

Kamer der Volksvertegenwoordigers		Chambre des Représentants	
Zittingsjaar 1938-1939	N° 87		Session de 1938-1939
N° 4-XVI : BEGROOTING	VERGADERING van 24 Januari 1939	SEANCE du 24 janvier 1939	BUDGET N° 4-XVI

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen, Posterijen, Telegrafie, Telefonie en van het Nationaal Instituut voor Radio-Omroep voor het dienstjaar 1939.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN HECKE

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De op de begroting voor 1939 uitgetrokken kredieten bedragen 601,512,334 frank aan gewone uitgaven en 1 miljoen 85,000 frank aan uitzonderlijke uitgaven, hetzij in het geheel 602,597,334 frank, of 1 t. h. meer dan voor het voorgaande dienstjaar.

De uitgaven van het hoofdbestuur (8,990,430) vertoonen een vermindering van nagenoeg 5 t. h. op het totaal van de uitgaven der hoofdbesturen :

- a) van Verkeerswezen;
- b) van Posterijen, Telegrafie, Telefonie en N. I. R.

Men weet dat deze beide departementen werden samengesmolten.

Verminderingsen werden insgelijks toegepast op de uitgaven :

- a) van het Centraal bureau voor drukwerk;
- b) van den Nationalen dienst voor arbeidersvacanties,
- c) van de propaganda voor het toerisme.

Daarentegen, worden hoogere bedragen voorzien dan het voorgaande jaar wat betreft de kredieten voor de diensten die veel personeel bezigen (zeewezen, posterijen), ten einde de wedden en loonen op het peil van het indexcijfer te kunnen behouden, en ook ten voordeele van de Sabena, daar de toelage uitgetrokken op de begroting voor 1938 onvoldoende werd bevonden.

(1) De Commissie, voorgezeten door den heer Van Hoeck, bestaat uit :
1° de leden van de Commissie voor het Verkeerswezen : de HH. De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquae, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Convent. — Leuridan. — De Coster;

2° de leden van de Commissie voor de Posterijen, de Telegrafie en de Telefonie : de HH. Anseele, De Bruyn (P.), Debunne, Goffaux, Heins, Piérard, Smets, Vael. — Cossée de Maulde, De Jaegere (M.), Delputte, Ghysen, Vaes, Vandenbergh, Vouloir. — Guilmin, Pierco. — Legros, Wintgens. — Butaye. — De Coster;

3° de leden door de Afdelingen aangeduid : de HH. Janssen (C.-E.), Allewaert, Mampaey, Ernest, Goblet.

BUDGET

du Ministère des Transports, Postes, Télégraphes, Téléphones et de l'Institut National de Radio-diffusion pour l'exercice 1939.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION (1)
PAR M. VAN HECKE

MESDAMES, MESSIEURS,

Les crédits prévus au budget de 1939 s'élèvent à 601 millions 512,334 francs pour les dépenses ordinaires et à 1,085,000 francs pour les dépenses exceptionnelles, soit en tout 602,597,334 francs ou 1 p. c. de plus que pour l'exercice précédent.

Les dépenses de l'administration centrale (8,990,430) accusent une diminution de près de 5 p. c. sur le total des dépenses des administrations centrales :

- a) des Transports;
- b) des Postes, Télégraphes et Téléphones et I. N. R.

On sait que ces deux départements ont fusionné.

Des réductions ont également été opérées sur les dépenses :

- a) de l'Office central des imprimés,
- b) de l'Office national des vacances ouvrières,
- c) de la propagande touristique.

Par contre, des crédits supérieurs à ceux de l'année dernière sont prévus pour les services occupant un personnel nombreux (marine, postes) afin de pouvoir maintenir les traitements et salaires au niveau de l'index, et aussi au profit de la Sabena, la subvention prévue au budget de 1938 ayant été reconnue insuffisante.

(1) La Commission, présidée par M. Van Hoeck, est composée :
1° des membres de la Commission des Transports : MM. De Bruyn (P.), Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Petit, Pourquae, Samyn. — Baillon, Debruyne (R.), Delputte, Delvaux, Laenen, Van Hecke, Vouloir. — Desmidt, Van Glabbeke. — Caignet, Convent. — Leuridan. — De Coster;

2° des membres de la Commission des Postes, Télégraphes et Téléphones : MM. Anseele, De Bruyn (P.), Debunne, Goffaux, Heins, Piérard, Smets, Vael. — Cossée de Maulde, De Jaegere (M.), Delputte, Ghysen, Vaes, Vandenbergh, Vouloir. — Guilmin, Pierco. — Legros, Wintgens. — Butaye. — De Coster;

3° des membres désignés par les Sections : MM. Janssen (C.-E.), Allewaert, Mampaey, Ernest, Goblet.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER SPOORWEGEN

Even als de vorige jaren, werd in den schoot van de Commissie voor het Verkeerswezen hoofdzakelijk gehandeld over de Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

Eenerzijds, was er sprake van de bedrijfstekorten van dit organisme en van de dringende noodzakelijkheid hierin te verhelpen en, anderzijds, van de grieven die zoowel door het personeel als door de reizigers worden geuit.

Deze grieven die wij verder uiteenzetten, berusten eenerzijds op de politiek die door de Nationale Maatschappij wordt gevoerd ten einde haar bedrijfskosten zooveel mogelijk in te krimpen, anderzijds op de maatregelen die in sociaal en taalkundig opzicht werden genomen. Verscheidene leden betreunden dan ook dat de bevoegde Minister geen groteren invloed uitoefent in dezen openbaren dienst.

Verkeersbedrijvigheid.

Tabel (I) laat toe de beweging van het verkeer, gedurende de eerste negen maanden van 1938, te vergelijken met deze van het overeenkomend tijdperk van het vorig jaar.

TABEL I.

VERVOER. — TRAFIC

Reizigers-kilometers eerste 7 maanden	3,528,787,049	3,538,687,586	+ 0,3
Voyageurs kilomètres 7 premiers mois... ..	664,105,529	652,858,870	— 1,7
Reizigers-kilometers in Augustus	550,284,701	530,302,021	— 3,7
Voyageurs kilomètres en août			
Reizigers-kilometers in September			
Voyageurs kilomètres en septembre			
9 maanden — 9 mois	4,743,177,279	4,721,848,477	— 0,4
Kilometertonnen zware koopwaren 7 eerste maanden	3,532,551,970	2,894,310,150	— 8,1
Tonnes kilom. de grosses marchandises 7 premiers mois...	508,893,841	386,199,076	— 24,1
Kilometertonnen in Augustus... ..	537,194,165	447,280,145	— 16,8
Tonnes kilom. de grosses marchandises en août... ..			
Kilometertonnen in September			
Tonnes kilom. de grosses marchandises en septembre...			
9 maanden — 9 mois	4,578,639,976	3,727,789,371	— 18,6

Hieruit blijkt :

1° Dat het reizigersverkeer practisch ongewijzigd bleef; inderdaad, de achteruitgang is niet hooger dan 0,4 t. h. Deze uitslag bevestigt de meening die wij in ons jongste verslag hebben vooruitgezet, te weten, dat coördinatiemaat-

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER

Comme les années précédentes, la Société Nationale des Chemins de Fer a fait l'objet principal des discussions au sein de la Commission des Transports.

Celles-ci ont porté, d'une part, sur la situation déficitaire de cet organisme et sur l'urgence d'y porter remède et, d'autre part, sur des griefs formulés tant par le personnel que par les usagers du chemin de fer.

Ces griefs, que nous exposons plus loin, trouvent leur origine, les uns dans la politique suivie par la Société Nationale en vue de réduire autant que possible ses frais d'exploitation, les autres dans des mesures d'ordre social et linguistique. Ce qui a amené plusieurs membres à regretter que le Ministre compétent n'exerce une influence plus grande au sein de ce service public.

