

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 29 JUNI 1927.

Begrooting van de Beheeren van Zeewezen, Posterijen, Telegrafen en Luchtvaart, voor het dienstjaar 1927 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER PROSPER DE BRUYN.

MIJNE HEEREN,

De oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, krachtens de wet van 23 Juli 1926, bracht een aanzienlijke wijziging in de Begrooting van het groote Departement van Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen, Zeewezen en Luchtvaart.

Deze begrooting omvat inderdaad niet langer meer de vermelding van de ontvangsten en uitgaven, zoowel gewone als buitengewone, afhangende van het eigenlijk beheer van de Spoorwegen.

Deze toestand heeft een zeker getal leden verontrust; na een gedachtenwisseling, was men het eens om gebeurlijk over te gaan tot het onderzoek en de bespreking van het beheer der Spoorwegen, naar aanleiding van het indienen bij de Kamer, van de balansrekening alsmede van de winst- en de verliesrekening der Nationale Maatschappij. (Artikel 19 van de wet van 23 Juli 1926.)

De huidige begrooting omvat :

- A. — DE CENTRALE DIENSTEN.
- B. — HET ZEEWEZEN.
- C. — DE POSTERIJEN.
- D. — DE TELEGRAFEN EN TELEFONEN.
- E. — DE CENTRALE DIENST VOOR DRUKWERKEN.
- F. — DE LUCHTVAART.

Ten einde het onderzoek te vergemakkelijken en een nuttige vergelijking

⁽¹⁾ Begrooting door den Senaat overgemaakt, n^o 4-XVII.

⁽²⁾ De Commissie, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit : 1^o de leden van de Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Openbare Werken : de heeren Bologne, Brunfaut, Brassinne, De Bruyn (Prosper), De Bruyne (René), de Selys Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Lemonnier, Libbrecht, Maillien, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker en Vindevogel ; 2^o zes leden door de afdeelingen benoemd : de heeren Pussemier, Boens, Theelen, Bologne, Goffaux en Merget.

Dit verslag n^o 272 werd rondgedeeld den 1 Juli 1927. (Art. 4 van het besluit van de Kamer betreffende de behandeling van de Begrootingen.)

Kamer der Volksvertegenwoordigers.

VERGADERING VAN 29 JUNI 1927.

Begrooting van de Beheeren van Zeewezen, Posterijen, Telegrafen
en Luchtvaart, voor het dienstjaar 1927 ⁽¹⁾.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE ⁽²⁾ UITGEBRACHT DOOR DEN HEER **PROSPER DE BRUYN**.

MIJNE HEEREN,

De oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, krachtens de wet van 23 Juli 1926, bracht een aanzienlijke wijziging in de Begrooting van het groote Departement van Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen, Telefonen, Zeewezen en Luchtvaart.

Deze begrooting omvat inderdaad niet langer meer de vermelding van de ontvangsten en uitgaven, zoowel gewone als buitengewone, afhangende van het eigenlijk beheer van de Spoorwegen.

Deze toestand heeft een zeker getal leden verontrust; na een gedachtenwisseling, was men het eens om gebeurlijk over te gaan tot het onderzoek en de bespreking van het beheer der Spoorwegen, naar aanleiding van het indienen bij de Kamer, van de balansrekening alsmede van de winst- en de verliesrekening der Nationale Maatschappij. (Artikel 19 van de wet van 23 Juli 1926.)

De huidige begrooting omvat :

- A. — DE CENTRALE DIENSTEN.
- B. — HET ZEEWEZEN.
- C. — DE POSTERIJEN.
- D. — DE TELEGRAFEN EN TELEFONEN.
- E. — DE CENTRALE DIENST VOOR DRUKWERKEN.
- F. — DE LUCHTVAART.

Ten einde het onderzoek te vergemakkelijken en een nuttige vergelijking

⁽¹⁾ Begrooting door den Senaat overgemaakt, n^o 4-XVII.

⁽²⁾ De *Commissie*, voorgezeten door den heer Hallet, bestond uit : 1^o de leden van de *Commissie voor de Spoorwegen, Posterijen, Telegrafen en Openbare Werken* : de heeren Bologne, Brunfaut, Brassinne, De Bruyn (Prosper), De Bruyne (René), de Selys Longchamps, Duchatel, Goetgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Lemonnier, Libbrecht, Maillien, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker en Vindevogel ; 2^o zes leden door de afdelingen benoemd : de heeren Pussemier, Boens, Theelen, Bologne, Goffaux en Merget.

te maken, wijzen wij in eene tabel de cijfers aan van de vorige Begrooting voor elk van de onderscheidene Beheeren en de definitief door den Senaat vastgestelde ramingen voor het huidige dienstjaar.

GEWONE UITGAVEN.

	1926	1927
Centrale Diensten	(Bestonden niet afzonderlijk.)	43,363,160
Zeewezen	57,299,983	88,051,360
Posterijen	203,476,283	288,605,435
Telegrafen en Telefonen	162,118,548	207,095,423
Centrale Dienst voor Drukwerken.	27,710,059	29,979,470
Luchtvaart	7,938,961	10,160,047
		637,254,895

De verhoogingen zijn grootendeels te wijten aan de onderscheidene verbeteringen van den toestand van het personeel, naar aanleiding van de aanzienlijke stijging van het index-cijfer en van de laatste aanpassing der loonen en wedden (1 Maart 1927).

GEWONE ONTVANGSTEN.

	1926	1927
Centrale diensten	(Bestonden niet afzonderlijk.)	11,615,833
Zeewezen	44,749,500	59,878,800
Posterijen	208,644,261	259,982,501
Telegrafen en Telefonen	180,767,600	254,713,040
Centrale Dienst voor Drukwerken.	27,710,059	29,979,470
Luchtvaart	150,000	400,000
		616,569,644

De verhoogingen zijn te wijten aan de wederaanpassing van sommige tarieven en aan de vermeerdering der cliënteel.

BUITENGEWONE UITGAVEN.

	1926	1927
Centrale Diensten	(Bestonden niet afzonderlijk)	853,000
Zeewezen	2,672,500	105,000
Posterijen	3,561,000	3,427,000
Telegrafen en Telefonen	113,610,700	146,816,000
Luchtvaart	2,770,000	1,440,000
		152,641,000

BUITENGEWONE ONTVANGSTEN.

	1926	1927
Telegrafen-Telefonen. fr.	845,000	800,000

Sommige verminderingen in de buitengewone uitgaven werden ingegeven door het verlangen om te bezuinigen, terwijl de vermeerdering der credieten voor het beheer van Telefonen en Telegrafen, noodzakelijk was om spoedig het programma der uitbreidingswerken te kunnen verwezenlijken die zoozeer gewenscht worden door de steeds groeiende cliënteel van onzen telefoondienst en om talrijke inrichtingen te moderniseeren van de centrale telefoondiensten (Luik, Antwerpen, Brussel). De onderscheidene posten voor uitgaven en ontvangsten werden nauwkeurig onderzocht; zij werden eenparig goedgekeurd.

A. — CENTRALE DIENSTEN.

Deze post is nieuw.

Sedert de afscheiding van de spoorwegen heeft men eene nieuwe klasseering moeten tot stand brengen van de vroegere diensten van het Kabinet van den Minister en van het Algemeen Secretariaat, dat belast was met verschillende diensten die in verband stonden met de onderscheidene besturen.

De *centrale diensten* omvatten : het Kabinet van den Minister, het Algemeen Secretariaat, de Propagandadienst, de Dienst van opsporing van de diefstallen gepleegd op de spoorwegen. Onder deze rubriek zijn eveneens aangegeven de uitgaven betreffende eercloonen van de advocaten, de inrichting van de taallessen voor de bedienden van het Departement, de uitgaven betreffende de Centrale Commissie voor de examens en deze betreffende de centrale bibliotheek, enz.

De uitgaven zijn grootendeels gedekt door de terugbetalingen gedaan door de andere Besturen van het Departement uit hoofde van hun aandeel in de kosten van algemeen bestuur, van de tussenkomst der Nationale Maatschappij van Spoorwegen in de uitgaven van het Comité van Toezicht, en uit hoofde van de bewaking der spoorwegen. Om dezelfde reden trekt men eene zekere som van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Vele leden zijn van meening dat de dienst van propaganda en van toerisme, die in de eerste plaats voor de spoorwegen van belang is, zou moeten overgenomen worden door de Nationale Maatschappij.

Men dient echter op te merken dat de Nationale Maatschappij reeds hare eigen publiciteit waarneemt; zoo heeft zij 10,000 exemplaren van eene aanplakkaart laten verschijnen : « Naar de Belgische havens » waarop, in uren, de duur wordt aangegeven van het goederen-vervoer met volle lading tusschen de groote continentale centra en Antwerpen, Gent, enz.

Deze plakkaten, uitgegeven in het Fransch, Vlaamsch, Engelsch, Duitsch en Italiaansch, zijn geplaatst in de bureelen van de vervoeragentschappen, kamers van koophandel, enz., door de zorgen van onze handelsvertegenwoordigers in het buitenland.

Een publiciteitsmateriaal (fotos, kaarten, enz.) van de Belgische spoorwegen en havens is tentoongesteld in een bijzonder daartoe ingerichten stand op de jaarbeurzen van Lyon, Utrecht, Praag.

B. — ZEEWEZEN.

Het verslag van den achtbaren Senator Fraiture geeft zeer nauwkeurige inlichtingen over de verschillende diensten van de Marine. Wij zijn zoo vrij onze collegas van de Kamer daarop te wijzen.

Vele leden waren er over verwonderd dat de dienst van de pakketbooten Oostende-Dover niet werd overgenomen door de Nationale Maatschappij van Spoorwegen.

Het Departement heeft ons daaromtrent volgende nota medegedeeld :

**EVENTUEELE AFSTAND VAN DEN DIENST OOSTENDE-DOVER
AAN DE NATIONALE MAATSCHAPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.**

Het vraagstuk van het overlaten van de exploitatie van den dienst der pakketbooten Oostende-Dover aan de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, werd natuurlijk opgeworpen bij de oprichting van deze maatschappij, gezien het commercieel beheer van deze zeevaartlijn werd waargenomen door het Bestuur van de Spoorwegen.

Daar er geene beslissing over de kwestie werd getroffen, heeft een Koninklijk besluit van 28 Augustus 1926 het commercieel beheer van den dienst Oostende-Dover opnieuw toevertrouwd aan het Bestuur van de Marine, waardoor de toestand, die tot 1880 heeft bestaan, werd hersteld.

Lijn Duinkerke-Tilbury.

