteringen, leiden tot sanering van beheer en werking der Belgische postdiensten en dit in het belang van allen.

Bij de verdere bespreking van de begroting voor de Posterijen in de schoot van de Commissie komen talrijke punten ter sprake.

In verband met de nagestreefde autonomie stelt een lid van de Commissie, als de beste formule de regievorm voorop, in de aard van de R. T. T. De heer Minister-Onderstaatssecretaris geeft te kennen dat het terzake voorbarig is thans reeds gegronde gevolgtrekkingen te halen uit het werk van de ingestelde Commissie die, onder het voorzitterschap van de Secretaris-Generaal van het departement van Verkeerswezen met de bestudering van dit probleem belast is.

Ten overstaan van het begrotingstekort en de daaraan door de Minister gekoppelde bemerking dat sommige tarieven te laag zijn, wenst een lid van de Commissie een vergelijking te zien met de toestand van 1914. Deze vergelijking, althans wat de voornaamste tarieven betreft, komt voor in de bijlagen.

Ingevolge de verklaring dat de behandeling van één drukwerk aan de Post 0,90 frank kost, terwijl het tarief slechts 0,40 frank bedraagt, wordt de bedenking gemaakt of men niet reeds verkeerd heeft gehandeld in augustus 1959 toen dit tarief van 0,25 frank op 0,40 frank werd gebracht. Er is sedertdien in dit domein immers een zekere concurrentie vanwege private organismen totstandgekomen en men vraagt zich dan ook af of hier geen maatregelen dienen getroffen.

Waar de Minister het heeft over geadresseerde drukwerken bedoelt het Commissielid de drukwerken huis-aan-huis te bestellen, waarbij geen adres van de bestemming voorkomt. Juist om deze reden ontsnapt dit soort van zendingen aan het postmonopolie en kan gezegde concurrentie niet verboden worden. Ten einde er eniger mate het hoofd aan te bieden, is thans een besluit getroffen waarbij voortaan kortingen van 10, 20 of 30 % worden toegepast, naar gelang het afgiften van respectievelijk ten minste 50.000, 100.000 of 150.000 exemplaren betreft, gespreid over maximum 15 dagen.

Een lid van de Commissie acht het wenselijk dat een ruimer gebruik zou gemaakt worden van de zelfbedieningstoestellen voor postzegelverkoop, omdat deze toestellen de postkantoren ontlasten en de verbruikers toelaten zich zegels aan te schaffen buiten de openingsuren van de postkantoren.

In het raam van de begrotingsmogelijkheden spant het Bestuur der Posterijen werkelijk in om het aantal automatische zegelverdelers te verhogen. Daartoe werd een aankoopprogramma opgemaakt en, tijdens het verlopen jaar, werden reeds 500 toestellen geplaatst. In hetzelfde jaar leverde de zegeldienst te Mechelen 1.389.320 zegels op rollen af. Op te merken valt evenwel dat de gunstige weerslag van deze apparaten op de bedrijvigheid aan de loketten beperkt

l'activité des guichets est restreinte, du fait que seuls en font usage les clients utilisant de petites quantités de timbres.

Un autre point important des débats a trait à la mécanisation du travail de tri. On se demande si celui-ci donne entière satisfaction, si les frais d'installation fort élevés sont bien justifiés et enfin si le travail des préposés aux machines de tri n'est pas plus difficile à présent que jadis.

Le tri mécanique présente également des avantages et des inconvénients, comme toute innovation technique, de même il compte ses partisans et ses adversaires.

Or, tous les pays où le service postal est intense, étudient la mécanisation du tri ou ont déjà entamé cette mécanisation.

Puisque l'industrie belge a construit une machine de tri, il est parfaitement normal que l'Administration des Postes belge ait fait l'acquisition d'un tel équipement et qu'elle contribue, ce faisant, aux expériences en cours dans bon nombre de pays, tout en soutenant l'industrie nationale.

Dès à présent, il est indéniable que l'emploi de machines de tri présente de réels avantages.