Mouvement du trafic.

Le tableau (I) permet de comparer le mouvement du trafic pendant les neuf premiers mois de 1938 à celui de la période correspondante de l'année dernière.

TABLEAU I.

	1937	1938	Vershil in % Différence en %
Reizigers-kilometers eerste 7 maanden	3,528,787,049	3,538,687,586	+ 0,3
Voyageurs kilomètres 7 premiers mois... ..	664,105,529	652,858,870	— 1,7
Reizigers-kilometers in Augustus	550,284,701	530,302,021	— 3,7
Voyageurs kilomètres en août			
Reizigers-kilometers in September			
Voyageurs kilomètres en septembre			
9 maanden — 9 mois	4,743,177,279	4,721,848,477	— 0,4
Kilometertonnen zware koopwaren 7 eerste maanden	3,532,551,970	2,894,310,150	— 8,1
Tonnes kilom. de grosses marchandises 7 premiers mois...	508,893,841	386,199,076	— 24,1
Kilometertonnen in Augustus... ..	537,194,165	447,280,145	— 16,8
Tonnes kilom. de grosses marchandises en août... ..			
Kilometertonnen in September			
Tonnes kilom. de grosses marchandises en septembre...			
9 maanden — 9 mois	4,578,639,976	3,727,789,371	— 18,6

Il montre :

1° Que le trafic des voyageurs est demeuré pratiquement stationnaire; le recul accusé, en effet, ne dépasse pas 0,4 p. c.. Ce résultat confirme l'opinion émise dans notre dernier rapport, à savoir que des mesures de coor-

regelen van het gemeenschappelijk reizigersvervoer de N. M. B. S. zouden beveiligen tegen massale afnemings van haar cliënteel;

2° Dat het koopwarenvvoer met 18.6 t. h. terugliep. Deze belangrijke inzinking was eveneens te voorzien, daar deze verkeerstaking innig is verbonden met de industriële bedrijvigheid van het land.

De bedrijfsuitkomsten zijn ronduit slecht. Ondanks de verhoging der tarieven, is het totaal bedrag der ontvangsten-koopwaren teruggelopen met 8.7 t. h., terwijl de verhoging der ontvangsten-reizigers 1.9 t. h. niet te boven gaat, ofschoon, in Januari 1938, de tarieven voor de koopwaren — met uitsluiting van deze die door de concurrentie waren bedreigd — alsmede de reizigerstarieven met 5 t. h. werden verhoogd.

De bedrijfsuitgaven bedroegen 2,045,8 miljoen frank, hetzij 5 t. h. meer dan in 1937 en zij overschrijden de ontvangsten met 139,3 miljoen, terwijl het overeenkomend tijdperk van het vorig jaar een winst liet van 70,3 miljoen.

Daar de zuivere financiële lasten, dit is, de financiële lasten zonder de opbrengst van de belegging der fondsen (21.2 miljoen) 36.8 miljoen bedragen, vloeit hieruit voort dat het begrotingstekort 176.1 miljoen bedraagt, terwijl de eerste negen maanden van 1937 met een boni sloten van 30,3 miljoen.

Dit tekort ware nog grooter geweest zonder de nieuwe inkrimping van het personeel. Dit werd van 87,973 eenheden (einde Augustus 1937) op 81,171 teruggebracht, op den overeenkomenden datum van 1938, hetzij een vermindering van 7.7 t. h.

Indien er geen merkbare verbetering in den toestand intreedt, zullen de uitkomsten van het dienstjaar 1939 nog slechter zijn. Inderdaad, de bedrijfskosten, zoowel voor de benodigdheden als voor de loonen, zullen gansch den terugslag ondergaan van de stijging van den index der winkelprijzen.

Indien men voor 1939 een even groot reizigersverkeer als dit in 1937 neemt, en 80 t. h. van het koopwarenvvoer wat eerder een optimistische grondslag is, bekomt men een vermoedelijk tekort van 315 miljoen frank, wat met de vorige tekorten voor de Nationale Maatschappij neerkomt op een totaal tekort van een milliard.

Tot dusver kon de N. M. het hoofd bieden aan de geleden verliezen, door te putten uit haar vernieuwingsfonds. Dit is echter slechts een lapmiddel waardoor de onvermijdelijke gezondmaking, weliswaar verschoven maar tevens bemoeilijkt wordt, zoodat het kapitaal van 40 milliard, dat in ons spoorwegnet is belegd, ernstig wordt bedreigd.

Anderzijds, wordt de huidige toestand onrustbarend voor de thesaurie van de N. M. De kasmiddelen smelten van jaar tot jaar en de kredietmogelijkheid, vertegenwoordigd door haar portefeuille van openbare fondsen ter waarde van 560 miljoen, is noodgedwongen beperkt.

Uw Commissie was het dan ook eenparig eens om te zeggen dat, zonder verwijl, maatregelen moeten worden genomen om dit organisme uit het moeras te helpen, waarin het steeds dieper dreigt te zinken.

dination des transports en commun des voyageurs mettraient la S. N. C. F. B. à l'abri de diminutions massives de sa clientèle ;

2° Que le trafic des marchandises est en régression de 18,6 p. c. Cette chute importante était également prévisible, cette branche du trafic épousant étroitement la courbe de l'activité industrielle du pays.

Les résultats d'exploitation sont franchement déficitaires. Malgré l'augmentation des tarifs, le total des recettes-marchandises est en diminution de 8,7 p. c., tandis que l'augmentation des recettes-voyageurs ne dépasse pas 1,9 p. c., alors que, en janvier 1938, les tarifs pour les marchandises — à l'exclusion de ceux menacés par la concurrence — ainsi que les tarifs pour voyageurs ont été majorés de 5 p. c.

Les dépenses d'exploitation se sont élevées à 2,045,8 millions de francs, soit 5 p. c. de plus qu'en 1937 et dépassent les recettes de 139,3 millions, tandis que la période correspondante de l'année dernière accusait un bénéfice de 70,3 millions.

Les charges financières nettes, c'est-à-dire les charges financières moins le produit du placement des fonds (21,2 millions), étant de 36,8 millions, il s'ensuit que le déficit budgétaire s'élève à 176,1 millions, alors que les neuf premiers mois de 1937 clôturèrent par un boni de 30,3 millions.

Ce déficit aurait été plus important encore sans la nouvelle compression de l'effectif du personnel. Celui-ci a été ramené de 87,973 unités (fin août 1937) à 81,171 à la date correspondante de 1938, soit une réduction de 7,7 p. c.

A moins d'une amélioration notable de la conjoncture, les résultats de l'exercice 1939 seront plus mauvais encore. En effet, les frais d'exploitation, tant pour les fournitures que pour les salaires, subiront pleinement les effets de la hausse de l'index des prix de détail.

En tablant, pour 1939, sur un trafic-voyageurs de même importance que celui de 1937 et sur 80 p. c. du trafic-marchandises, ce qui constitue une base plutôt optimiste, il faut conclure à un déficit probable de 315 millions, qui, ajouté aux déficits précédents, placerait la Société Nationale devant un déficit global d'un milliard.

Jusqu'à présent la S. N. a pu faire face aux pertes subies en faisant des prélèvements sur son fonds de renouvellement. Mais c'est là un expédient qui ne fait que reculer le moment de l'assainissement inévitable, tout en le rendant plus difficile, et est même de nature à compromettre gravement le capital de 40 milliards investis dans notre réseau ferroviaire.

D'autre part, la situation actuelle devient inquiétante pour la trésorerie de la S. N. Les disponibilités fondent d'année en année et les possibilités de crédit représentées par son portefeuille de fonds publics, qui vaut 560 millions environ, sont forcément réduites.

Aussi votre Commission est-elle unanime à dire que des mesures s'imposent d'urgence pour sortir cet organisme de l'ornière déficitaire où il risque de s'enliser plus profondément.