De aandacht van de Regeering werd gevestigd op den opening van een pakketbootdienst Duinkerke-Tilbury, op zijne vervoerprijzen die lager zijn dan deze van onze lijn Oostende-Dover, wat zou kunnen schaden aan de belangen van de Belgische kust en van Oostende in het bijzonder

Overtochtprijzen.

Londen-Duinkerke (over Tilbury)	1 ^{te} klas	236.25
	3 ^{de} klas	131.99
Londen-Oostende (over Dover)	1 ^{te} klas	362.00
	3 ^{de} klas	172.00
Londen-Brussel (over Tilbury-Duinkerke)	1 ^{te} klas	360.00
	3 ^{de} klas	182.00
Londen-Brussel (over Dover-Oostende)	1 ^{te} klas	445.00
	3 ^{de} klas	206.00

Deze nog al merkelijke verschillen vloeien voort uit het feit dat de overtocht langs Dover eene nog al lange reis vergt met de Engelsche spoorwegen, waarvan de tarieven zeer hoog zijn.

Het Bestuur van de Marine denkt dat de lijn Tilbury-Duinkerke, al zijn hare tarieven voordécliger dan de onze, niet te vreezen is onder opzicht van eene ernstige mededinging voor de lijn Oostende-Dover, wat betreft het Engelsch-Belgisch handelsverkeer.

Het getal tot hiertoe overgebrachte passagiers is onbeduidend, en het is niet waarschijnlijk dat deze reizigers van den Belgischen dienst werden afgetrokken.

De reis Tilbury-Duinkerke is bijna dubbel zoo lang als deze van Oostende-Dover. Het varen op de Theems gaat onvermijdelijk zeer langzaam en is dikwijls moeilijk, of onderbroken, ter oorzaak van de mist.

Bij de aankomst te Duinkerke of bij het vertrek uit die haven bestaan er geene verbindingen noch met de Belgische kuststeden noch met het binnenland.

De nieuwe lijn zal vooral mededinging aandoen aan den dienst Dover-Kales, vooral onder opzicht van het goederenvervoer komende van of bestemd voor Noord-Frankrijk, Elzas-Lotheringen, Zwitserland en Italië. Antwerpen zou er eveneens kunnen bij verliezen met zijn meridional hinterland, zoo de spoorwegtarieven langs de nieuwe lijn gunstiger waren, want de schepen met groote snelheid van den nieuwen dienst zouden enkel kunnen vervoeren mits een veel hooger vrachtprijs dan deze welke gevraagd wordt door de vrachtbooten die de haven van Antwerpen aandoen.

De loodsdienst.

Te dien propooste hebben sommige leden ons gevraagd waarom deze dienst, thans gevestigd te Vlissingen (Holland), niet kan overgebracht worden naar Zeebrugge.

Dit vraagstuk werd reeds onderzocht samen met de paritaire commissie en de vereenigingen van het personeel.

Het bestuur brengt daar tegen in, dat deze overbrenging, afgezien nog van de zeer ernstige bezwaren voor den dienst, zou geleid hebben tot eene zoodanige vermeerdering van personeel dat de nieuwe uitgave hooger zou geweest zijn dan de besparing die men zou doen door de betaling, in Belgisch geld in plaats van in guldens, van de bezoldigingen van het overgebracht personeel.

Misschen ware het best dit vraagstuk niet meer op te werpen, alvorens er een definitief akkoord gesloten worde tusschen België en Nederland betreffende den loodsdienst van en naar de zee.

Op te merken valt nochtans dat vele leden van het personeel denken dat de zeeloodsdienst eene betere basis zou vinden te Oostende.

De achtbare Minister zal waarschijnlijk oordeelen dat eene nieuwe grondige studie te gepasten tijde zal kunne plaats hebben.

C. — POSTERIJEN.

De uitgaven worden geraamd op	fr.	288,605,435
en de ontvangsten op		259,982,501
Hetzij een deficit van	fr.	28,622,934

Dit tekort vloeit voort uit het feit dat de Dienst der Posterijen vele verrichtingen waarneemt voor dewelke hij niet of onvoldoende betaald wordt : briefwisseling van de verschillende ministerieele Departementen waarvan de betaling, forfaitair vastgesteld, op verre na de uitgaven niet dekt; Dienst van de postchecks, voor denwelke de Post al de wedden van het personeel betaalt, terwijl het Ministerie van Financiën, die de beschikbare fondsen beheert, niet tusschenkomt.

Logischerwijze zou het Departement van Financiën tenminste aan de Post denzelfden interest moeten betalen die deze verplicht is te betalen aan de Schatkist voor de kapitalen door haar voorgeschoten.

Wat den postdienst zelf betreft stelt de Commissie met genoeg de doorloo-

pende verbetering vast van de verschillende takken, zoowel onder opzicht van regelmatigheid als van vlugheid.

Eenige kritiek werd nochtans uitgebracht over de drukte aan sommige winketten.

In de centrale bureelen der groote steden zijn er bijzondere winketten voor de aflevering van postzegels. In al de andere bureelen worden de postzegels verkocht door bedienden die nog met andere werken belast zijn.

Dit veroorzaakt onvermijdelijk groote overlasting. De postzegels zouden moeten te koop gesteld worden in de handelshuizen, tegen een klein commissie-loon; papier- tabak- en specerijwinkels zouden dit werk graag doen.

Uw verslaggever werd gelast aan het beheer daarover inlichtingen te vragen, evenals over de tusschenkomst van de ontvangers in de innerlijke regeling van de bureelen, over de vermindering van het getal briefuitdeelingen en de beperking van den zondagsdienst.

UITBREIDING VAN DE VERKOOPGELEGENHEDEN VAN POSTZEGELS.

De kwestie van de uitbreiding van de verkoopgelegenheden van postzegels, postkaarten, enz., aan particulieren toe te vertrouwen, werd reeds onderzocht, maar op grond van navolgende beschouwingen werd de maatregel niet erkend als praktisch uitvoerbaar, behalve voor eenige kantoren (agentschappen) die werden opgericht in de groote agglomeraties. Dergelijke verkoophuizen bestaan nochtans in vele vreemde landen; in het meerendeel dezer wordt aan de verkoopters eene remise toegestaan voor den verkoop van die waarden. Maar dit stelsel heeft voor logisch en bijna onvermijdelijk gevolg, het verleen van gelijkwaardige remises aan de Staatsagenten zelf.

Zoo men overging tot deze uitbreiding zou dit voor de Schatkist eene aanzienlijke uitgave medebrengen.

Onder een ander opzicht zou het toezicht over deze verkoopgelegenheden aanleiding geven tot eene zekere boekhouding, en dienvolgens tot eene bijkomende uitgave.

De postkantoren zijn in België overigens talrijk genoeg en zij blijven lang genoeg open voor het publiek, inzonderheid in de steden. Bovendien, de brievenbestellers die gemeenten bedienen waar geen postkantoor is of secties daarvan te ver afgelegen, mogen postzegels verkoopen op hunne ronden.

Men kan bovendien postwaarden koopen op alle uren van den nacht in de bijzondere telefoonkantoren.

Anderzijds verkoopen de stations van de Staatsspoorwegen ook deze waarden.

Ten slotte, de personen die verzuimen zich postzegels aan te schaffen op een der voornoemde wijzen, kunnen die gemakkelijk bekomen in een van de talrijke magazijnen waar men ze verkoopt.

Evenwel, om aan het publiek nog meer gemak te verschaffen, onderzoekt het bestuur de mogelijkheid eener uitbreiding van de automaten.

Tusschenkomst van de ontvangers in de inwendige regeling van de postbureelen

De verdeling van het werk in de bureelen, de bestemming van de winketten en de uren waarop zij open zijn, worden vastgesteld in het reglement van inwendigen dienst dat goedgekeurd wordt door den dienstbestuurder. De onder-

richting voorziet dat deze zich moet verstaan met de betrokken bureelhoofden over de wijzigingen die zij noodig oordeelen aan het reglement te moeten brengen.

Het spreekt van zelf dat de ontvangers tot plicht hebben vooreerst aan hun bestuurder de veranderingen te doen kennen die zij gepast oordeelen voor de inrichting van hunne bureelen. Anderzijds heeft geen enkel bediende het recht te steunen op het reglement van inwendigen dienst, om er zich van te ontslaan zijne collegas in eenig deel van den dienst te helpen of te vervangen, wanneer hij daartoe door den ontvanger aangezocht wordt of er de noodzakelijkheid van erkent. Wat de winketuren betreft, deze worden vastgesteld door de dienstbestuurders volgens navolgende beginselen :

Bureelen van de groote agglomeraties (Antwerpen, Brussel, Gent, Luik) en van de belangrijke industriele centrum : van 8 tot 19 uur zonder onderbreking, behalve de agentschappen die gesloten zijn van 12 1/2 tot 14 uur.

Andere bureelen : tusschen 8 en 18 uur, volgens de plaatselijke noodwendigheden, met onderbreking van 2 uur omtrent het midden van den dag.

De ontvangerijbureelen en de annexe-bureelen zijn open gedurende ten minste zes uren; de onderontvangerijbureelen gedurende ten minste vijf uren en de overdraagkantoren gedurende ten minste twee uren per dag.

Wat de agentschappen betreft, deze worden een uur later geopend en een uur vroeger gesloten dan het kantoor waartoe ze behooren.

De financieele diensten worden geschorst te 17 uur in de bureelen die te 18 uur sluiten, en te 18 uur in de bureelen waar te 19 uur gesloten wordt.

b) Vermindering van het getal uitdeelingen.

De noodzakelijkheid voor de Post, evenals voor de andere openbare besturen, zijne uitgaven te verminderen, had voor gevolg eene nog al aanzienlijke inkrimping in den dienst van de uitdeeling der briefwisseling. Alle ondergeschikte uitdeelingen, waarvan het nut betwistbaar is, werden afgeschaft of de uitgestrektheid werd en van verminderd.

Men is er aldus toe gekomen het getal uitdeelingen tot op vier te brengen in de bijzonderste agglomeraties (Brussel, Antwerpen, Luik, Gent, enz.). In het meeste deel van de plaatsen van gemiddeld belang, zelfs half industriele, zijn er nog slechts twee uitdeelingen, zelden drie. Tot de afschaffing van de bijkomstige uitdeelingen werd besloten met inachtneming enerzijds van de kosten der bedienden die er voor gebruikt werden, anderzijds met het bedrag van de frankeertaxes der briefwisselingstukken uitgedeeld af aangenomen op de ronde.