La mécanisation du tri devrait avoir pour conséquence de promouvoir l'échange de correspondances. Incontestablement, l'emploi de la machine de tri présente les avantages ci-après, lesquels permettent de faire face à l'activité sans cesse croissante de la poste :

— possibilité d'absorber plus aisément le trafic, lequel est intense à certaines heures;

— augmentation du rendement des trieurs comparé à celui des trieurs manuels;

— tri immédiat dans un nombre déterminé de cases qui, dans les circonstances actuelles, peut atteindre le chiffre de 340;

— réduction sensible de la double manipulation inhérente au tri manuel, du fait que le trieur manuel ne peut se servir directement que de 75 cases;

— concentration du courrier à trier en vue de décharger d'autres bureaux.

En ce qui concerne le personnel, il s'avère évident que l'emploi de la machine a amélioré les conditions de travail. Etant donné que les machines sont de date récente, il est toutefois impossible de déterminer, dès à présent, avec certitude si le tri mécanique occasionné aux opérateurs une fatigue particulière.

À bref délai, nous ferons une visite collective au centre mécanique de tri de Bruxelles X, déclare Monsieur le Ministre, de même qu'aux services des chèques postaux, pour que les membres de la Commission puissent se rendre compte *de visu* des conditions de travail dans ces deux organismes.

La Commission s'intéresse ensuite aux problèmes de personnel, notamment aux nombreux auxiliaires dont la situation vient d'être réglée statutairement par arrêté royal du 22 octobre 1960.

On se préoccupe surtout du genre d'examens auxquels seront soumis ces agents en vue de leur admission à titre définitif.

Les examens en question sont toutefois conçus de manière telle que les candidats auront le choix entre différents groupes de questions portant sur des matières classiques ayant trait à des connaissances professionnelles.

Le choix des groupes permet la réussite des intéressés sans que ceux-ci aient à concourir sur l'une des branches classiques, sauf toutefois pour les agents auxiliaires qui seraient candidats à un emploi définitif de commis ou de

is door het feit dat alleen de verbruikers van kleine hoeveelheden zegels van deze toestellen gebruik maken.

Een ander belangrijk punt in de bespreking is de mechanisering van het sorteerwerk. Men vraagt zich af of deze voldoening schenkt, of de hoge installatiekosten wel verantwoord zijn en, ten slotte, of de bedieners van de sorteermachine het nu niet veel lastiger hebben dan voorheen.

Zoals voor alle technische nieuwigheden, biedt de gemechaniseerde sortering insgelijks voor- en nadelen en ontmoet ze voor- en tegenstanders.

Welnu, al de landen met belangrijke brievenpost bestuderen het mechaniseren van de sortering, of zijn de weg van de mechanisering reeds opgegaan.

Daar de Belgische nijverheid een sorteermachine heeft gebouwd, is het volkomen normaal dat het Bestuur der Belgische Posterijen zich dergelijke uitrusting hebben aangeschaft, dat dit Bestuur aldus bijdraagt tot de proefnemingen die in talrijke landen aan de gang zijn, terwijl dit Bestuur meteen de nationale industrie steunt.

Het is thans reeds onbetwistbaar dat het gebruik van sorteermachines werkelijke voordelen biedt.

De mechanisering van de sortering zou het bevorderen der briefwisseling tot gevolg moeten hebben. Onbetwistbaar biedt het gebruik van de sorteermachine de hiernavermelde voordelen welke van aard zijn te beantwoorden aan de steeds meer toenemende postbedrijvigheid :

— de mogelijkheid gemakkelijker het hoofd te bieden aan het trafiek dat massaal geworden is op bepaalde uren;

— de verhoging van het rendement der sorteersers in vergelijking met deze van de handsortering;

— de rechtstreekse sortering in een aantal vakken, dat in de huidige toestand tot 340 kan oplopen;

— de belangrijke vermindering van de dubbele behandeling, eigen aan de handsortering, omdat de handsorteerder rechtstreeks slechts een 75-tal vakken kan bestrijken;

— de concentratie van de te verwerken koerier ter ontlasting van andere kantoren.

Wat het personeel betreft valt het niet te ontkennen dat het benutten van de machine de arbeidsvoorwaarden heeft verbeterd. Aangezien de machines van recente data zijn is het evenwel niet mogelijk thans met zekerheid te bepalen of de mechanische sortering bijzondere vermoeienissen bij de operatoren veroorzaakt.