Het ligt voor de hand, dat de uitgaven dienen besnoeid en de ontvangsten vermeerderd. Doch dan dient de vraag onderzocht, in welke maat de N. M., door eigen middelen, tot dien uitslag kan komen.

Als exploitant, moet zij er voor zorgen den kostprijs tot een streng minimum te herleiden en haar tarieven binnen de perken te houden, voorgeschreven door de behoeften der mededinging, van den eenen kant, door de eischen van het algemeen belang, van den anderen kant.

Zooals wij er in onze voorgaande verslagen op wezen, werden de kostprijzen, in de mate van het mogelijke verminderd, dank zij een betere benutting van personeel en materieel. Van dien kant, heeft de N. M. soms zelfs de redelijke grenzen overschreden, want zij heeft haar rationalisatie- en besparingsmaatregelen zoover gedreven, dat protest werd uitgelokt vanwege haar werklieden, de verbruikers en de bezitters van grond langs de spoorbaan. De N. M. is er aldus toe gekomen de getalsterkte van haar werklieden te herleiden tot de noodwendigheden van het verkeer, dank zij de invoering van een zeer lenige methode van aanwerving, gesteund op de invoering van tijdelijke werkkrachten. Deze methode levert niets dan voordeel op voor de N. M., doch het is te betreuren dat dit slechts geschiedt ten nadeele van de economische veiligheid der werkkrachten.

De hiernavolgende tabel (II) vermeldt de veranderingen die het effectief van het personeel heeft ondergaan, van 1929 tot 1937.

TABEL II.

VERGELIJKING TUSSCHEN HET
SITUATION COMPAREE DU

Categorieën. — Catégories.

Bestuurders, technici (bureelhoofden en daar boven) ...
Dirigeants, techniciens, chefs de bureau et au-dessus) ...
Bedienden ...
Employés ...
Werklieden (mannen maanden) ...
Ouvriers (hommes mois) ...

Samen. — Ensemble...

Dan wanneer er, in Januari 1937, slechts 3,076 tijdelijken waren, is het aantal dezer laatsten, in October van hetzelfde jaar, geklommen tot 11.133. Zoo men aanneemt dat de ingeboekte en op de proef zijnde werklieden standvastig worden gebezigd, dan kan de gemiddelde benutting der tijdelijke en voorloopige werklieden worden geraamd op 14 dagen, in Januari, en 19 dagen, in October.

Il faut de toute évidence diminuer les dépenses et augmenter les recettes. Mais toute la question revient à savoir dans quelle mesure la S. N. peut aboutir à ce résultat par ses propres moyens.

En tant qu'exploitant, elle doit veiller à réduire le prix de revient au strict minimum et à maintenir ses tarifs dans les limites fixées par les nécessités de la concurrence d'une part, par le souci de l'intérêt général de l'autre.

Comme nous l'avons montré dans nos rapports précédents, les prix de revient ont été réduits dans la mesure du possible, grâce à une meilleure utilisation du personnel et du matériel. De ce côté, la S. N. a même parfois dépassé les limites raisonnables, car elle a poussé ses mesures de rationalisation et d'économies au point de provoquer des protestations de la part de ses ouvriers, d'usagers et de riverains de la voie ferrée. La S. N. est ainsi parvenue à adapter l'effectif de ses ouvriers aux besoins du trafic en adoptant un mode de recrutement très souple, basé sur l'emploi d'une main-d'œuvre temporaire. Cette méthode est tout profit pour la S. N., mais il est regrettable que celui-ci ne s'acquiert qu'au détriment de la sécurité économique de la main-d'œuvre.

Le tableau ci-dessous (II) renseigne sur le mouvement de l'effectif du personnel de 1929 à 1937.

TABLEAU II.

PERSONEEL IN 1929 EN IN 1937.
PERSONNEL EN 1929 ET EN 1937.

Einde 1929 à fin 1929	Einde 1937 à fin 1937	Vershil Différence	in % — en % —
2,546	2,418	— 128	7 %
18,922	15,697	— 3,225	17 %
88,444	67,395	— 21,049	23,8%
109,912	85,510	— 24,402	

Alors qu'au mois de janvier 1937 il n'y avait que 3.076 temporaires, leur nombre passait à 11.133 au mois d'octobre de la même année. Si l'on considère que les ouvriers immatriculés et à l'essai sont occupés d'une façon permanente, on peut évaluer l'utilisation moyenne des ouvriers temporaires et provisoires à 14 jours en janvier et à 19 jours en octobre.

Zooals blijkt uit de hiernavolgende tabel (III), worden zelfs werklieden, met 15 jaar dienst en meer, door de af-dankingen getroffen.

TABEL III.

IN 1938 AFGEDANKTE WERKLIEDEN

Dienstouderdom	Voorloopige werklieden	Tijdelijke werklieden
Afgedankte werklieden met 5 tot 10 jaar werkelijken dienst	250	492
Afgedankte werklieden met 10 tot 15 jaar werkelijken dienst	55	175
Afgedankte werklieden met meer dan 15 jaar werkelijken dienst	—	3
Totaal	305	670
Te zamen	975	

De betere rendeeing van de reizigersrijtuigen, door de invoering van rijtuigen met platform, verwekt hevige ontstemming bij de reizigers die het volle tarief betalen en verplicht zijn rechtstaande te reizen. Overigens, geschiedt de afschaffing van overwegen vaak ten nadeele van de landbouwbelangen en van de normale ontwikkeling van sommige gemeenten.

Wezenlijke besparingen van eenige beteekenis kunnen dus niet worden bekomen op de eigenlijke exploitatiekosten. Zij kunnen slechts worden verwezenlijkt door de uitschakeling of de vermindering van de lasten opgelegd aan de N. M. door den wetgever, en die op blijvende wijze den kostprijs bezwaren.

Wij hebben de gelegenheid gehad te wijzen op deze lasten en de belangrijkheid er van uit te cijferen, rekening gehouden met het « gebrek aan winst » vertegenwoordigd door de kosteloze of onvoldoende bezoldigde prestaties. Het totaal is zoodanig belangrijk dat, moest zij ontslagen worden van deze lasten en behoorlijk vergoed wegens andere, de N. M. bij machte zou zijn, ondanks de mededinging te water en op de baan, in normalen tijd winsten te verwezenlijken.

Ongetwijfeld, kan hiertegen worden ingevoerd, dat de N. M. er toe gekomen is de verbintenissen na te komen, welke zij ten opzichte van den Staat heeft aangegaan in ruil voor toegestane voordeelen. Doch deze tegenwerping geldt slechts voor zooveel de contractant in de materiele mogelijkheid verkeert om ze te houden. Deze bevindt zich in den toestand van den huurder van een gebouw, waarvan de eigneaar, na een overdreven prijs te hebben gesteld, dank zij de overschatting van de handelstoekomst er van, daarna deze aan waarde zou doen verliezen, door merkelijke voordeelen toe te kennen aan de mededingers gevestigd in de nabijheid van zijn huurder.

Comme il résulte du tableau ci-dessous (III) les licenciements s'étendent même à des ouvriers ayant 15 années de service et même plus.

TABLEAU III.

OUVRIERS LICENCIES EN 1938

Ancienneté	Ouvriers provisoires	Ouvriers temporaires
Ouvriers licenciés ayant de 5 à 10 années de services effectifs... ..	250	492
Ouvriers licenciés ayant de 10 à 15 années de services effectifs	55	175
Ouvriers licenciés ayant plus de 15 années de services effectifs	—	3
Totaux	305	670
Ensemble	975	

Le meilleur rendement des voitures à voyageurs par l'introduction de voitures à plates-formes indispose vivement les voyageurs payant tarif plein qui sont obligés à voyager debout. Par ailleurs, la suppression de passages à niveau se fait bien souvent au détriment des intérêts agricoles et du développement normal de certaines communes.