Dank zij de inkrimpingen kwam men tot hier toe tot eene vermindering van uitgaven van meer dan 1,700,000 frank. Dit cijfer omvat niet de nieuwe uitgaven die werden vermeden, dank zij andere inkrimpingen die hebben toegelaten binnen de normale grenzen den dienst te brengen van talrijke brievenbestellers, wier taak te zwaar geworden was om reden inzonderheid van de vermeerdering van het getal dagbladen die door postabonnementen worden bediend.

Beperking van den zondagsdienst.

Sedert den wapenstilstand heeft het Bestuur van de Posterijen er naar getracht het zondagswerk in zijne diensten tot het volstrekt minimum te verminderen.

Te dien einde werden de volgende maatregelen getroffen :

Geheele sluiting der winketten ;

Eene enkele lichting van de brievenbussen in den morgen, om het uur van verzending der briefwisseling te vervroegen ;

Uitsluiting, bij de zondagsche ronddeeling, van de aangeteekende verzendingen, de assignaten en postmandaten, de niet dringende drukwerken, monsters en zaakpapieren, de getaxeerde voorwerpen en de portvrije briefwisseling.

De geheele opheffing van den zondagsdienst zou 9 tot 10 millioën doen uitsparen per jaar, daar men voor het des Zondags verrichte werk in de week geen rustdagen meer zou moeten geven. Maar eene dergelijke hervorming kan niet in aanmerking komen met de tegenwoordige postwetten. De wet van 30 Mei 1879 bepaalt dat er voor elke gemeente ten minste eene verzending en eene uitdeeling per dag moet zijn.

Het Bestuur is van meening dat het oogenblik nog niet gekomen is om eene wijziging van deze bepalingen door te voeren, om reden van het hevig verzet dat de afschaffing van de uitdeeling der dagbladen 's Zondags zou ontmoeten.

D. — TELEGRAFEN EN TELEFONEN.

De Begrooting voorziet voor deze diensten de ontvangst op fr.	254,713,040
tegenover eene uitgave van	207,095,423

Hetzij een boni van	fr. 47,617,617
-------------------------------	----------------

De buitengewone uitgaven worden geraamd op 146,816,000 frank ; zij zijn in hoofdzaak het gevolg van de moderniseering en de uitbreiding van de instellingen.

Onze telefonische dienst heeft sedert enkele jaren eene aanzienlijke uitbreiding genomen ; van 54,691 abonneenten op het oogenblik van de oorlogsverklaring, zijn wij op 31 December 1926 gekomen tot het cijfer van 132,059, voor een geheel getal toestellen van 173,681. Die uitslag is aanmoedigend, maar gezien de bescheidenheid van onze prijzen en de snelheid van de aansluitingen die weldra zal bereikt worden over geheel het land door de uitbreiding van de ondergrondse kabels, zou eene nieuwe uitbreiding, door eene goed ingerichte en dikwijls herhaalde propaganda, moeten gegeven worden, opdat op dit gebied België de plaats zou innemen die zijner waardig is.

De Commissie heeft met nadruk gewenscht, nauwkeurig ingelicht te worden over den staat van vordering van de tusschenstedelijke kabels en van de voorgenomen uitbreidingen op dit gebied.

Kabel Brussel-De Panne. (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — In gebruik sedert het begin van het jaar.

Kabel Brussel-Duitsche grens (Herckenrath). (Maatschappij Siemens en Halske.) — Eveneens in gebruik sedert het begin van het jaar.

Kabel Brussel-Roosendaal (Hollandsche grens). (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — Voltooid. Zal kortelings in gebruik worden gesteld.

Kabel Brussel-Rijssel (Fransche grens). (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — Is pas geëindigd. Wij wachten tot de Fransche dienst zijne

instelling geëindigd heeft op de grens te Rijssel om den kabel geheel in gebruik te stellen.

Kabel Brussel-Luxemburg (Luxemburgsche grens). (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — Men is met den aanleg bezig. Op de sectie Brussel-Namen nadert men Waver. De aanleg is ook begonnen van Namen naar Jemelle. Onderneming te eindigen in 1928, volgens het contract.

Kabel Brussel-Charleroi met vertakking naar Bergen. (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — Men is eveneens met den aanleg bezig. Het in gebruik stellen van dezen kabel wordt voorzien voor eind September 1927.

Vooruitzichten.

Het Beheer van Telegrafen en Telefonen voorziet niet de bestelling van nieuwe intercommunale kabels voor het volgende jaar.

Van 1929 af en volgens de behoeften, acht men geleidelijk het stelsel te moeten verwezenlijken van de intercommunale kabels, over het geheel gebied van ons land aangelegd, ongeveer in de volgende richting : Antwerpen-Luik-Namen-Charleroi-Bergen-Doornik-Kortrijk-Gent-Antwerpen. De orde die bij het aanleggen van de secties moet in acht genomen worden, kan thans nog niet worden vastgesteld.

Het verslag van den achtbaren heer Fraiture, senator, ontleedt zorgvuldig onze telefoontarieven en vermeldt in tabellen de tarieven, toegepast in onderscheidene landen. De vergelijking doet onze regie eer aan. Het is trouwens hetzelfde voor hetgeen de telegraaf betreft. Ziehier, zooveel als mogelijk samengevat, onze huidige tarieven :

TELEFOONTARIEVEN.

A. — Binnenlandsche telefoondienst.

Netten met 1,000 abonneuten en minter. fr. 200 per jaar.

Id. met 1,000 tot 10,000 abonneuten .	300	id.	} Inbegrepen 20 frank voor den nachtdienst.
Id. met meer dan 10,000 abonneuten .	325	id.	

Halfjaarlijksch abonnement (2 perioden van 6 maanden te gebruiken in 2 jaar).	} 458, 428 of 280 frank volgens het belang van het net.

Bij-taxe per kilometer buiten de normale oppervlakte van het net, 3-6 kilometer te Brussel, Antwerpen, Gent, Luik).	} 30 frank voor $\frac{1}{4}$ kilometer met jaarlijksch regime; 42 frank met halfjaarlijksch regime.

Taxe voor plaatselijke telefoonverbindingen : 30 centiem.

Intercommunale telefoonverbindingen :

Tusschen 8 en 18 uur. Tusschen 18 en 8 uur.

Tot 20 kilometer. fr.	0 50	0 50
Van 20 tot 30 kilometer	0 75	0 75
Van 30 tot 40 id.	1 25	1 »
Van 40 tot 50 id.	2 25	1 75
Van 50 tot 75 id.	3 »	2 25
Van 75 tot 125 id.	3 75	2 75
Meer dan 125 id.	4 50	3 25

B. — Internationale telefoondienst.

De taxes toepasselijk op de internationale telefoonverbindingen zijn thans gevestigd als volgt :

Per eenheidsgesprek van drie minuten :

Verbinding met Denemarken (1) :

Eenvormig tarief fr. 74.90.

De dienst wordt totnogtoe beperkt tot de aansluiting van Antwerpen en Brussel met Kopenhagen.

Verbindingen met de vrije stad Dantzig :

Zelfde taxes als voor de verbindingen met de Deutsche netten van de 5^{de} zone :

Van Brussel tot Dantzig	fr. 49 »
Van Antwerpen tot Dantzig	49 »
Van Luik tot Dantzig	42 »
Van Gent tot Dantzig	52 50

Verbindingen met Italië :

De telefoonverbindingen worden voorloopig slechts toegelaten voor de netten van Brussel en Antwerpen met :

- a) de netten van Milaan en Turijn : fr. 65.40;
- b) het net van Genua : fr. 70.35.

Verbindingen met Zwitserland :

Eenvormig tarief : fr. 50.75.

Verbindingen met Nederland :

Voor de grensgebieden : Netten die van elkander gecheiden zijn door een afstand, in vogelvlucht : a) van 15 kilometer ten hoogste : fr. 4.20; b) van meer dan 15 tot 30 kilometer ten hoogste : 7 frank.

Voor al de andere verbindingen :

Van af de netten der provinciën Oost-Vlaanderen, Antwerpen, Limburg en Luik : 28 frank;

Van af de netten der provinciën West-Vlaanderen, Brabant, Henegouw, Namen en Luxemburg : fr. 34.50.

Verbindingen met het Groot-Hertogdom Luxemburg :

Voor de grensgebieden : netten die van elkander gescheiden zijn door een afstand, in vogelvlucht, van : a) 15 kilometer ten hoogste : 1 frank; b) meer dan 15 tot 30 kilometer ten hoogste : fr. 1.50.

(1) De aansluitingen zullen eerstdaags zonder beperking toegelaten zijn tusschen al de Belgische en de Deense netten. België zal slechts een enkel gebied uitmaken en Denemarken zal twee gebieden omvatten. De hiernavolgende taxes zullen toegepast worden:

1^{de} Deense zone : fr. 67.90 (Kopenhagen is in de 2^e zone).

2^{de} Deense zone : fr. 74.90.

Voor al de andere verbindingen :

Van af de netten der provincie Luxemburg : fr. 2.50.

Van af de netten der provinciën Brabant, Henegouw, Luik, Limburg en Namen : fr. 5.25.

Van af de netten der provinciën Antwerpen, Oost-Vlaanderen en West-Vlaanderen : 6 frank.

Verbindingen met het Sarre-gebied :

Van af de netten der provinciën West-Vlaanderen, Henegouw, Namen en Luxemburg : fr. 17.50;

Van af de netten der provinciën Antwerpen, Brabant, Oost-Vlaanderen, Limburg en Luik : 21 frank.

Verbindingen met Frankrijk :

Voor de grensgebieden : Netten die van elkander gescheiden zijn door een afstand, in vogelvlucht, van : a) 15 kilometer ten hoogste : fr. 3.50; b) meer dan 15 tot 30 kilometer ten hoogste : fr. 5.25.

Voor de vaststelling der taxes, toepasselijk op de andere verbindingen, worden België en Frankrijk onderscheidenlijk verdeeld in 2 en 4 zones. Men betaalt namelijk voor eene aansluiting :

Van Brussel en Antwerpen met Rijsel : 14 frank ;

Van Oostende met Rijsel : fr. 10.50;

Van Brussel en Antwerpen met Parijs : fr. 19.25;

Van Charleroi en Bergen met Parijs : fr. 15.75;

Van Brussel met Lyon : fr. 29.75;

Van Brussel met Bordeaux : fr. 36.75.

Verbindingen met Duitschland :

Voor de grensgebieden : netten, van elkander gescheiden door een afstand, in vogelvlucht, van : a) 15 kilometer ten hoogste : fr. 4.20; b) meer dan 15 tot 30 kilometer ten hoogste : 7 frank.