Wij zullen eerlang een gezamenlijk bezoek brengen aan het gemechaniseerd sorteercentrum van Brussel X, verklaart de heer Minister, alsmede aan de Postcheckambt, opdat de Commissieleden zich *de visu* rekenschap zouden kunnen geven van de arbeidsvoorwaarden in beide instellingen.

De belangstelling van de Commissie gaat verder naar de personeelsproblemen, inzonderheid naar de talrijke hulpkrachten, wier toestand bij koninklijk besluit van 22 oktober 1960, statutair geregeld werd.

Men is vooral bezorgd om de aard van de examens waaraan deze personeelsleden zullen onderworpen worden met het oog op hun regularisatie in vast verband. De examens in kwestie zijn echter derwijze opgevat dat de kandidaten de keuze zullen hebben tussen verscheidene groepen van vragen, zowel over klassieke vakken als over de kennis van de dienst of van het vak.

De keuze van de groepen laat de belanghebbenden toe te slagen zonder in een der klassieke vakken mede te dingen, met uitzondering evenwel van de hulpkrachten-beambten, kandidaten voor een vaste betrekking van klerk

sous-percepteur des postes. Pour ces derniers, la rédaction est obligatoire, mais non les autres matières classiques.

Ces questions ont déjà été mises au point en accord avec le Secrétariat Permanent de Recrutement. Entretemps, l'Administration fournit un effort maximum pour aider les auxiliaires dans leur préparation aux épreuves de régularisation, et ce, par l'organisation de cours et la publication de tableaux synoptiques.

Les premières épreuves dans chaque grade auront lieu dans le courant du 2^e trimestre de cette année.

Les auxiliaires qui n'auront pas satisfait à ces épreuves auront de nouvelles chances dans un délai de 6 ans prenant cours le 5 novembre 1960.

Ils seront maintenus en service comme auxiliaires aussi longtemps qu'il ne sera pas possible de les intégrer dans le cadre des agents définitifs de l'Etat.

Alors que les documents annexés fournissent la réponse à certaines questions posées par des membres de la Commission, les autres renseignements sollicités leur seront fournis par écrit.

Le Rapporteur,
L. DELHACHE.

Le Président,
P. DE PAEPE.

Annexes.

Ci-après, un tableau comparatif des principaux tarifs de 1914 et 1960.

	1914	1960
—	—	—
Catégories	1914	1960
—	—	—
Lettres (1 ^{re} échelle de poids).	fr. 0,10	fr. 3,—
Cartes postales.	fr. 0,05	fr. 2,—
Imprimés (50 gr).	fr. 0,02	fr. 0,40
Journaux remis par l'éditeur.	fr. 0,01	fr. 0,15

QUESTION :

Certains auxiliaires ne sont utilisés que quelques heures par jour ou quelques jours par semaine et ne peuvent cependant bénéficier de l'indemnité de chômage. Cette situation est asociale et rétrograde.

L'Administration ne peut-elle prendre des mesures pour résoudre ces cas et confier une prestation complète à ces auxiliaires?

RÉPONSE :

En principe, les auxiliaires ne sont utilisés que d'une façon incomplète et ou par intermittence.

Ils ne peuvent prétendre à l'indemnité de chômage parce que :

- 1) ils ont choisi volontairement un emploi de complément;
- 2) s'ils sont utilisés régulièrement, même si ce n'était que 2 heures par jour, ils ne sont pas considérés comme chômeur;
- 3) en cas d'utilisation de quelques jours seulement par semaine, ils ne peuvent être considérés comme chômeur partiel étant donné que les périodes d'utilisation n'alternent pas régulièrement avec des périodes de non-utilisation et, de ce fait, ils sont exclus de l'indemnité de chômage accordée aux chômeurs partiels;
- 4) ils doivent se tenir constamment à la disposition de l'Administration et ne peuvent être inscrits comme chômeurs à la recherche de travail, ni accepter immédiatement tout emploi convenable qui leur serait présenté par le bureau de placement.

L'Administration des Postes tente toutefois d'obtenir que les auxiliaires non utilisés puissent s'adresser aux bureaux régionaux de chômage en vue de la sauvegarde de leurs droits éventuels aux indemnités.