Ce n'est donc pas sur les frais d'exploitation proprement dits que des économies substantielles peuvent encore être réalisées. Celles-ci ne peuvent être obtenues que par l'élimination ou la réduction des charges qui ont été imposées à la S. N. par le législateur et qui grèvent les prix de revient de façon permanente.

Nous avons eu l'occasion de signaler ces charges et de chiffrer leur importance, compte tenu du « manque à gagner » que représentent les prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées. Le total est tellement important que, au cas où elle serait affranchie de ces charges et dûment indemnisée pour d'autres, la S. N. serait à même, en dépit de la concurrence de l'eau et de la route, de réaliser des bénéfices en période normale.

Sans doute, on peut objecter que la S. N. est tenue de remplir les engagements qu'elle a contractés envers l'Etat en échange des avantages consentis. Mais cette objection ne vaut que pour autant que le contractant est dans la possibilité matérielle de les tenir. Celui-ci se trouve dans la situation du locataire d'un immeuble, dont le propriétaire, après avoir fixé un prix exagéré en surévaluant son avenir commercial, se plairait dans la suite à déprécier celui-ci, en accordant des avantages marqués aux concurrents établis à proximité de son locataire.

De wetgever heeft in dergelijke gevallen billijk geoordeeld de overeenkomst te laten herzien, ten einde de verplichtingen van den huurder te doen overeenstemmen met de werkelijke waarde van de voordeelen welke hij geniet.

Wanneer de exploitatie van het spoornet, in 1926, voor een duur van 75 jaren aan de N. M. in vergunning werd gegeven, hebben beide partijen den weerslag niet kunnen voorzien, welke de ontwikkeling van het wegvervoer zou hebben. In feite heeft dit laatste het monopolie gebroken, dat het spoor tot nog toe, zoo voor het reizigersvervoer als voor dit van kwaliteitsgoederen had genoten. Dit is een nieuw feit waarmede men dient rekening te houden, daar het op bestendige wijze afbreuk doet aan het evenwicht tusschen « het productievermogen » en den « afzet » van den exploitant.

Ook moeten lasten zooals die der pensioenen door de N. M. betaald aan de beambten van de oude administratie der spoorwegen, voor dit organisme als abnormaal en ruinerend worden beschouwd.

Wat de inkomsten betreft, kunnen zij slechts opgedreven worden door een degelijke verhooging van de tarieven 't is te zeggen zonder een vermindering van het verkeer te veroorzaken.

Het is gansch natuurlijk dat de N. M. zich tot den Staat richt om van hem een vergoeding te vragen, in compensatie van het kosteloos vervoer en van dat tegen verminderd tarief, welke zij op zijn verzoek toestaat. Dit is namelijk het geval voor de diensten door de N. M. bewezen aan de Administratie van P. T. T., voor de verminderingen verleend aan de oudstrijders, aan de invaliden, aan de werklieden met betaald verlof, aan de militairen welke alleen reizen, enz., of ook voor het in stand houden van de niet renderende lijnen.

Wat de tarieven betreft, heeft de N. M., boven een eenvormige verhooging, de grondige hervorming van het tariefstelsel verkozen. Aan den grondslag van het nieuw stelsel, ligt een stelsel van premies aan de cliënten wier getrouwheid haar onontbeerlijk is, zoo b.v.b. de reizigers welke den vollen prijs betalen en de afgewerkte nijverheidsproducten.

De enkelbiljetten van de reizigers zouden met 18 t. h. in prijs stijgen, maar een afslag van 20 t. h. zou op de heen-en-terug-biljetten toegestaan worden. De houders van afslagkaarten zouden dezen afslag slechts op den prijs van de enkelreizen bekomen. De prijs van de werkliedenabonnementen zou verhoogd worden en de bedienden welke minder dan 24,000 frank verdienen, zouden een werkabonnement bekomen, dat het midden houdt tusschen het werklieden- en het schoolabonnement.

De tarieven voor de goederen der eerste vijf klassen, namelijk deze welke het voorwerp kunnen zijn van de concurrentie van het wegvervoer, zouden met 10 t. h. stijgen behalve voor de cliënten welke de verbintenis aangaan het vervoer van al hun goederen, voor elken afstand boven 20 kilometer, door den spoorweg te laten geschieden.

Dit zijn de grondslagen van het programma van financieel herstel van de N. M., welke thans aan de beraadslagingen van de Regeering en, voor wat de tarieven

Le législateur a jugé équitable dans les cas de ce genre de soumettre le contrat à révision afin de ramener les obligations du locataire à la valeur réelle des avantages dont il jouit.

Lorsque, en 1926, l'exploitation du réseau ferroviaire a été concédée à la S. N. pour une durée de 75 années, les deux parties n'ont pu prévoir les répercussions qu'aurait le développement des transports routiers. En fait, ceux-ci ont brisé le monopole dont le rail avait joui jusqu'alors pour le transport des voyageurs et pour celui des marchandises de qualité. C'est là un fait nouveau dont on doit tenir compte, car il crée une rupture d'équilibre permanente entre la « capacité productive » et le « débouché » de l'exploitant.

Aussi des charges comme celles des pensions payées par la S. N. aux agents de l'ancienne administration des chemins de fer doivent-elles être considérées comme anormales et ruineuses pour cet organisme.

Quant aux recettes, elles ne peuvent être augmentées qu'en fonction d'une majoration des tarifs efficace, c'est-à-dire sans provoquer une diminution du trafic.

Il est assez naturel de voir la S. N. se tourner vers l'Etat pour lui réclamer une indemnité compensatoire pour les transports gratuits ou à tarifs réduits qu'elle effectue à sa demande. C'est le cas notamment pour les services rendus par la S. N. à l'Administration des Postes, Télégraphes et Téléphones ; pour les réductions accordées aux anciens combattants, aux invalides, aux ouvriers en congé payé, aux militaires voyageant isolément, etc. ou encore pour le maintien en service des lignes déficitaires.

Quant aux tarifs, la S. N. au lieu de les relever uniformément a donné la préférence à une réforme profonde du système tarifaire. A la base du nouveau régime se trouve un système de primes aux clients dont la fidélité lui est indispensable, par exemple, les voyageurs payant le prix plein et les produits industriels finis.

Les billets simples des voyageurs seraient augmentés de 18 p. c. mais une réduction de 20 p. c. serait accordée sur les billets aller et retour. Les bénéficiaires de cartes de réduction n'obtiendraient celle-ci que sur le prix du parcours simple. Le prix des abonnements ouvriers serait augmenté et les employés, gagnant moins de 24,000 fr., obtiendraient un abonnement de travail, tenant le milieu entre l'abonnement ouvrier et l'abonnement scolaire.

Les tarifs des marchandises des cinq premières classes, c'est-à-dire des produits susceptibles d'être concurrencés par la route, seraient augmentés de 10 p. c., sauf pour les clients qui prennent l'engagement de faire transporter toutes leurs marchandises par la voie ferrée, pour toute distance dépassant 20 kilomètres.

Telles sont les bases du programme de redressement financier de la S. N. actuellement soumis aux délibérations du Gouvernement et en ce qui concerne les tarifs

betreft, aan het Raadgevend Comité voor de tarieven zijn onderworpen. Deze laatste maatregelen werden goedgekeurd en zijn van kracht sinds 1 Januari. Uw Commissie heeft eensgezind aangedrongen op een billijke en definitieve oplossing voor dit ingewikkeld vraagstuk, door een dusdanige regeling van de concurrentie tusschen de onderscheidene wijzen van vervoer, dat ieder van hen over het verkeer zou beschikken dat voor zijn normale ontwikkeling onontbeerlijk is.