Voor de vaststelling der taxes toepasselijk op de andere verbindingen, worden België en Duitschland onderscheidenlijk verdeelt in 3 en 5 zones. Men betaalt namelijk voor eene aansluiting :

Van Luik met Aken : 21 frank;

Van Brussel en Antwerpen met Keulen : 28 frank;

Van Gent en Oostende met Dusseldorf : fr. 31.50;

Van Brussel en Antwerpen met Frankfort : 35 frank;

Van Brussel met Stuttgart : fr. 38.50;

Van Brussel met Berlijn : 43.75;

Van Brussel met Stettin : 49 frank.

Verbindingen met Groot-Brittannië :

Voor al de Belgische en Engelsche netten :

1° Van de graafschappen Bedford, Berkshire, Buckingham, Cambridge, Dorset, Essex, Gloucester, Hampshire, Hertford, Huntingdon, Kent, Leicester,

Lincoln, Londen, Middlesex, Norfolk, Northampton, Nottingham, Oxford, Rutland, Somerset, Suffolk, Surrey, Sussex, Warwick, Wiltshire en Worcester (1° zone), 63 frank;

2° Van de graafschappen Anglesex, Brecknock, Carnarvon, Cardigan, Carmarthen, Chester, Cornwallis, Cumberland, Denbigh, Derby, Devon, Durham, Flint, Glamorgan, Hereford, Lancaster, Merioneth, Montgomery, Monmouth, Northumberland, Pembroke, Radnor, Salop, Stafford, Westmoreland en York (2° zone), fr. 80.50;

3° Van Schotland en Noord Ierland (3° zone), fr. 94.50.

Verbindingen met Oostenrijk :

Eenvormig tarief : fr. 57.40.

Deze verbindingen worden naar alle waarschijnlijkheid toegelaten in den loop van de aanstaande maand Juli.

TARIEVEN VOOR DE TELEGRAAF.

A. — Binnenland.

De taxe voor de gewone telegrammen binnen de grenzen van België is vastgesteld als volgt krachtens het Koninklijk besluit van 20 October 1926 :

2 frank tot 10 woorden;

Fr. 0.10 meer voor elk woord boven het getal van tien woorden.

In 1914 beliep de taxe voor de binnenlandsche telegrammen fr. 0.50 voor 15 woorden;

Fr. 0.10 meer voor elke onverdeelbare reeks van 5 woorden boven het getal van 15 en tot 50 woorden;

Fr. 0.10 meer voor elke onverdeelbare reeks van 10 woorden boven het getal van 50 woorden.

Er werden achtereenvolgende verhoogingen aangenomen in November 1919, in November 1920, in April 1923, in Augustus 1923 en in October 1926.

De huidige taxe beloopt dus vijfmaal die van 1914.

De bijkomende taxes werden insgelijks verhoogd in dezelfde mate.

B. — Tarief voor het buitenland.

De taxe voor de telegrammen naar het buitenland wordt berekend per woord, volgens verdragen die verschillen van land tot land en vastgesteld zijn in goudfrank door de buitenlandsche Conferenties. Sedert de devalorisatie van onze munt, heeft ons land op deze goudbedragen een verhoogingscoëfficiënt toegepast overeenkomende met de schommelingen van onze muntwaarde. Sedert de stabilisatie is dit coëfficiënt 7.

Bovendien werden, na de laatste Telegraaf-Conferentie, gehouden te Parijs in 1923, de grondslag-bedragen verhoogd. Het meerendeel der telegraaf-taxes werden aldus vermenigvuldigd met meer dan 7, in vergelijking met 1914.

Dringende telegrammen (in beide regimes) : taxe die driemaal meer bedraagt dan die van het gewone telegram van dezelfde lengte.

Daar kritiek gemaakt werd betreffende de vergissingen die zich voordoen, naar het schijnt, bij het opmaken van de rekeningen voor de telefoonverbin-

dingen, geven wij hierna een samenvatting van deze verrichtingen. Daaruit blijkt dat, zoo er vergissingen begaan worden, het Beheer, van rechtswege voor elken belanghebbende § t. h. van de telefoonverbindingen afhoudt, hetgeen de mogelijke vergissingen ruim vergoedt.

Overzicht van de onderscheidene verrichtingen waartoe het opmaken van de rekeningen-courant — maandelijksche en driemaandelijksche — aanleiding geeft voor de telefoonabonneuten.

Intercommunale en internationale aansluitingen.

Fiches. — Zij worden dagelijks overgemaakt, door het centraal bureau volgens de getalsorde der abonneuten, gerangschikt.

Taxatie.

Internationale aansluitingen. — De taxatie der internationale verbindingen wordt gedaan door het personeel van het centraal bureau en nagezien door den dienst der boekhouding, na overeenkomst met de buitenlandsche diensten.

Is de taxatie nagezien, dan worden de taxes met eene *Anker-machine* geregistreerd.

Het geheel bedrag der bijeengevoegde taxes maakt de « vastgestelde rechten » uit van den dag.

Verbindingen tusschen de gemeenten. — De fiches zijn *rechtstreeks* getaxeerd op bedoeld toestel. — Hier ook wordt het totaal bedrag der opgenomen taxes gecomptabilizeerd als « vastgestelde rechten » van den dag.

Inschrijving op de loopende rekeningen.

De rekening wordt opgemaakt om de veertien dagen. Voor dat de rekeningen worden opgemaakt, worden de fiches van een zelfden abonnent verzameld. Aldus moet men slechts éénmaal om de veertien dagen de rekening van elken abonnent behandelen, hetgeen tijd doet winnen en eenheid brengt in de inschrijving der taxes.

Het totaal der loopende rekeningen van elke reeks (500 abonneuten) moet overeenkomen met de som der tijdens de veertien dagen « vastgestelde rechten ».

De vergissingen die konden voorkomen hetzij bij het registreren der taxes, hetzij bij de inschrijving der fiches op de loopende rekeningen, kunnen dus niet ontsnappen.

Plaatselijke verbindingen.

De opname der « compteurs » (meters) geschiedt op het einde van elke maand.

De index wordt, op het oogenblik der opname, overgeschreven op fiches.

Het verschil tusschen het vastgestelde index en de teruggave van § t. h. — het getal verbindingen staat vermeld in de kolom 4 der fiche — wordt overgebracht op de rekening van den abonnent op wien de fiche betrekking heeft.

Het product van de vermenigvuldiging van het geheel getal der verbindingen genomen door de abonneuten van eene zelfde reeks, door den eenheidsprijs van eene plaatselijke verbinding, moet gelijk staan met het geheel bedrag der taxes voor plaatselijke verbindingen ingeschreven op de loopende rekeningen.

Theoretischerwijs kan ook hier geene reken-vergissing geschieden.

Telegrafen.

Einde der maand maakt de telegraafdienst zijne rekeningen over aan den telefoondienst om ze in invordering te stellen.

Deze worden toegevoegd aan de rekeningen door den telefoondienst opgemaakt.

Inkasseering der telefoontaxes.

De loopende rekeningen der getelefoneerde telegrammen, der plaatselijke telefonische verbindingen, verbindingen tusschen de gemeenten en internationale, worden om de drie maanden geïnkasseerd. De abonneenten mogen nochtans vragen hunne loopende rekeningen maandelijks te ontvangen, en zelfs meermaals, mits betaling van eene taxe van fr. 2.50 per bijkomende invordering.

De abonneenten hebben vijf dagen tijds om de sommen te kwijten door middel van den postchechdienst. De betaling wordt ook aangenomen bij de winketten zelfs van eene telegraafontvangerij op vertoon van het verzoek om betaling of van de loopende rekening.

Wanneer eene loopende rekening binnen de tien dagen van de neerlegging ter post, niet werd aangegeven als betaald zijnde, stuurt de rekenplichtige den elfden dag eene verwittiging naar den abonnent. Deze verwittiging betelst dat, bij gebreke van betaling binnen de drie dagen, de aansluiting zal worden geschorst, zelfs ingeval het bedrag der verschuldigde taxes beneden de waarborgsom is. Alvorens dezen maatregel uit te voeren, laat men echter nog een termijn van drie dagen verlopen.

Alvorens de verbinding af te sluiten, wordt daarvan per telefoon kennis gegeven aan den abonnent.

De in bewaring te geven waarborg is bepaald op minstens 50 frank per aangesloten toestel. De abonnent die er zich niet wil aan blootstellen, de verbinding te zien afsluiten, moet trachten dat de waarborgsom hooger blijve dan de waarde der diensten waarvan de prijs niet vooraf werd gedekt.

E. — CENTRALE DIENST VOOR DRUKWERKEN.

De ontvangsten en uitgaven bereiken het cijfer fr. 29,817,485.

Al de verrichtingen van deze administratieve inrichting worden gedaan voor rekening van andere besturen die de kosten van het geleverd werk geheel terugbetalen.

F. — LUCHTVAART.

De uitgaven worden geraamd op.	fr. 10,160,047
En de ontvangsten op.	400,000
Er is dus een te kort van	fr. 9,760,047

Er wordt bovendien een buitengewone uitgave voorzien van 1,440,000 frank voor werken en materiaal, alsmede voor het aandeel van den Staat in de samenstelling van het kapitaal der Belgische naamlooze vennootschap voor de exploitatie van de luchtvaart (art. 7 der statuten gevoegd bij de wet van 26 April 1923).

De luchtvaartdienst is eene inrichting die pas ontstaat en bestemd is om een groote uitbreiding te nemen. Van nu af is hij gelast :

1° de inrichtingen te lande, tot stand te brengen en te onderhouden om de luchtvaart toe te laten en de veiligheid er van te waarborgen;

2° de regeling van de luchtvaart te verzekeren overeenkomstig de wet;

3° de Nationale luchtvaartnijverheid aan te moedigen;

4° mede te werken aan de opleiding van het luchtvaartpersoneel;

5° de propaganda voor de luchtvaart in te richten;

6° in internationaal opzicht, de toepassing te verzekeren van de overeenkomsten tot regeling van de luchtvaart;

7° de uitvindingen te onderzoeken die betrekking hebben op de luchtvaart en de studiën en onderzoekingen te doen die kunnen bijdragen tot den vooruitgang van de luchtvaartwetenschap;

8° de nationale luchtvaart aan te moedigen en toezicht uit te oefenen over de verrichtingen van de Belgische naamlooze vennootschap tot exploitatie der luchtvaart (S. A. B. E. N. A.)

DE UITBREIDING VAN HET LUCHTVAARTWEZEN.

België ligt op een knooppunt van internationaal verkeer. Deze bijzondere toestand, waarvan het belang groot is ten aanzien van onze spoorwegen, zal het ook worden, binnen een nabije toekomst, voor wat betreft het luchtverkeer. Dit laatste neemt gestadig toe; de veiligheid, mag men zeggen, is nagenoeg volkomen geworden; de regelmatigheid bereikt 100 t. h. in den Zomer, en 95 t. h. in den Winter.