Le problème des prestations incomplètes ne se pose généralement que dans les petits bureaux. L'Administration s'efforce autant que possible de donner aux auxiliaires à prestations incomplètes, une affectation de complément dans les bureaux des environs de leur bureau d'attache.

of onderpostontvanger. Voor hen is het opstel verplichtend, doch niet de andere schoolse vakken.

Deze kwesties werden reeds in overleg met het Vast Wervingssecretariaat nader afgewaakt. Inmiddels levert het Bestuur, door inrichting van cursussen en aflevering van syllabi, een optimum inspanning om de hulpkrachten bij hun voorbereiding tot de regularisatieproeven behulpzaam te zijn. De eerste proeven in elke graad zullen in de loop van het 2^{de} kwartaal van dit jaar plaats hebben.

De hulpkrachten die in deze proeven niet slagen zullen nog nieuwe kansen krijgen binnen een termijn van 6 jaar welke ingaat op 5 november 1960. Zij blijven als hulpkracht in dienst behouden zolang het niet mogelijk is hen in de schoot van het statutaire Rijkspersoneel op te nemen.

Enkele vragen van Commissieleden worden in de bijlagen beantwoord, terwijl andere inlichtingen schriftelijk zullen worden verstrekt.

De Verslaggever,
L. DELHACHE.

De Voorzitter,
P. DE PAEPE.

Bijlagen.

De bijzonderste tarieven van 1914 en 1960 zijn hierna vergeleken :

Multipliqueur	Rapport entre les prix de détail de 1914 et 1960	
—	—	—
Vermenigvuldiger	Verhouding tussen de detailprijzen van 1914 en 1960	Categorieën
—	—	—
30	33	Brieven (1 ^o gewichtsschaal)
40	33	Postkaarten
20	33	Drukwerken (50 gr)
15	33	Nieuwsbladen afgegeven door de uitgever

VRAAG :

Sommige hulpkrachten worden slechts een paar uur per dag of een paar dagen per week benutted en kunnen nochtans niet van de werklozensteun genieten. Deze toestand is volkomen onsociaal en verachtend.

Kan het Bestuur geen maatregelen treffen om deze gevallen op te lossen en een volledige taak te geven aan deze hulpkrachten?

ANTWOORD :

De hulpkrachten zijn in principe onvolledig en/of bij tussenpozen benutted.

Zij kunnen op de werklozensteun geen aanspraak maken omdat zij :

- 1) vrijwillig een toekomstige betrekking hebben gekozen;
- 2) indien zij regelmatig, zelfs slechts gedurende 2 uren per dag, benutted zijn, worden ze niet beschouwd als werkloos zijnde;
- 3) bij een benutting van slechts enkele dagen per week, niet kunnen beschouwd worden als gedeeltelijk werkloos, aangezien de perioden van tewerkstelling niet regelmatig afwisselen met perioden van niet tewerkstelling en, hierdoor ook, uitgesloten worden van de werklozensteun toegestaan aan de gedeeltelijk werklozen;
- 4) zich steeds ter beschikking moeten houden van het Bestuur en niet kunnen ingeschreven worden als werkzoekenden, noch iedere behoorlijke betrekking onmiddellijk kunnen aanvaarden die hun door de plaatsingsdienst zou worden aangeboden.

Het Bestuur der Posterijen poogt nochtans te bekomen dat de hulpkrachten zonder benutting zich tot de gewestelijke burelen van de werklozensteun zouden kunnen wenden, met het oog op het vrijwaren van hun eventuele rechten op de vergoedingen.

Het probleem van de onvolledige taken stelt zich doorgaans alleen in de kleine kantoren. Het Bestuur spant zich in om de hulpkrachten met onvolledige taak, zoveel mogelijk, in de onliggende kantoren van hun aanhechtingskantoor een aanvullende benutting te geven.

QUESTION :

A maintes reprises, il a été constaté que des faire-part pour des enterrements ayant lieu le lundi parvenaient trop tard. Le décès intervient par exemple le jeudi, les faire-part sont remis à la Poste le vendredi et ne sont pas distribués à temps le lundi. N'y a-t-il pas moyen de remédier à cet état de choses ?

RÉPONSE :

Les dispositions réglementaires en vigueur en ce domaine prévoient que les faire-part doivent être traités de la même façon que les lettres.