**

Uw verslaggever werd verzocht de heel bijzondere aandacht van den Minister van Verkeerswezen te willen vestigen op de volgende punten :

1) Gebrek aan samenordering tusschen de uurroosters van Spoorweg en die van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Klachten werden, inzonderheid, geuit wat betreft de tramweglijn Herbesthal-Eupen. De laatste « nuttige » trein komt te Herbesthal aan te 22 uur, terwijl de laatste tram deze localiteit verlaat te 21 u. 50. Dit verplicht de gebruikers van den laatsten trein, hetzij een huurauto te nemen, hetzij den trein van 23 u. 43 naar Eupen. Kunnen de uurtafels niet in gemeenschappelijk overleg worden bepaald, opdat de Buurtspoorwegen werkelijk hun rol zouden vervullen van aanvulling van den spoorweg ?

2) Gebreken en leemten van de uurtafels der treinen.

Een lid vertolkte de weekklachten van de werklieden uit de streek Turnhout die, om zich te Antwerpen naar hun werk te begeven, sedert 1 October jongstleden, te 3 u. 44 moeten vertrekken, daar op dien datum de trein van 4 u. 44 werd afgeschaft. Deze maatregel heeft talrijke reizigers er toe aangezet de autobus te nemen die, overigens, de heen- en terugreis 15 frank doet betalen in plaats van 29 frank, prijs van een biljet aan volen prijs per spoor.

De verbindingen met Brussel werden ongunstiger gemaakt ten gevolge van de wijziging aan de uurregeling, ingevoerd sedert 1 October. De trein die uit Turnhout te 9 u. 11 vertrok, werd 3 minuten later gesteld, wat een stilstand van 14 minuten te Herenthals voor gevolg heeft, en de reizigers voortaan er toe noopt een omweg te maken langs Antwerpen om vroeger in de hoofdstad aan te komen.

De inwoners van Ieper en Roeselare hadden aan de Nationale Maatschappij gevraagd een gemengden autobus- en treindienst te verzekeren. De autobussen werden afgeschaft en slechts enkele treinen bleven behouden.

In verband met zelfden gedachtengang, werd er door een lid op gewezen, dat al de treinen werden afgeschaft op lijn 90^A tusschen Jurbise-Baudour-Saint-Ghislain, dan wanneer vroeger vier treinen een normale cliënteel bedienden. Hij herinnerde tevens aan de door den Minister in den Senaat gedane belofte, in antwoord op een interpellatie nopens deze kwestie, namelijk dat voor deze lijn lichte motorwagens zouden worden gebruikt. Lichte motorwagens werden inderdaad op bedoelde lijn in omloop gebracht, doch niet tusschen Jurbise en Saint-Ghislain.

De Commissie dringt sterk aan opdat, zonder verwijl, een einde zou worden gemaakt aan dezen betreurbaren toestand.

à celles du Comité consultatif des tarifs. Ces dernières mesures ont été approuvées et sont en vigueur depuis le 1^{er} janvier. Votre Commission a été unanime à demander qu'une solution équitable et définitive soit donnée à ce problème complexe par la régularisation de la concurrence entre les différents modes de transport, de manière à assurer à chacun d'eux le trafic indispensable à son développement normal.

**

Votre rapporteur a été prié d'appeler l'attention toute spéciale du Ministre des Transports sur les points suivants :

1) Manque de coordination entre les horaires du Chemin de fer et ceux de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

Des plaintes ont été formulées notamment en ce qui concerne la ligne de tramways de Herbesthal à Eupen. Le dernier train « utile » arrive à Herbesthal à 22 heures, tandis que le dernier tram quitte cette localité à 21 h. 50. Ce qui oblige les usagers du dernier train, soit de prendre un taxi, soit d'attendre le train de 23 h. 43 vers Eupen. Les horaires ne pourraient-ils être établis de commun accord, de telle sorte que les trams vicinaux remplissent véritablement leur rôle de complément du chemin de fer ?

2) Défauts et lacunes de l'horaire des trains.

Un membre s'est fait l'interprète des doléances des ouvriers de la région de Turnhout qui, pour se rendre à leur travail à Anvers, sont obligés de partir à 3 h. 44 depuis le 1^{er} octobre dernier, date à laquelle le train de 4 h. 44 fut supprimé. Cette mesure a incité beaucoup de voyageurs à prendre l'autobus qui, par ailleurs, fait payer le voyage aller et retour 15 francs au lieu de 29 francs, prix du coupon plein en chemin de fer.

Les communications avec Bruxelles ont été rendues moins favorables du chef de la modification de l'horaire introduit depuis le 1^{er} octobre. Le train qui partait de Turnhout à 9 h. 11 a été retardé de 3 minutes, ce qui entraîne un arrêt de 14 minutes à Herenthals et met désormais les voyageurs dans l'obligation de faire un détour par Anvers pour arriver plus tôt dans la capitale.

Les habitants d'Ypres et de Roulers avaient demandé à la Société Nationale d'assurer un service mixte d'autobus et de trains. Les autobus ont été supprimés et quelques trains seulement ont été maintenus.

Dans le même ordre d'idées, un membre signale que tous les trains ont été supprimés sur la ligne 90^A entre Jurbise-Baudour-Saint-Ghislain, alors qu'auparavant quatre trains desservaient une clientèle normale. Il rappelle la promesse faite par M. le Ministre au Sénat, en réponse à une interpellation relative à cette question, que des motrices légères seraient affectées à cette ligne. Des motrices légères ont, en effet, été mises en circulation sur la ligne en question, mais pas entre Jurbise et Saint-Ghislain.

La Commission insiste vivement pour que sans tarder fin soit mise à cette situation déplorable.

Een lid bekloeg zich insgelijks over het gebrek aan verbindingen tusschen de Voer-streek en Tongeren. Voor deze beide streken heeft men slechts rekening gehouden met de aansluitingen met Luik.

3) Grieven van taalkundigen aard.

De Nationale Maatschappij heeft de Nederlandsche en Duitsche opschriften doen verdwijnen, om slechts de Fransche teksten te behouden, in de streken van Hindel, Montzen-West, Hendrik-Kapelle, Welkenraat-West, Homburg, Bleyberg, Gemmenich, Moresnet, Kelmis en Aubel, terwijl de meerderheid der inwoners Duitsch of Nederlandsch spreekt. Buiten Aubel, waar een tweetalig opschrift zou volstaan, zouden in al de overige stations Duitsch-Nederlandsch-Fransche opschriften moeten worden aangebracht.

*
**

Bij de Commissie werd ook een amendement aanhangig gemaakt op artikel 45 der begroting, met het doel het aan de Nationale Maatschappij toegekend krediet met 2 miljoen te verhoogen, om aan de groote gezinnen de voordeelen te verzekeren, die zij thans genieten tot het oogenblik waarop het jongste hunner kinderen 21 jaar oud geworden is.

Uw Commissie, ofschoon zij in beginsel instemt met den maatregel door het achtbaar lid voorgesteld, was evenwel van oordeel dat deze zou moeten opgenomen worden in het herinrichtingsplan dat aan de Regeering door de Nationale Maatschappij werd overgemaakt.

LUCHTVAART

Ongeval te Soest. — Veiligheid der luchtvaart.

Voor de derde maal, ziet uw verslaggever zich genoopt dit gedeelte van zijn werk aan te vangen, met een bewogen hulde aan de slachtoffers eener ramp die onze handelsluchtvaart in rouw heeft gedompeld. Na Biggin-Hill, Oran en Steene, komt Soest de tragische lijst aanvullen van de rampen die de Sabena heeft moeten boeken, na gedurende tien jaar te zijn gespaard gebleven van alle beproeving.

De openbare opinie, zeer onder den indruk van deze ongevallen, begint zich ongerust te toonen. Zij vreest dat een zelfde oorzaak, te wijten aan een slechte organisatie, of aan een gebrekkig materieel, aanleiding zou hebben gegeven tot deze ongelukken.