Alleen de prijzen zijn hoog en de opvoeding van de volksmenigte is niet voldoende. Deze begint nochtans zich aan te passen. Wat de prijzen betreft, zij zullen van alleen verminderen, ten gevolge van den technischen vooruitgang welke iederen dag wordt verwezenlijkt en steeds grooter zal worden.

Men mag hopen dat, dank zij de thans over gansch de wereld aangevangen ondernemingen en waaraan België in de mate zijner middelen deelneemt, deze trap binnen enkele jaren zal bereikt zijn.

Men zal alsdan een aanzienlijke uitbreiding van de handelsluchtvaart kunnen vaststellen.

Zoo men de toekomst mag vooruitzien, kan Brussel een luchtcentrum van eersten rang worden.

De luchtlijnen die de hoofdstad doorsnijden en waarvan er reeds eenige gebruikt worden, zijn :

Londen-Brussel-Keulen-Indië;

Londen-Berlijn-Moscou;

Londen of Amsterdam-Brussel-Bazel en Italië;

Marseille-Parijs-Brussel-Amsterdam en de Noorderlanden.

Elken dag zullen verscheidene diensten in elke richting plaats hebben.

Naast die lijnen moet men voorzien :

Antwerpen-Congo;

Antwerpen-Rotterdam (rechtstreeks);

Antwerpen-Hamburg-Bremen haven der Baltische Zee;

Antwerpen-Le Havre.

Eindelijk bevindt Oostende zich op verscheidene dezer lijnen en zal, in 't seizoen, benuttigd worden als lucht-aanlegghaven; het zal insgelijks dienen als basis voor het zee-luchtverkeer.

Deze diensten zullen niet alleen gedurende den dag, maar ook den nachts werken. De post zal volledig per vliegtuig worden overgebracht, ten minste voor wat de dringende brieven en papieren betreft.

Zoo wij willen dat deze toekomst, welke zich schitterend voor België aanmeldt, verwezenlijkt wordt, dan zullen wij dienvolgens onze lucht-havens Brussel-Antwerpen-Oostende moeten inrichten en al de lijnen voor den nachtdienst betonnen.

Tên slotte, zal de aanbouw van vliegtuigen en motoren, welke wij in groot getal zullen behoeven, een aanzienlijke tak van economische bedrijvigheid uitmaken, welke op dit oogenblik slechts een aanvang heeft genomen.

*
* *

Werpen wij een oogslag op den toestand van het personeel ten aanzien van zijn inkomsten, dan zien wij dat de Commissie den wensch uitdrukt dat de Regeering zoodra mogelijk zou overgaan tot de definitieve perequatie en stabilisatie van de loonen en wedden. Een paritaire Commissie werkt regelmatig in het departement; zij zal, ongetwijfeld, de gelegenheid hebben de verwachtingen van het personeel te doen kennen aan de Regeering die niet beter zal wenschen dan het een bewijs te geven van al hare bezorgdheid.

Twee stoffelijke missingen zijn geslopen in de begrootingstabellen : a) Tabel I, bij het gezamenlijk bedrag van litt. E (*Centrale dienst voor de drukwerken*) moet men lezen : 29,979,470 in stede van 207,095,423; b) tabel II, bij artikel 7, moet men lezen : 2,534,660 in stede van 254,660.

*
* *

De Begrooting, in al de Kamerafdeelingen goedgekeurd, heeft de eenparige toetreding van uwe bijzondere Commissie ontvangen.

De Verslaggever,

P. DEBRUYN.

De Voorzitter,

MAX HALLET.

Chambre des Représentants.

SÉANCE DU 29 JUIN 1927.

Budget des Administrations de la Marine, des Postes, des Télégraphes
et de l'Aéronautique pour l'exercice 1927 (1).

RAPPORT

FAIT, AU NOM DE LA COMMISSION (2), PAR M. PROSPER DE BRUYN.

MESSIEURS,

Par la constitution de la Société Nationale des Chemins de fer belges, en vertu de la loi du 23 juillet 1926, une modification profonde s'est opérée au Budget du vaste Département des Chemins de fer, Postes, Télégraphes, Téléphones, Marine et Aéronautique.

Celui-ci, en effet, ne comprend plus le libellé des recettes et dépenses, tant ordinaires qu'extraordinaires afférent à l'Administration propre des Chemins de fer.

Cette situation a ému un certain nombre de membres, mais après un échange de vues, l'on a été d'accord pour procéder à l'examen et à la discussion éventuelle de la gestion des Chemins de fer, à l'occasion du dépôt, sur le bureau de la Chambre, du bilan et du compte de profits et pertes de la Société Nationale. (Art. 19 de la loi du 23 juillet 1926.)

Le Budget actuel comprend :

- A. — LES SERVICES CENTRAUX.
- B. — LA MARINE.
- C. — LES POSTES.
- D. — LES TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.
- E. — L'OFFICE CENTRAL DES IMPRIMÉS.
- F. — L'AÉRONAUTIQUE.

Pour faciliter l'examen et établir une comparaison utile, nous indiquons dans

(1) Budget transmis par le Sénat, n° 4-XVII.

(2) La Commission, présidée par M. Hallet, était composée : 1° des membres de la Commission des Chemins de fer, Postes, Télégraphes et des Travaux publics : MM. Bologne, Brunfaut, Brassinne, De Bruyn (Prosper), Debruyne (René), de Selys Longchamps, Duchatel, Goelgebuer, Goffaux, Golenvaux, Lambrechts, Lemonnier, Libbrecht, Maillen, Mernier, Neujean, Pepin, Petit, Van Belle, Van Isacker et Vindevogel ; 2° de six membres désignés par les sections : MM. Pussemier, Boens, Theelen, Bologne, Goffaux et Merget.

H

Le présent rapport n° 272 a été distribué le 1^{er} juillet 1927. (Art. 4 de la résolution de la Chambre, relative à l'examen des Budgets.)

un tableau les chiffres du Budget précédent se rapportant à chacune des administrations et les évaluations définitivement arrêtées déjà par le Sénat, pour l'exercice actuel.

DÉPENSES ORDINAIRES.

	1926	1927
Services centraux	(n'existaient pas séparément.)	13,363,160
Marine	57,299,983	88,051,360
Postes	203,476,283	288,605,435
Télégraphes et Téléphones . . .	162,118,548	207,095,423
Office central des imprimés . . .	27,710,059	29,979,470
Aéronautique	7,938,961	10,160,047
		637,254,895

Les augmentations sont dues, en grande partie, aux améliorations diverses accordées au personnel à la suite de la hausse très marquée de l'index-number et de la dernière péréquation des salaires et traitements (1^{er} mars 1927).

RECETTES ORDINAIRES.

	1926	1927
Services centraux	(n'existaient pas séparément.)	11,615,833
Marine	44,749,500	59,878,800
Postes	208,644,261	259,982,501
Télégraphes et téléphones. . .	180,767,600	254,713,040
Office central des imprimés . . .	27,710,059	29,979,470
Aéronautique	150,000	400,000
		616,569,644

Les augmentations doivent être attribuées au réajustement de certains tarifs et à l'accroissement de la clientèle.

DÉPENSES EXTRAORDINAIRES.

	1926	1927
Services centraux	(n'existaient pas séparément.)	853,000
Marine	2,672,500	105,000
Postes	3,561,000	3,427,000
Télégraphes et Téléphones . . .	113,610,700	146,816,000
Aéronautique	2,770,000	1,440,000
		152,644,000

RECETTES EXTRAORDINAIRES.

	1926	1927
Télégraphes-Téléphones . . fr.	845,000	800,000

Certaines réductions dans les dépenses extraordinaires ont été inspirées par un désir d'économie, tandis que l'augmentation des crédits à l'Administration des Télégraphes et Téléphones a été nécessaire pour réaliser au plus tôt le programme des travaux d'extension si vivement souhaité par la clientèle de plus en plus nombreuse de notre service de téléphone, et pour moderniser nombre d'installations des bureaux centraux téléphoniques (Liège, Anvers, Bruxelles). Les différents postes de dépenses et recettes ont été examinés par leur détail; ils ont été approuvés à l'unanimité.

A. — SERVICES CENTRAUX.

Ce poste est nouveau.

Depuis le détachement des chemins de fer, l'on a dû opérer un reclassement des anciens services du Cabinet du Ministre et du Secrétariat général qui était chargé de plusieurs services communs aux différentes administrations.

Les services centraux comprennent : le Cabinet du Ministre, le Secrétariat général, le Service de propagande, le Service de recherche des auteurs de vols au chemins de fer. Sous cette rubrique sont également spécifiées les dépenses relatives aux honoraires des avocats, à l'organisation des cours de langue pour les agents du Département, les dépenses afférentes à la Commission centrale d'examens et celles concernant la Bibliothèque centrale, etc.

Les dépenses sont couvertes, en majeure partie, par des remboursements opérés par les autres administrations du Département du chef de leur quote-part dans les frais d'administration générale, de l'intervention de la Société Nationale des Chemins de fer dans les dépenses du Comité de contrôle et du chef de la surveillance des chemins de fer. Une redevance est perçue pour le même motif de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux.

Plusieurs membres estiment que le service de propagande et du tourisme, intéressant en tout premier lieu et particulièrement les chemins de fer, devrait être repris par la Société Nationale.

A noter cependant que la Société Nationale procède déjà à sa propre publicité; c'est ainsi qu'elle a publié 10,000 exemplaires d'une affiche-carte « Vers les ports belges » indiquant la durée en heures du transport des marchandises par charge complète entre les grands centres continentaux et Anvers, Gand, etc.

Ces affiches publiées en français, flamand, anglais allemand et italien, sont placées dans les bureaux des agences de transport, chambres de commerce, etc., par les soins de nos représentants commerciaux à l'étranger.

Un matériel de publicité (photos, cartes, etc.) des chemins de fer et ports belges est exposé dans un stand spécialement aménagé aux foires commerciales de Lyon, Utrecht, Prague.

B. — MARINE.

Le rapport de l'honorable sénateur, M. Fraiture, donne des renseignements très détaillés sur les différents services de la Marine. Nous nous autorisons à le signaler à nos collègues de la Chambre.

Plusieurs membres se sont étonnés que le service des paquebots Ostende-Douvres ne soit pas repris par la Société Nationale des Chemins de fer.