Par conséquent, lorsque ces envois sont remis à la Poste le vendredi avant la dernière levée des boîtes aux lettres, ils doivent être remis lors de la première distribution du samedi.

QUESTION :

Ne conviendrait-il pas de mettre, dans le centre de tri mécanisé, les sacs à l'expédition dans des containers ? A Bruxelles X on voit par exemple des agents qui jettent le courrier, sac par sac, dans les fourgons, ce qui occasionne également une perte de temps.

RÉPONSE :

L'Administration des Postes estime que l'emploi de containers n'est pas pratique pour le transport du courrier. De par leur poids et leur volume ces containers ne se prêtent pas à une manipulation aisée.

Ils ne peuvent être acheminés par tous les trains, ce qui est indispensable pour le courrier. Enfin, leur manipulation exige un appareillage trop coûteux.

QUESTION :

Le Ministre ne pense-t-il pas qu'en accordant, comme le font les Banques, aux titulaires de comptes un intérêt réduit, il serait possible d'accroître, dans une très large mesure, l'activité de l'Office des Chèques Postaux ?

RÉPONSE :

L'Administration des Postes ne peut que s'appuyer sur l'argumentation développée à ce propos, à diverses reprises, et notamment dans l'annexe III du document parlementaire n° 79 — Sénat de Belgique — Session extraordinaire de 1946.

« Le législateur a, en effet, estimé que l'Office des Chèques Postaux n'avait pas pour mission d'appeler l'épargne et de la faire fructifier, mais qu'il ne devait être qu'un dépositaire provisoire dont le rôle essentiel était le règlement rapide, simple et peu coûteux des transactions entre débiteurs et créanciers. L'absence d'un intérêt est d'ailleurs largement compensée par les avantages spéciaux dont les ayant-compte jouissent en Belgique : gratuité des virements, franchise postale pour les plus adressés au service des chèques et les envois de celui-ci aux titulaires; gratuité des communications particulières sur les bulletins de versement, chèques et virements; délivrance d'un extrait de compte; exonération du droit de timbre pour les ordres divers; exonération du droit fiscal pour les acquits sur les assignations. »

Les avoirs en compte sont extrêmement mouvants et l'attribution d'un intérêt supposerait une certaine immobilité des avoirs, ce qui irait à l'encontre du but de l'Office des Chèques Postaux qui est précisément d'accélérer la rotation des capitaux.

QUESTION :

Les usagers éprouvent, en raison de la réglementation désuète, de grosses difficultés lors de l'ouverture d'un compte. D'autre part, les A.S.B.L. et les Associations de fait subissent une réglementation particulièrement draconienne lorsque les fondés de pouvoir changent. Enfin, il est arrivé que des personnes ayant subi une condamnation et qui voulaient s'amender, se voyaient refuser l'ouverture d'un compte de chèque postal. N'y aurait-il pas moyen d'alléger quelque peu cette procédure ?

RÉPONSE :

Les conditions, mises à l'obtention d'ouverture d'un compte et destinées à mettre l'Office des Chèques Postaux à l'abri de tout ennui ou de tout reproche, ne prévoient notamment, pour les particuliers, qu'une élémentaire justification d'identité et d'honorabilité.

VRAAG :

Herhaaldelijk wordt vastgesteld dat doodsberichten voor begrafenis die doorgaan op een maandag te laat toekomen. Het alsterven gebeurt b.v. op donderdag, de doodsberichten worden aan de Post afgeleverd op vrijdag en worden niet tijdig op maandag uitgereikt. Kan er geen middel op gevonden worden ?

ANTWOORD :

De reglementaire beschikkingen terzake voorzien dat de doodsberichten, wat betreft hun behandeling, met de brieven worden gelijkgesteld.

Bijgevolg moeten deze poststukken wanneer zij op vrijdag en vóór de laatste buslichting ter post worden bezorgd, bij de eerste uitreiking op zaterdag rondgedeeld worden.

VRAAG :

Zou het niet wenselijk zijn de zakken in de gemechaniseerde sorteercentra op voorhand ter bestemming in containers te plaatsen. Te Brussel X b.v. ziet men de postbedienden die postpakketten, zak per zak in de trein werpen. Hierbij wordt nog veel tijd verloren.