De Onderzoekscommissie ingesteld in verband met de ramp te Oran, heeft niet nagelaten haar aandacht op dit punt te vestigen. Uit haar besluiten blijkt, dat geen enkel verwijt aan de Sabena mag worden gedaan nopens de keuze en de benutting harer vliegtuigen noch wat betreft de werking harer diensten. Daarentegen, werden ernstige leemten vastgesteld in de samenwerking van de officiele technische diensten met de Sabena.

Op het eerste zicht, lijkt dat geen enkel verband bestaat tusschen het ongeval te Soest en deze die daaraan voorafgingen. Om zich een vast oordeel te kunnen vormen,

Un membre s'est plaint également du manque de communications entre la région de la Voer et de Tongres. Pour les deux régions on ne s'est préoccupé que des communications avec Liège.

3) Griefs d'ordre linguistique.

La Société Nationale a supprimé les inscriptions en langue néerlandaise et en langue allemande, pour ne conserver qu'les textes français, dans les régions de Hindel, Montzen-Ouest, Hendrik-Kapelle, Welkenraat-Ouest, Homburg, Bleyberg, Gemmenich, Moresnet, Kelmis et Aubel, alors que cependant la majorité des habitants sont d'expression allemande ou flamande. Sauf Aubel, où une inscription bilingue suffirait, il conviendrait d'avoir dans toutes les autres stations mentionnées des inscriptions allemandes-néerlandaises-françaises.

*
**

La Commission a été saisie également d'un amendement à l'article 45 du budget, tendant à majorer de 2 millions le crédit alloué à la Société Nationale en vue de maintenir aux familles nombreuses les avantages actuellement consentis jusqu'au moment où le plus jeune de leurs enfants atteint l'âge de 21 ans.

Votre Commission, tout en se déclarant favorable en principe à la mesure proposée par l'honorable membre, a estimé toutefois que celle-ci devrait rentrer dans le programme de réorganisation dont le Gouvernement est actuellement saisi de la part de la Société Nationale.

AERONAUTIQUE

Accident de Soest. — Sécurité de la navigation aérienne.

Pour la troisième fois, votre rapporteur se voit obligé de commencer cette partie de son travail par un hommage ému aux victimes d'une catastrophe qui a plongé notre aviation marchande dans le deuil. Après Biggin-Hill, Oran et Steene, Soest vient inscrire son nom dans le bilan tragique des catastrophes que la Sabena a dû enregistrer après dix années d'activité exemptes d'épreuves.

L'opinion publique, vivement émue par ces accidents, commence à s'inquiéter. Elle craint qu'une même cause, due à une mauvaise organisation, ou à un matériel défectueux, ne soit à l'origine de ces malheurs.

La Commission d'enquête, créée lors de la catastrophe d'Oran, n'a pas manqué de porter son attention sur ce point. De ses conclusions, il ressort qu'aucun reproche ne peut être fait à la Sabena concernant le choix et l'utilisation de ses avions ni en ce qui regarde le fonctionnement des services. Par contre, des lacunes graves ont été relevées dans la collaboration des services techniques officiels avec la Sabena.

A première vue, il semble qu'il n'existe aucun lien entre l'accident de Soest et ceux qui l'ont précédé. Cependant, il convient d'attendre, pour se faire une opinion

dient nochtans het einde afgewacht van de werkzaamheden der onlangs ingestelde bijzondere Onderzoekscommissie. Uwe Commissie hoopt dat de Heer Minister het verslag over dit onderzoek, zoodra het hem zal toekomen, in mededeeling zal willen zenden.

De Commissie van Oran had de aandacht gevestigd op de noodzakelijkheid en den dringenden aard van een grondige herinrichting van het Luchtvaartbeheer, van de instelling van een onderzoeksraad, en had tevens enkele verwezenlijkingen van practischen aard voorgesteld, om bij de Sabena toegepast te worden. Op de laatste suggestie werd ingegaan, terwijl de andere punten aan het ontwerpstadium zijn gebleven.

Voor de belangrijkste kwestie echter, zoowel voor de veiligheid als voor de regelmatigheid der lijnen, werd niet het noodige begrip getoond. Het geldt de geleidelijke en vlugge vernieuwing van het vliegend materieel en van de onderdeelen. Het gebrek aan materieel waarmede de Sabena heeft te kampen, is opvallend. Dit is te wijten aan de afwezigheid van een stelselmatig program en van toereikende actiemiddelen. Zonder twijfel is dit niet de rechtstreeksche oorzaak van de ongevallen, maar het is niet vreemd aan de malaise die op onze lijnen drukt en die een ongunstige atmosfeer schept voor een degelijk toezicht op de toestellen.

Grondinstallaties.

Door het onderzoek van de Begroting van 1938, werd uw verslaggever er toe gebracht den toestand der vliegvelden van dichtbij na te gaan. Uw Commissie keurde zijn besluiten en de wenschen goed, die hij te kennen gaf. Uit het antwoord van den Minister op de vraag welk gevolg hieraan werd gegeven, blijkt dat het Departement een program heeft uitgewerkt, hetwelk :

- a) aanzienlijke uitbreiding voorziet van het vliegveld te Brussel;
- b) de inrichting van een nieuw vliegveld te Raverzijde bij Oostende, daar dit te Steene niet kan worden vergroot in annemelijke voorwaarden.

De ontwerpen die voor beide vliegvelden werden opge maakt, voorzien werken verdeeld over een tijdperk van zeven jaar en die samen 183 miljoen zullen kosten.

De voorgenomen uitgaven worden geraamd als volgt :

	Brussel	Oostende	Totaal
1938 fr.	20,000,000	5,500,000	25,500,000
1939	27,125,000	2,000,000	29,125,000
1940	45,275,000	5,000,000	50,275,000
1941	40,800,000	7,050,000	47,850,000
1942	16,800,000	1,300,000	18,100,000
1943	6,100,000	—	6,100,000
1944	6,100,000	—	6,100,000
Totaal	162,200,000	20,850,000	183,050,000

définitive, la fin des travaux de la Commission spéciale d'enquête instituée dernièrement. Votre Commission espère que M. le Ministre voudra bien communiquer le rapport de cette enquête dès qu'il lui parviendra.

La Commission d'Oran avait appelé l'attention sur la nécessité et l'urgence d'une réorganisation profonde de l'administration de l'Aéronautique, de la création d'un conseil d'enquête, et proposait en même temps quelques réalisations d'ordre pratique à mettre en œuvre par la Sabena. La dernière suggestion a été suivie tandis que les autres points sont restés à l'état de projets.

Mais la question la plus grave, tant pour la sécurité des lignes que pour leur régularité, n'a pas rencontré la compréhension voulue. Il s'agit du renouvellement progressif et rapide du matériel volant et des pièces de rechange. La pénurie de matériel dont souffre la Sabena est flagrante. Elle est due à l'absence d'un programme systématique et de moyens d'action suffisants. Sans doute, elle n'est pas la cause directe des accidents, mais elle n'est pas étrangère au malaise dont souffrent nos lignes et qui crée une ambiance défavorable à la bonne surveillance des appareils.

Infrastructure.

Votre rapporteur avait été conduit par l'examen du Budget de 1938 à étudier de près la situation des aérodromes. Votre Commission approuva ses conclusions et les vœux qu'il exprima. De la réponse faite par M. le Ministre à la question de savoir quelle suite leur avait été réservée, il résulte que le Département a établi un programme comportant :

- a) Des extensions considérables à l'aérodrome de Bruxelles ;
- b) La création d'un nouvel aérodrome à Raverzijde, près d'Ostende, celui de Steene ne pouvant être agrandi dans des conditions acceptables.

Les projets établis pour les deux aérodromes prévoient des travaux s'échelonnant sur une période de sept ans qui coûteront au total 183 millions de francs.