Le département donne à ce sujet la note ci-dessous :

**CESSION ÉVENTUELLE DU SERVICE OSTENDE-DOUVRES
A LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.**

La question de confier l'exploitation du service des paquebots d'Ostende-Douvres à la Société Nationale des Chemins de fer s'est posée tout naturellement au moment de la constitution de cette société, étant donné que la gestion commerciale de notre ligne maritime était assurée par l'Administration des Chemins de fer.

Aucune décision n'étant intervenue au sujet de cette question, un arrêté royal du 28 août 1926 a de nouveau confié la gestion commerciale du service Ostende-Douvres à l'Administration de la Marine, rétablissant ainsi la situation qui a existé jusqu'en 1880.

Ligne Dunkerque-Tilbury.

L'attention du Gouvernement a été attirée sur l'instauration d'un service de paquebots Dunkerque-Tilbury, sur ses prix de transport nettement inférieurs à ceux de notre ligne Ostende-Douvres, ce qui pourrait nuire aux intérêts du littoral belge et principalement d'Ostende.

Prix des trajets.

Londres-Dunkerque (par Tilbury)	1 ^e classe	236.25
	3 ^e classe	131.00
Londres-Ostende (par Douvres)	1 ^e classe	362.00
	3 ^e classe	172.00
Londres-Bruxelles (par Tilbury-Dunkerque)	1 ^e classe	360.00
	3 ^e classe	182.00
Londres-Bruxelles (par Douvres-Ostende)	1 ^e classe	445.00
	3 ^e classe	206.00

Ces différences assez sensibles proviennent de ce que le passage par Douvres nécessite un trajet assez long par les chemins de fer anglais dont les tarifs sont très élevés.

L'Administration de la marine estime que la ligne Tilbury-Dunkerque, malgré ses tarifs plus avantageux que les nôtres, n'est pas à craindre au point de vue d'une concurrence sérieuse pour la ligne Ostende-Douvres en ce qui concerne le trafic anglo-belge.

Le nombre de passagers transportés jusqu'ici est insignifiant et il est peu probable que ce soient des voyageurs enlevés au service belge.

Le trajet Tilbury-Dunkerque est à peu près le double de celui Ostende-Douvres. La navigation sur la Tamise est forcément lente et fréquemment difficile ou suspendue à cause du brouillard.

A l'arrivée à Dunkerque ou au départ de ce port, il n'existe de correspondances ni pour les localités du littoral belge, ni pour l'intérieur de notre pays.

La nouvelle ligne constituera plutôt une concurrence au service Douvres-Calais, spécialement au point de vue trafic marchandises en provenance ou en

destination du nord de la France et de l'Alsace-Lorraine, de la Suisse et de l'Italie. Anvers pourrait y perdre également une partie du trafic avec son hinterland méridional, si les tarifs ferroviaires par la nouvelle voie étaient plus favorables, car les navires à *grande vitesse* du nouveau service ne pourraient transporter que moyennant un fret beaucoup plus élevé que celui demandé par les cargos fréquentant le port d'Anvers.

Le pilotage de mer.

A ce propos certains membres ont demandé pourquoi ce service, actuellement établi à Flessingue (Hollande) ne pourrait pas être transféré à Zeebrugge.

La question a déjà été examinée de concert avec la commission paritaire et les associations du personnel.

L'administration objecte que ce transfèrement, indépendamment de très sérieux inconvénients pour le service, aurait entraîné une augmentation de personnel telle que la dépense nouvelle aurait été supérieure à l'économie à réaliser par le paiement en monnaie belge au lieu de florins, des rémunérations du personnel transféré.

Peut-être conviendrait-il de ne plus soulever la question avant qu'il y ait un accord définitif entre la Belgique et les Pays-Bas au sujet du pilotage de et vers la mer.

A noter cependant que beaucoup de membres du personnel pensent que le service du pilotage de mer trouverait une meilleure base d'attache à Ostende.

L'honorable Ministre estimera sans doute qu'une nouvelle étude approfondie pourra avoir lieu en temps opportun.

C. — POSTES.

Les dépenses sont évaluées à fr.	288,605,435
et les recettes à	259,982,501
Soit un déficit de fr.	28,622,934

Ce déficit provient de ce que le service des Postes assume beaucoup de prestations pour lesquelles il n'est guère rémunéré ou insuffisamment : Correspondances de divers départements ministériels dont le paiement, fixé forfaitairement, est loin de couvrir les charges; Service des chèques postaux pour lequel la Poste paie tous les traitements du personnel, tandis que le Ministère des Finances, qui gère les fonds disponibles, n'intervient pas.

En toute logique le Département des Finances devrait, au moins, payer à la Poste le même intérêt que celle-ci est obligée de payer au Trésor pour les capitaux avancés par celui-ci.

Quant au service postal même, la Commission se plaît à constater l'amélioration constante des diverses branches, tant au point de vue régularité que rapidité.

Quelques critiques ont néanmoins été formulées à propos de l'encombrement de certains guichets.

Dans les bureaux centraux des grandes villes, il y a des guichets spéciaux pour la délivrance des timbres-postes. Dans tous les autres bureaux les timbres sont débités par les employés chargés d'autres besognes.

Cela produit inévitablement de l'encombrement. Les timbres-postes devraient

être mis en vente dans les maisons de commerce, moyennant une légère commission; les papeteries, les débitants de tabacs, les épiceries se prêteraient volontier à cette besogne.

Votre rapporteur a été chargé de demander à l'Administration des renseignements à ce sujet, ainsi qu'à propos de l'intervention des percepteurs dans l'organisation intérieure des bureaux de poste, de la diminution du nombre de distributions et de la réduction du service dominical.

DIFFUSION DES DEBITS DE TIMBRES-POSTE.

La question de la diffusion dans le pays des débits de timbres-poste, cartes-postales, etc., à confier à des particuliers a été examinée déjà, mais en raison des considérations ci-après, la mesure n'a pas été reconnue comme pouvant être mise en pratique, sauf pour quelques offices (agences) qui ont été créés dans les grandes agglomérations.

Des débits de l'espèce existent cependant dans nombre de pays étrangers; dans la plupart d'entre eux, une remise pour la vente des valeurs susdites est accordée aux vendeurs. Mais ce système a pour conséquence logique et presque inévitable l'octroi de remises équivalentes aux agents même de l'État.

Si l'on entrait dans la voie de la diffusion, il en résulterait une dépense énorme pour le Trésor.

A un autre point de vue, la surveillance à exercer sur l'importance du débit donnerait lieu à la tenue de certaines écritures et par conséquent à une dépense supplémentaire.

D'ailleurs, en Belgique, les bureaux de poste sont assez nombreux et ils restent ouverts au public assez longtemps, notamment dans les villes. De plus, les facteurs desservant des communes non dotées d'un bureau des postes ou des sections écartées des bureaux, sont autorisés à débiter des timbres en cours de tournées.

En outre, on peut acheter des valeurs postales à toute heure de la nuit dans les principaux bureaux téléphoniques.

D'un autre côté, les stations du chemin de fer de l'État débitent aussi ces valeurs.

Enfin, les personnes qui négligent de se procurer des timbres-poste par l'un des moyens précités, peuvent aisément s'en pourvoir dans les nombreux magasins où l'on en débite.

Toutefois, en vue d'accorder au public plus de facilités encore, l'Administration envisage une extension plus grande des distributeurs automatiques.

Intervention des percepteurs dans l'organisation intérieure des bureaux de poste.

La répartition du travail dans les bureaux, l'affectation et les heures de fonctionnement des guichets sont déterminées dans le règlement de service intérieur qui est approuvé par le directeur de service. L'instruction prévoit que celui-ci s'entend avec les chefs de bureaux en cause, au sujet des modifications qu'il juge devoir apporter au règlement.

Il va de soi que les percepteurs ont pour devoir de signaler, d'initiative, à leur directeur, les changements qu'il leur paraîtrait opportun de réaliser dans l'orga-

nisation de leur bureau. D'autre part, aucun agent ne peut arguer du règlement de service intérieur pour se dispenser de *seconder* ou de remplacer ses collègues dans une partie quelconque du service lorsqu'il y est appelé par le percepteur ou qu'il en reconnaît la nécessité. Pour ce qui est des heures de fonctionnement des guichets, elles sont fixées par les directeurs de service d'après les principes suivants :

Bureau des grandes agglomérations (Anvers, Bruxelles, Gand, Liège) et des centres industriels importants : de 8 à 19 heures, sans interruption, sauf les agences qui sont fermées de 12 ¹/₂ heures à 14 heures.

Autres bureaux : entre 8 et 18 heures, selon les nécessités locales, avec interruption de 2 heures vers le milieu de la journée.

Les bureaux de perception et les bureaux-annexes sont ouverts pendant au moins six heures ; les bureaux de sous-perception pendant au moins cinq heures et les dépôts-relais pendant au moins deux heures par jour.

Quant aux agences, elles sont ouvertes une heure plus tard et fermées une heure plus tôt que le bureau d'attache.

Les services financiers sont suspendus à 17 heures dans les bureaux fermant à 18 heures, et à 18 heures dans les bureaux où la clôture a lieu à 19 heures.

b) *Diminution du nombre de distributions.*

La nécessité devant laquelle la Poste, comme les autres administrations publiques, s'est trouvée de réduire ses dépenses, l'a amenée à apporter d'assez nombreuses restrictions dans le service de la distribution des correspondances. Toutes les distributions secondaires dont l'utilité était contestable ont été supprimées ou le rayon en a été réduit.

On en est ainsi arrivé à ramener à quatre le nombre des sorties dans les principales agglomérations (Bruxelles, Anvers, Liège, Gand, etc.). Dans la plupart des localités d'importance moyenne, même semi-industrielles, il ne subsiste plus que deux distributions, rarement trois. Les suppressions de distributions secondaires sont décidées en tenant compte, d'une part, du coût de la main-d'œuvre qui y est utilisée, d'autre part du montant des taxes d'affranchissement des correspondances distribuées ou recueillies en cours de tournée.

A la faveur de ces compressions il a été enregistré jusqu'à présent une *diminution* de dépenses de plus de 1,700,000 francs. Ce chiffre ne comprend pas les *nouvelles* dépenses qui ont été évitées grâce à d'autres réductions qui ont permis de ramener dans les limites normales le service de nombreux facteurs dont la tâche était devenue trop forte en raison notamment de l'augmentation du nombre de journaux servis par abonnements-poste.

Réduction du service dominical.

Depuis l'armistice, l'Administration des Postes s'est attachée à réduire au strict minimum le travail dominical dans ses services. Les mesures suivantes ont été réalisées à cet effet :

Fermeture complète des guichets ;

Unique levée des boîtes aux lettres fixée dans la matinée de façon à avancer l'heure d'expédition des correspondances ;

Exclusion de la distribution dominicale, des envois enregistrés, des assigna-

tions et mandats poste, des imprimés non urgents, échantillons et papiers d'affaires, des objets taxés et des correspondances en franchise postale.