ANTWOORD :

Het Bestuur der Posterijen acht het gebruik van containers voor het vervoer van de postzakken niet praktisch omdat deze zich door hun gewicht en omvang niet tot een gemakkelijke behandeling lenen.

Ook kunnen ze niet met alle treinen worden vervoerd wat voor de postkoerier noodzakelijk is. Ten slotte vergt de behandeling ervan een te kostelijke apparatuur.

VRAAG :

Denkt de heer Minister niet dat het toekennen van een kleine rente aan de houders van rekeningen bij het Bestuur der Postchecks, zoals de Banken doen, de mogelijkheid zou bieden de activiteit van het Bestuur der Postchecks in aanzienlijke mate uit te breiden ?

ANTWOORD :

Het Bestuur der Posterijen kan zich slechts steunen op de terzake reeds herhaalde malen en inzonderheid, in bijlage II aan het Parlementair document n° 79 — Belgische Senaat, Buitengewone zitting 1946 — ontwikkelde argumenten.

« ... De wetgever is inderdaad van oordeel dat het Bestuur der Postchecks niet tot doel heeft het sparen na te streven en vruchten te doen opleveren, maar dat het slechts een tijdelijke bewaarder moet zijn met als belangrijkste taak op eenvoudige, vlugge en goedkope wijze de verrichtingen tussen debiteurs en crediteurs te regelen. Het ontbreken van een rente wordt trouwens ruimschoots vergoed door de bijzondere voordelen waarvan de rechthebbenden in België genieten : kosteloze overschrijvingen, postvrijdom voor de briefwisseling gericht aan de checkdienst en voor de zendingen van de checkdienst aan de houders van rekeningen; kosteloosheid der mededelingen aangebracht op stortingbulletijns, checks en overschrijvingen, aflevering van een rekeningsuittreksel; vrijstelling van zegelrecht voor verscheidene orders; vrijstelling van fiscaal recht voor de kwijtingen aangebracht op assignaties. »

De rekening-tegoeden zijn uiterst veranderlijk en de toekenning van een rente zou een zekere onveranderlijkheid der inslagen onderstellen, wat tegenstrijdig zou zijn met het werkelijke doel van de checkdienst, nl. de omloop der kapitalen te versnellen.

VRAAG :

De gebruikers, ter oorzaak van de verouderde reglementering, onder vinden grote moeilijkheden bij het openen van een rekening. Anderzijds zijn de V.Z.W.D. en de « Feitelijke Verenigingen » aan een bijzonder strenge reglementering onderworpen bij de vervanging van gevolmachtigden. Tenslotte is het voorgekomen dat aan personen die een veroordeling hebben opgelopen en zich willen beteren, de opening van een postcheckrekening geweigerd werd. Bestaat er mogelijkheid die procedure enigzins te versoepelen ?

ANTWOORD :

De voorwaarden om de opening van een postcheckrekening te bekomen en die er op gericht zijn het Bestuur der Postchecks te behoeden voor allerlei moeilijkheden en bezwaren voorzien, voor particuliere personen, slechts een eenvoudige rechtvaardiging van hun identiteit en eerlijkheid.

En ce qui concerne les sociétés, associations sans but lucratif, firmes, associations de fait, l'Office des Chèques Postaux ne fait qu'exiger les documents attestant leur existence (annexe du *Moniteur Belge*, extrait du Registre de Commerce, etc.).

D'autre part, les associations sans but lucratif et les associations de fait sont soumises au même régime que tous les titulaires, dans les cas de changement de mandataires et la simplification des formalités prévues pour la circonstance dépend essentiellement de l'initiative des intéressés.

Enfin, l'Office des Chèques Postaux n'a jamais pratiqué une politique de refus systématique pour les personnes ayant encouru une condamnation qui sollicitent l'ouverture d'un compte de chèques postaux.

QUESTION :

Dans les provinces de Namur et de Luxembourg, les exprès arrivent régulièrement après les lettres ordinaires. Quelles sont les mesures que l'Administration compte prendre pour éliminer ces inconvénients ?

RÉPONSE :

Le manque de porteurs et l'impossibilité d'en recruter à défaut de candidats font que, dans bon nombre de localités rurales, particulièrement dans les provinces citées, les exprès ne peuvent bénéficier d'une distribution spéciale et doivent dès lors être confiés aux facteurs en tournée.