Les dépenses envisagées ont été estimées comme suit :

	Bruxelles	Ostende	Totaux
1938 fr.	20,000,000	5,500,000	25,500,000
1939	27,125,000	2,000,000	29,125,000
1940	45,275,000	5,000,000	50,275,000
1941	40,800,000	7,050,000	47,850,000
1942	16,800,000	1,300,000	18,100,000
1943	6,100,000	—	6,100,000
1944	6,100,000	—	6,100,000
Totaux	162,200,000	20,850,000	183,050,000

Wij verheugen er ons over dat, eindelijk, maatregelen worden voorzien, maar wij haasten ons er bij te voegen dat de uitvoering er van met ongeduld wordt tegemoet gezien.

In 1937, werd een krediet van 14,800,000 fr., dat voor de vliegvelden te Brussel en Oostende was voorzien, niet opgebruikt, ofschoon de voorgenoemen werken uiterst dringend waren.

In 1938, werden zekere uitrustingsvoorwerpen aangeschaft. Dit neemt niet weg dat de vliegtuigen nog het gedurende gansch het winterseizoen, zullen moeten stellen zonder den radiatoren dien wij het vorig jaar hadden gevraagd.

Anderzijds, wijst men ons er op dat 16 miljoen op de 25 en half miljoen die het plan van 1938 voorzag, niet zullen worden opgebruikt en naar het dienstjaar 1939 zullen moeten worden overgebracht. Wij zijn van oordeel dat men niet uitzuinigen mag op uitgaven die de veiligheid der menschenlevens moeten waarborgen.

Wij hebben gansch in het bijzonder de aandacht gevestigd op het gevaar dat het gelijktijdig vliegen, in de nabijheid van het vliegveld, van legerescadrilles en burgerlijke vliegtuigen oplevert.

In het antwoord van den Minister, lezen wij dat een krediet van 35 miljoen toelaten zal de militaire eenheden elders over te brengen.

Een benedigende oplossing zou hierin bestaan de legerformaties definitief van de burgerlijke luchthaven te verwijderen en de plaats door de huidige legerinrichtingen ingenomen te gebruiken voor de inrichting van de burelen, werkplaatsen en bijgebouwen van het luchtstation. Wat toelaten zou de omgeving van het vliegveld vrij te maken en er den toegang te vergemakkelijken.

Wat het vliegveld van Oostende betreft, zijn de ontwerpen blijkbaar weinig verder gevorderd als vóór een jaar.

Uw Commissie dringt aan opdat de aangekondigde ontwerpen zoo spoedig mogelijk zouden verwezenlijkt worden, in nauwe en bestendige samenwerking met de luchtreizigers, inzonderheid met de Sabena.

Uitslagen van 1938.

De statistische gegevens over het jaar 1938 en over de voorgaande jaren worden volgender wijze vergeleken:

Sabena-Europa, van 1 Januari tot 30 September:

Sabena-Europe, du 1^{er} janvier au 30 septembre:

Afgelegde km.	1,337,519	1,635,730	2,082,795
Km. parcourus	911,985	1,113,663	1,554,774
Km.-T. postkoerier....	7,564,044	9,317,746	11,656,469
T.-km. courrier postal	16,450	30,502	84,296
Vervoerde km.-T.	43.32 %	36.77 %	40.34 %
T.-km. transportées	135.— %	144.— %	129.— %
Km. reizigers			
Km. passagers			
Ladingscoëfficiënt			
Coefficient de chargement			
Exploitatiecoëfficiënt			
Coefficient d'exploitation			

Nous nous réjouissons de ce que des mesures semblent enfin devoir être prises, mais nous nous empressons d'y ajouter que leur exécution est impatientement attendue.

En 1937, un crédit de 14,800,000 francs, destiné aux aérodromes de Bruxelles et d'Ostende, resta inutilisé, bien que les travaux envisagés étaient extrêmement urgents.

En 1938, certains objets d'équipement ont été acquis. N'empêche que les avions devront encore se passer, pendant toute la saison d'hiver, du radiophare que nous avons réclamé pour eux l'an dernier.

D'autre part, on nous signale que 16 millions, sur les 25 millions et demi comportant le programme de 1938, ne seront pas utilisés et devront être reportés sur l'exercice 1939. Nous estimons qu'il ne faut pas lésiner sur les dépenses dès qu'il s'agit de la sécurité des vies humaines.

Nous avons appelé tout spécialement l'attention sur le danger que présente la présence simultanée en vol, aux abords de l'aérodrome, d'escadrilles militaires et d'avions civils.

La réponse ministérielle nous apprend qu'un crédit de 35 millions permettra de transférer ailleurs les unités militaires.

La bonne solution semble consister à faire partir définitivement les formations militaires de l'aéroport civil et d'utiliser l'emplacement actuel des installations militaires pour l'aménagement des bureaux, ateliers et annexes de l'aérogare. Ce qui permettrait de dégager les abords de la plaine et de faciliter l'accès à l'aérodrome.

En ce qui concerne l'aérodrome d'Ostende, les projets ne semblent guère plus avancés qu'il y a un an.

Votre Commission insiste pour que les projets annoncés soient réalisés dans le plus bref délai en collaboration étroite et permanente avec les usagers, notamment avec la Sabena.

Résultats de 1938.

Les statistiques de l'année 1938 et de celles qui précèdent se comparent comme suit:

1936	1937	1938
—	—	—
1,337,519	1,635,730	2,082,795
911,985	1,113,663	1,554,774
7,564,044	9,317,746	11,656,469
16,450	30,502	84,296
43.32 %	36.77 %	40.34 %
135.— %	144.— %	129.— %

*Sabena-Congo: Tijdsruimte van 1 Januari tot 31 Juli:**Sabena-Congo: Période du 1^{er} janvier au 31 juillet:*

Afgelegde km.	107,420	100,466	144,749
Km. parcourus			
Km.-T. postkoerier....	73,100	41,560	97,975
T.-km. transportées ..			
Vervoerde km.-T.	559,680	307,410	718,150
Km. passagers			
Km. reizigers	13,437	10,077	23,574
T.-km. courrier postal ..			
Ladingscoëfficiënt ..	69.— %	43.— %	69.— %
Coefficient de chargement ..			
Exploitatiecoëfficiënt ..	57.— %	105.— %	91.— %
Coefficient d'exploitation ..			

*Sabena Verbinding België-Congo: Tijdsruimte van 1 Januari tot 31 Juli:**Sabena Liaison Belgique-Congo: Période du 1^{er} janvier au 31 juillet:*

Afgelegde km.	124,387	332,285	322,110
Km. parcourus			
Km.-T. postkoerier....	126,975	219,718	259,690
T.-km. transportées ..			
Vervoerde km.-T.	843,980	1,575,780	1,845,946
Km. passagers			
Km. reizigers	29,105	39,777	57,736
T.-km. courrier postal ..			
Ladingscoëfficiënt ..	66.54 %	66.12 %	77.05 %
Coefficient de chargement ..			
Exploitatiecoëfficiënt ..	94.7 %	100.84 %	95.27 %
Coefficient d'exploitation ..			

Deze cijfers laten toe, in een algemeen zinn, een merklijken vooruitgang vast te stellen, voornamelijk van den postkoerier en van het reizigersvervoer alsook van den exploitatiecoëfficiënt. Vooral dient aangestipt de belangrijke stijging in de statistiek van Congo, welke, voor het meerendeel, aan een beter gebruik van de luchtvaartdiensten, door het Gouvernement van de Kolonie zelf, is te danken.

De belangrijke wijzigingen van het net, in den loop van 1937, betreffen een versterking van den dienst van Malmö, in den Zomer, wanneer de ladingscoëfficiënt en de ontgasten boven de totnogtoe bereikte uitslagen stegen.

De lijn van München werd tot Weenen verlengd en kwam vooraan in de rangschikking onder oogpunt van vervoer.