La suppression complète du service dominical procurerait de 9 à 10 millions d'économies par an, attendu qu'il ne faudrait plus compenser par des repos en semaine, les prestations fournies le dimanche. Mais pareille réforme ne peut être envisagée avec la législation postale actuelle. La loi du 30 mai 1879 stipule qu'il y a pour chaque localité au moins une expédition et une distribution de correspondances par jour.

L'Administration estime que le moment n'est pas encore venu de provoquer une modification à ces dispositions en raison de la vive opposition que rencontrerait la suppression de la distribution des journaux le dimanche.

D. — TÉLÉGRAPHES ET TÉLÉPHONES.

Le Budget prévoit pour ces services une recette de . . . fr.	254,713,040
pour une dépense de	207,095,423
Soit un boni de fr.	47,617,617

Les dépenses extraordinaires sont évaluées à 146,816,000 francs; elles sont dues, en ordre principal, à la modernisation et à l'extension des installations.

Notre service téléphonique a pris depuis quelques années un développement considérable; de 54,691 abonnés qu'il y avait à la déclaration de la guerre, nous sommes arrivés, au 31 décembre 1926, au chiffre de 132,059 pour un nombre total d'appareils de 173,681. Ce résultat est encourageant, mais vu la modicité de nos prix et la rapidité des communications qui sera obtenue bientôt à travers tout le pays par l'extension des câbles souterrains, une impulsion nouvelle, par une propagande bien organisée et souvent répétée devrait être donnée pour qu'à ce point de vue la Belgique puisse occuper une place digne d'elle.

La Commission a vivement désiré être renseignée exactement sur l'état d'avancement des câbles interurbains et les extensions projetées dans ce domaine.

Câble Bruxelles-La Panne. (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — En service depuis le début de l'année.

Câble Bruxelles-frontière allemande (Hergenrath). (Société Siemens et Halske.) — En service également depuis le début de l'année.

Câble Bruxelles-Roosendaal (frontière hollandaise). (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — Terminé. Sera mis prochainement en service.

Câble Bruxelles-Lille (frontière française). (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — Vient d'être achevé. Nous attendons que l'Office français ait terminé l'installation de la frontière à Lille pour mettre le câble complètement en service.

Câble Bruxelles-Luxembourg (frontière luxembourgeoise). (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — La pose est en cours. Sur la section Bruxelles-Namur, on approche de Wavre. La pose est aussi commencée de Namur vers Jemelle. Entreprise à terminer en 1928, d'après le contrat.

Câble Bruxelles-Charleroi avec embranchement vers Mons (Ateliers de Constructions Électriques de Charleroi.) — La pose est également en cours. La mise en service de ce câble est prévue pour fin septembre 1927.

Prévisions.

L'Administration des télégraphes et des téléphones ne prévoit pas la commande de nouveaux câbles interurbains l'année prochaine.

A partir de 1929, et selon les nécessités, on estime devoir progressivement réaliser le système de câbles interurbains faisant le tour de la Belgique, suivant le tracé approximatif : Anvers-Liège-Namur-Charleroi-Mons-Tournai-Courtrai-Gand-Anvers. L'ordre dans lequel les diverses sections seront construites ne peut encore être établi.

Le rapport de l'honorable sénateur, M. Fraiture, analyse longuement nos tarifs téléphoniques et donne en tableaux ceux pratiqués dans différents pays. La comparaison est toute à l'honneur de notre régie. Il en est d'ailleurs de même en ce qui concerne les communications télégraphiques. Ci-dessous résumé le plus succinctement possible, nos tarifs actuels.

TARIFS TÉLÉPHONIQUES.**A. — Service téléphonique intérieur.**

Réseaux de 1,000 abonnés et moins. fr. 200 par an.

Id. de 1,000 à 10,000 abonnés.	300	id.	} Y compris 20 francs pour service de nuit.
Id. de plus de 10,000 abonnés.	325	id.	

Abonnement semestriel (2 périodes de 6 mois à utiliser en 2 ans).	458, 428 ou 280 francs selon l'importance du réseau.
---	--

Surtaxe kilométrique (au-delà de l'aire normale du réseau 3-6 kilomètres à Bruxelles, Anvers, Gand, Liège).	30 francs pour 1/4 de kilomètre en régime annuel; 42 francs en régime semestriel.
---	---

Taxe de communications locales : 30 centimes.

Communications interurbaines :

	Entre 8 et 18 heures.	Entre 18 et 8 heures.
Jusqu'à 20 kilomètres fr.	0 50	0 50
De 20 à 30 kilomètres	0 75	0 75
Id. 30 à 40 id.	1 25	1 »
Id. 40 à 50 id.	2 25	1 75
Id. 50 à 75 id.	3 »	2 25
Id. 75 à 125 id.	3 75	2 75
Plus de 125 kilomètres	4 50	3 25

B. — Service téléphonique international.

Les taxes applicables aux communications téléphoniques internationales sont actuellement établies comme il suit :

Par unité de conversation de trois minutes :

Relations avec le Danemark ⁽¹⁾ :

Uniformément fr. 74.90.

Le service est limité jusqu'à présent aux relations d'Anvers et Bruxelles avec Copenhague.

(¹) Les relations seront admises incessamment sans restriction entre tous les réseaux belges et tous les réseaux danois. La Belgique ne formera qu'une zone et le Danemark comprendra deux zones. Les taxes ci-après seront appliquées :

1 ^{re} zone danoise :	fr. 67,90. (Copenhague est situé dans la 2 ^e zone.)
2 ^e id.	: fr. 74,90.

Relations avec la ville libre de Dantzig :

Mêmes taxes que pour les communications à destination des réseaux allemands de la 5^e zone :

De Bruxelles à Dantzig	fr. 49 »
D'Anvers à Dantzig	49 »
De Liège à Dantzig	42 »
De Gand à Dantzig	52 50

Relations avec l'Italie :

Les correspondances téléphoniques ne sont autorisées provisoirement que dans les relations des réseaux de Bruxelles et d'Anvers avec :

- a) Les réseaux de Milan et de Turin : fr. 63.10;
- b) Le réseau de Gênes : fr. 70.35.

Relations avec la Suisse :

Uniformément fr. 50.75.

Relations avec les Pays-Bas :

Dans les relations frontières : Réseaux distants entre eux, à vol d'oiseau, de :
a) 15 kilomètres au maximum : fr. 4.20; b) plus de 15 à 30 kilomètres au maximum : 7 francs.

Pour toutes les autres correspondances :

A partir des réseaux des provinces de Flandre orientale, d'Anvers, de Limbourg et de Liège : 28 francs;

A partir des réseaux des provinces de Flandre occidentale, de Brabant, de Hainaut, de Namur et de Luxembourg : fr. 31.50.

Relations avec le Grand-Duché de Luxembourg :

Dans les relations frontières : Réseaux distants entre eux, à vol d'oiseau, de :
a) 15 kilomètres au maximum : 1 franc; b) plus de 15 à 30 kilomètres au maximum : fr. 1.50.

Pour toutes les autres correspondance :

A partir des réseaux de la province de Luxembourg : fr. 2.50;

A partir des réseaux des provinces de Brabant, de Hainaut, de Liège, de Limbourg et de Namur : fr. 5.25 ;

A partir des réseaux des provinces d'Anvers, de Flandre orientale et de Flandre occidentale : 6 francs.

Relations avec le territoire de la Sarre :

A partir des réseaux des provinces de Flandre occidentale, de Hainaut, de Namur et de Luxembourg : fr. 17.50;

A partir des réseaux des provinces d'Anvers, de Brabant, de Flandre orientale, de Limbourg et de Liège : 21 francs.

Relations avec la France :

Dans les relations frontières : Réseaux distants entre eux, à vol d'oiseau, de :
 a) 15 kilomètres au maximum : fr. 3.50; b) plus de 15 à 30 kilomètres au maximum : fr. 5.25.

Pour la détermination des taxes applicables dans les autres relations, la Belgique et la France ont été divisées respectivement en 2 et 4 zones. On paie, notamment, pour correspondre :

De Bruxelles et d'Anvers avec Lille : 14 francs;
 D'Ostende avec Lille : fr. 10.50;
 De Bruxelles et d'Anvers avec Paris : fr. 19.25;
 De Charleroi et de Mons avec Paris : fr. 15.75;
 De Bruxelles avec Lyon : fr. 29.75;
 De Bruxelles avec Bordeaux : fr. 36.75.

Relations avec l'Allemagne :

Dans les relations frontières : Réseaux distants entre eux, à vol d'oiseau, de :
 a) 15 kilomètres au maximum : fr. 4.20; b) plus de 15 à 30 kilomètres au maximum : 7 francs.

Pour la détermination des taxes applicables dans les autres relations, la Belgique et l'Allemagne ont été divisées respectivement en 3 et 5 zones. On paie, notamment, pour correspondre :

De Liège avec Aix-la-Chapelle : 21 francs;
 De Bruxelles et d'Anvers avec Cologne : 28 francs;
 De Gand et d'Ostende avec Dusseldorf : fr. 31.50;
 De Bruxelles et d'Anvers avec Francfort : 35 francs;
 De Bruxelles avec Stuttgart : fr. 38.50;
 De Bruxelles avec Berlin : fr. 43.75;
 De Bruxelles avec Stettin : 49 francs.

Relations avec la Grande-Bretagne :

Entre tous les réseaux belges et les réseaux anglais :

1° Des comtés de Bedford, Berkshire, Buckingham, Cambridge, Dorset, Essex, Gloucester, Hampshire, Hertford, Huntingdon, Kent, Leicester, Lincoln, Londres, Middlesex, Norfolk, Northampton, Nottingham, Oxford, Rutland, Somerset, Suffolk, Surrey, Sussex, Warwick, Wiltshire et Worcester (1^{re} zone), 63 francs;

2° Des comtés d'Anglesey, Brecknock, Carnarvon, Cardigan, Carmarthen, Chester, Cornouailles, Cumberland, Denbigh, Derby, Devon, Durham, Flint, Glamorgan, Hereford, Lancaster, Merioneth, Montgomery, Monmouth, Northumberland, Pembroke, Radnor, Salop, Stafford, Westmoreland et York (2^e zone), fr. 80.50.

3° De l'Écosse et de l'Irlande septentrionale (3^e zone), fr. 94.50.

Relations avec l'Autriche :

Uniformément fr. 57.40.