Il arrive aussi dans certains bureaux télégraphiques qu'en raison du nombre limité de porteurs, de la quantité d'exprès en instance de distribution et de la longueur des courses à effectuer, des envois soient remis au destinataire après le courrier ordinaire.

L'Administration des Postes étudie actuellement, de commun accord avec la R.T.T. et la S.N.C.B., la réorganisation complète du service des exprès postaux. Suivant les prévisions, la remise à domicile sera assurée uniquement par la R.T.T., à partir d'une certaine de centres de distribution motorisés.

QUESTION :

Le plafond des opérations autorisées par les facteurs en tournée, est actuellement de 10.000 francs. N'y a-t-il pas moyen de relever ce plafond ?

RÉPONSE :

Le maximum de 10.000 francs semble satisfaire la clientèle intéressée si l'on s'en rapporte aux demandes excessivement rares tendant à encore augmenter cette somme.

Il s'agit d'ailleurs ici d'une question particulièrement délicate du point de vue des responsabilités, encourues non seulement par les facteurs mais encore par les percepteurs dont ils dépendent.

En effet, les facteurs pour traiter leurs opérations financières, se trouvent le plus souvent dans des conditions de travail peu confortables et leur sécurité ne peut être garantie d'une façon absolue.

Wat betreft de maatschappijen, de verenigingen zonder winstbejag, de firma's, de feitelijke verenigingen, eist het Bestuur der Postchecks slechts het voorleggen van documenten waaruit hun bestaan blijkt (bijlagen tot het Staatsblad, uittreksel uit Handelsregister, enz.).

Anderzijds worden de verenigingen zonder winstbejag en de feitelijke verenigingen, in geval van verandering der lasthebbers, aan dezelfde reglementering onderworpen als alle andere rekeninghouders en de vereenvoudiging van de voorziene formaliteiten hangt grotendeels van het initiatief der belanghebbenden af.

Tenslotte heeft het Bestuur der Postchecks nooit een politiek van systematische weigering gevolgd tegenover de personen die een veroordeling hebben opgelopen en die de opening van een postcheckrekening wensden.

VRAAG :

In de provincies Namen en Luxemburg komen de spoedzendingen regelmatig na de gewone brieven toe. Welke maatregel denkt het Bestuur te nemen om dit bezwaar uit te schakelen ?

ANTWOORD :

Bij gebrek aan dragers en wegens de onmogelijkheid er aan te werven bij gemis aan kandidaten, kunnen de spoedzendingen in veel landelijke gemeenten, hoofdzakelijk in de genoemde provincies, niet van een bijzondere uitreiking genieten en dienen ze bijgevolg aan de bestellers op ronde toevertrouwd.

Het gebeurt ook in zekere telegraafkantoren dat, uit hoofde van het beperkt aantal dragers, wegens de hoeveelheid spoedstukken die voorhanden zijn of wegens de afstanden die moeten afgelegd worden, dat spoedzendingen na de gewone briefwisseling aan de bestemming worden overhandigd.

Het Bestuur der Posterijen onderzoekt thans, in gemeen overleg met de R.T.T. en de N.M.B.S., de volledige wederinrichting van de dienst der spoedzendingen. Volgens de vooruitzichten zal de afgifte ten huize uitsluitend door de R.T.T. verzekerd worden, te beginnen met een honderdtal gemotoriseerde uitreikingscentra.

VRAAG :

Het maximum van de toegelaten geldverrichtingen op ronde is thans 10.000 frank. Is het niet mogelijk dit plafond te verhogen ?

ANTWOORD :

Het maximum van 10.000 frank schijnt de belanghebbende clientèle te voldoen wanneer men rekening houdt met de zeer zeldzame aanvragen tot verhoging van dit bedrag.

Trouwens gaat het hier om een bijzonder gewichtige aangelegenheid onder oogpunt van de dragen verantwoordelijkheden niet alleen door de bestellers, maar tevens door de postontvangers waarvan zij afhangen.

Inderdaad, om hun financiële verrichtingen uit te voeren, bevinden de bestellers zich meestal in weinig comfortabele voorwaarden en hun veiligheid kan niet steeds op afdoende wijze gewaarborgd worden.