Ces relations seront ouvertes vraisemblablement dans le courant du mois de juillet prochain.

TARIFS TÉLÉGRAPHIQUES.

A. — A l'intérieur du pays.

La taxe des télégrammes ordinaires à l'intérieur du pays est fixée comme suit par l'arrêté royal du 20 octobre 1926 :

2 francs jusqu'à 10 mots;

Fr. 0.10 en plus par mot au delà du dixième.

En 1914, la taxe des télégrammes intérieurs était de fr. 0.50 par 15 mots;

Fr. 0.10 en plus par série indivisible de 5 mots au delà de 15 et jusqu'à 50 mots;

Fr. 0.10 id. 10 id. 50 mots.

Des augmentations successives ont été approuvées en novembre 1919, en novembre 1920, en avril 1923, en août 1923 et en octobre 1926.

La taxe actuelle correspond donc à cinq fois celle de 1914.

Les taxes accessoires ont également été relevées dans la même proportion environ.

B. — Tarif pour l'étranger.

La taxe des télégrammes pour l'étranger s'établit par mot, d'après des taux variant de pays à pays et fixés en francs-or par des Conférences internationales. Dès la dévalorisation du franc, la Belgique a appliqué à ces taux-or un coefficient de majoration correspondant aux fluctuations de notre monnaie. Depuis la stabilisation ce coefficient est de 7.

De plus, lors de la dernière Conférence télégraphique tenue à Paris en 1925, les taux élémentaires ont été majorés. La plupart des taxes télégraphiques ont ainsi été multipliées par plus de 7 comparativement à 1914.

Télégrammes urgents (dans les deux régimes) : taxe triple de celle du télégramme ordinaire de même longueur.

Des critiques ayant été formulées au sujet des erreurs qui se produiraient dans l'établissement des comptes des communications téléphoniques, nous donnons ci-dessous un résumé de ces opérations. Il en résulte que, si erreur il y a, l'Administration défalque d'office pour chaque intéressé 5 % de communications ce qui compense largement les erreurs possibles.

Exposé succinct des diverses opérations qu'entraîne l'élaboration des comptes courants — mensuels et trimestriels — des abonnés au téléphone.

Communications interurbaines et internationales.

Fiches. — Elles sont transmises journellement, classées dans l'ordre numérique des abonnés, par le bureau central.

Taxation.

Communications internationales. — La taxation des communications internationales est faite par le personnel du bureau central et vérifiée, après accord avec les offices étrangers, par le service de la comptabilité.

La vérification opérée, les taxes sont enregistrées à la machine *Anker*. Le

montant total des taxes accumulées constitue « les droits constatés » de la journée.

Communications interurbaines. — Les fiches sont taxées *directement* à l'appareil précité. — Ici également, le montant total des taxes enregistrées, est comptabilisé comme « droits constatés » de la journée.

Inscription aux comptes courants.

L'inscription se fait par quinzaine. Préalablement à l'élaboration des comptes, les fiches d'un même abonné sont réunies. Ce mode de travail permet de ne manipuler qu'une seule fois par quinzaine le compte de chaque abonné, d'où gain de temps très appréciable et uniformité dans l'inscription des taxes.

Le total des comptes courants de chaque série (500 abonnés), doit être en harmonie avec la somme des « droits constatés » de la quinzaine.

Les erreurs qui se seraient produites, soit au cours de l'enregistrement des taxes, soit à l'inscription des fiches aux comptes courants, ne peuvent donc échapper.

Communications locales.

La relève des compteurs se fait à l'expiration de chaque mois.

Les index sont transcrits au moment de la relève, sur des fiches.

La différence entre les index établie et la remise de 5 %, opérée, le nombre de communications figurant dans la colonne 4 de la fiche, est traduit en somme sur le compte de l'abonné auquel la fiche se rapporte.

Le produit de la multiplication du nombre total des communications émises par les abonnés d'une même série, par le prix unitaire d'une communication locale, doit être équivalent au montant total des taxes pour communications locales inscrites aux comptes courants.

Ici, également, aucune erreur de comptabilité ne peut, tout au moins théoriquement, se produire.

Télégraphes.

A l'expiration de chaque mois, le service télégraphique transmet au service téléphonique ses comptes à mettre en recouvrement.

Ceux-ci sont annexés aux comptes établis pour le service téléphonique

Encaissement des taxes téléphoniques.

Les comptes courants des télégrammes téléphonés, des communications téléphoniques locales, interurbaines et internationales sont encaissés trimestriellement. Toutefois, les abonnés ont la faculté de demander de recevoir leurs comptes courants mensuellement et même plus souvent moyennant le paiement d'une taxe de fr. 2.50 par recouvrement supplémentaire.

Un délai de cinq jours est accordé aux abonnés pour acquitter les sommes dues, par la voie du service des chèques postaux. Toutefois, les paiements qui, accidentellement seraient offerts aux guichets, même à celui d'une perception télégraphique sont acceptés contre la production de l'invitation à payer ou du compte courant.

Lorsqu'un compte courant ne lui a pas été signalé comme payé dans les

dix jours de sa remise à la poste, le comptable adresse, le onzième jour, un rappel à l'abonné. Ce rappel stipule qu'à défaut de paiement dans les trois jours le service du raccordement sera suspendu, même dans le cas où le montant des taxes dues serait inférieur à la garantie. Toutefois, on laisse encore s'écouler un nouveau délai de trois jours avant de mettre cette mesure à exécution.

Préalablement à l'interruption de la communication, avis en est donné par téléphone à l'abonné.

La garantie dont l'administration est autorisée à exiger le dépôt est fixée à 50 francs au minimum par raccordement. Il appartient à l'abonné qui ne veut pas s'exposer à être privé de communications, de faire en sorte que le montant de sa garantie soit et reste supérieur à la valeur des services dont le prix n'a pas été couvert par un versement anticipatif.

E. — OFFICE CENTRAL DES IMPRIMÉS.

Les dépenses et recettes se soldent à la somme de 29,979,470 francs.

Toutes les opérations de cet organisme de gestion se font pour compte d'autres administrations qui remboursent intégralement les prestations fournies:

F. — AÉRONAUTIQUE.

Les dépenses sont évaluées à	fr. 10,160,047 »
Pour une recette de	400,000 »
Il y aura donc un déficit de	fr. 9,760,047 »

En outre une dépense extraordinaire de 1,440,000 francs est prévue pour travaux et matériel, ainsi que pour la participation de l'État dans la formation du capital de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (art. 7 des statuts annexés à la loi du 26 avril 1923).

L'aéronautique constitue un service naissant qui est appelé à prendre une extension très marquée. Dès à présent, il est chargé :

1° de créer et d'entretenir les installations terrestres pour permettre la navigation aérienne et en assurer la sécurité;

2° d'assurer, conformément à la loi, la réglementation de la navigation aérienne;

3° d'encourager l'industrie aéronautique nationale;

4° d'aider à la formation du personnel navigant;

5° d'organiser la propagande aéronautique;

6° d'assurer, au point de vue international, l'application des conventions réglementant la navigation aérienne;

7° d'examiner les inventions qui concernent l'aéronautique et de faire les études et recherches de nature à aider le progrès de la science aéronautique;

8° d'encourager la navigation aérienne nationale et de surveiller les opérations de la Société anonyme belge d'exploitation de la navigation aérienne (S. A. B. E. N. A.).

LE DÉVELOPPEMENT DE L'AÉRONAUTIQUE.

La Belgique est placée à un nœud de communications internationales. Cette situation spéciale dont l'importance est grande au point de vue de nos chemins de fer, le deviendra dans un avenir rapproché en ce qui concerne les transports aériens. Ceux-ci se développent constamment; la sécurité, peut-on dire, est devenue presque parfaite; la régularité atteint jusque 100 % en été et 95 % en hiver. Seuls les prix sont élevés et l'éducation du public n'est pas suffisante. Cette dernière commence cependant à se faire. Quant aux prix, ils diminueront d'eux-mêmes, par suite des progrès techniques qui se réalisent tous les jours et qui ne feront que croître.

On peut espérer que, grâce aux études actuellement entreprises dans le monde entier et auxquelles la Belgique participe dans la mesure de ses moyens, ce stade sera atteint dans quelques années.

On assistera alors à un développement formidable de l'aviation commerciale. Bruxelles peut devenir, si on prévoit l'avenir, un centre aérien de premier ordre.

Les lignes qui passent par la capitale et dont quelques-unes fonctionnent déjà, sont :

- Londres-Bruxelles-Cologne-Les Indes;
- Londres-Berlin-Moscou;
- Londres ou Amsterdam-Bruxelles-Bâle et l'Italie;
- Marseille-Paris-Bruxelles-Amsterdam et les pays du Nord.

Plusieurs services auront lieu chaque jour et dans chaque sens.

A côté de ces lignes il faut prévoir :

- Anvers-Congo;
- Anvers-Rotterdam (direct);
- Anvers-Hambourg-Brême port de la Baltique;
- Anvers-Le Havre.

Enfin Ostende se trouve sur plusieurs de ces lignes et sera utilisé en saison comme port aérien d'escale, il servira aussi de base pour le trafic aérien maritime.

Ces services fonctionneront non seulement le jour mais aussi la nuit. Le courrier postal sera entièrement transporté par avion, au moins en ce qui concerne les lettres et les papiers urgents.

Si nous voulons que cet avenir, qui s'annonce brillant pour la Belgique, se réalise, il faudra aménager en conséquence nos ports aériens Bruxelles-Anvers-Ostende et baliser toutes les lignes pour le service de nuit.

Enfin la construction des avions et des moteurs, dont nous aurons besoin en grand nombre, constituera une branche d'activité économique importante, qui n'est encore actuellement qu'à ses débuts.

* *

Examinant la situation du personnel au point de vue de ses ressources, la Commission émet le vœu de voir le Gouvernement procéder le plus tôt possible à la péréquation et la stabilisation définitive des salaires et traitements. Une

commission paritaire fonctionne régulièrement au sein du département; elle aura, sans doute, l'occasion de traduire les aspirations du personnel auquel le Gouvernement voudra donner la preuve de toute sa sollicitude.

Deux erreurs matérielles se sont glissées dans l'impression des tableaux du Budget : a) tableau I, au total du litt. *E* (*Office central des Imprimés*), il faut lire : 29,979,470 au lieu de 207,095,423; b) tableau II, à l'article 7, il faut lire : 2,534,660 au lieu de 254,660.

* * *

Le Budget, approuvé par toutes les sections de la Chambre, a recueilli l'unanimité des suffrages de votre Commission spéciale.

Le Rapporteur,

P. DE BRUYN.

Le Président,

MAX HALLET.