De nachtelijke postdiensten op Londen en Keulen werden hernomen, op initiatief van het Beheer der Posterijen, dat aldus onverwijld overgaat tot de toepassing van de beginselen van het vervoer per vliegtuig van de post zonder bijtaxe, beginselen door de te Brussel gehouden Internationale Conferentie voor Luchtpost aangenomen.

De verbinding België-Congo kende haar 100^{ste} regelmatige verbinding. Nieuwe en zeer snelle vliegtuigen werden in dienst gebracht. Het aantal verbindingen werd verdubbeld. Junkersvliegtuigen werden in dienst gesteld op sommige binnenlandsche vertakkingen van de lijn in Congo.

Ces statistiques permettent de constater, d'une façon générale, une progression notable surtout du courrier postal et du trafic passagers ainsi que du coefficient d'exploitation. Il faut surtout remarquer le redressement important des statistiques du Congo, dû en majeure partie à une meilleure utilisation des services aériens par le Gouvernement de la Colonie même.

Les modifications importantes du réseau, survenues en 1937, concernent une intensification du service de Malmö pendant l'été, où le coefficient de chargement et les recettes ont dépassé tous les résultats acquis jusqu'à présent.

La ligne de Munich a été prolongée jusqu'à Vienne et s'est classée la première au point de vue du trafic.

Les services postaux de nuit sur Londres et Cologne ont été repris à l'initiative de l'Administration des Postes, qui applique ainsi sans retard les principes de transport par avion du courrier non-surtaxé, principes ayant été arrêtés par la Conférence Aéro postale Internationale tenue à Bruxelles.

La liaison Belgique-Congo a enregistré la 100^{me} liaison régulière. Des avions nouveaux et très rapides ont été mis en service. La fréquence a été doublée. Des avions Junkers ont été mis en service sur certains embranchements intérieurs de la ligne congolaise.

Op het net van Congo zelf, is er weinig gewijzigd, daar de aangekondigde ontwerpen voor een nieuwe lijn in Kivu en een andere in Kasai, voor redenen van uitrusting te land, vertraging ondergingen. Dit is, gezien de bijzondere rol van het vliegwezen in de Kolonie, te betreuren. Dit hangt niet rechtstreeks af van het Departement van Verkeerswezen, maar sedert de oprichting van de lijn België-Congo, kan men het net van de Kolonie niet meer beschouwen onafhankelijk van de verbinding België-Congo, dus van de gansche Sabena. Het is het Ministerie van Verkeerswezen dat in verstandhouding met het Departement van Koloniën de programmas van de onderscheidene exploitaties moet coördoneeren, dit is de onontbeerlijke bestaansreden van een enkele Sabena onder de overwegende controle van de Regeering van het Moederland.

Deze ontwerpen zijn trouwens niet voldoende, daar de lijn België-Congo slechts waarlijk stevig zal gevestigd zijn, den dag dat over de gansche oppervlakte van de Kolonie vertakkingen van de verbinding zullen loopen. Aldus zal tegelijkertijd een hoofdzakelijk werktuig voor de toekomst van onze Kolonie tot stand worden gebracht.

Deze uitslagen van de Sabena zouden als voldoening gevend kunnen beschouwd worden, maar zij bewimpelen de waarheid: onze handelsluchtvaart verkeert werkelijk in een benarden toestand.

Reeds vóór twee jaar, wezen wij op zekere principiele gebreken in haar structuur. Bij de behandeling van de begroting voor 1938, hebben wij andermaal gewezen op de voornaamste feiten. Wij verklaarden dat wij eerst en vooral de stabiliteit van de Sabena en een onafgebroken werking van harentwege moesten verzekeren, haar een algemeen programma op lang termijn ter hand doen, haar op systematische wijze de noodige technische en financiële middelen verschaffen.

Men moet wel vaststellen dat geen enkel dezer wenschen op het oogenblik verwezenlijkt is.

1) *Stabiliteit van de Sabena.*

De standregelen van de vennootschap dienden, krachtens de wet van 29 Mei 1929, vóór het einde van het jaar 1937 door nieuwe bepalingen vervangen te worden. Daar, te dien tijde, geen enkel bepaling werd getroffen, heeft men de wet van 1929 tot einde 1938 verlengd. Zij werd het op-nieuw tot einde 1939, daar geen enkel nieuw ontwerp neergelegd werd.

Ziedaar dus een vennootschap welke voor haar technische uitrusting verplicht is zware verbintenissen op langen van lijnen, internationale akkoorden, enz.), en zij weet van werkplaatsen, opleiding van personeel, aanleggen van lijnen, internationale akkoorden, enz.) en zij weet van het eene jaar op het andere — ja op een maand — niet, welke haar standregelen zullen zijn, welke verplichtingen de Staat tegenover haar zal nemen, en zelf of zij voorts zal blijven bestaan of onder welken vorm zij verder zal bestaan. Moet het dan verwondering wekken dat deze vennootschap, om zoo te zeggen, geen steun bij het privaat kapitaal ontvangt, uiterst voorzichtig handelt bij het aangaan van verbintenissen, en dat zij van den eenen dag op den anderen zonder nauwkeurig programma voortleeft, al moet zij dan ook uitzonderlijke gelegenheden laten ont-

Sur le réseau du Congo même, il n'y a guère de modifications, les projets annoncés pour une ligne nouvelle dans le Kivu et une autre dans le Kasai étant retardés pour des raisons d'équipement terrestre. C'est regrettable, étant donné le rôle spécial de l'aviation dans la Colonie. Cela n'est pas directement du ressort du Département des Transports mais, depuis la création de la ligne Belgique-Congo, il n'est plus possible d'envisager le réseau de la Colonie indépendamment de la liaison Belgique-Congo, donc de la Sabena tout entière. C'est au Ministère des Transports qu'il appartient de coordonner les programmes des diverses exploitations, d'accord avec le Département des Colonies: c'est la raison d'être — absolument indispensable — d'une Sabena unique sous le contrôle prépondérant du Gouvernement métropolitain.

Ces projets ne sont d'ailleurs pas suffisants, car la ligne Belgique-Congo ne sera vraiment assise solidement qu'au jour où la superficie tout entière de la Colonie sera couverte de lignes branchées sur la liaison. Ainsi serait créé en même temps un outillage capital pour l'avenir de notre Colonie.

Ces résultats de la Sabena pourraient être considérés comme satisfaisants mais ils masquent la vérité: notre aviation marchande est dans une situation vraiment critique.

Il y a deux ans déjà nous signalions certains défauts de principe dans sa structure. A l'occasion de la discussion du budget de 1938, nous avons insisté une nouvelle fois sur les principales faiblesses. Nous disions qu'il fallait avant tout assurer la *stabilité* de la Sabena et la *continuité* de ses efforts, lui donner un programme général à *longue échéance*, lui procurer d'une façon systématique les moyens techniques et financiers nécessaires.

Il faut bien constater que, pratiquement, aucun de ces desiderata n'est réalisé à l'heure actuelle.

1) *Stabilité de la Sabena.* — Les statuts de la société devaient, d'après la loi du 29 mai 1929, être remplacés par de nouvelles dispositions avant la fin de l'année 1937. Aucune disposition n'ayant été prise à cette époque, la loi de 1929 fut prorogée jusque fin 1938. Elle vient de l'être à nouveau jusque fin 1939, aucun nouveau projet n'ayant encore été déposé.

Voilà donc une société obligée, pour ses besoins techniques, de prendre des engagements importants à longue échéance (achats de matériel, installation d'ateliers, formation de personnel, établissement de lignes, accords internationaux, etc.) et elle ignore d'une année à l'autre — voire à un mois de distance — quels seront ses statuts, quels engagements l'Etat voudra prendre envers elle, et même si son existence restera assurée ou sous quelle forme elle continuera à l'être. Faut-il s'étonner de ce que cette société ne trouve guère l'appui des capitaux privés, qu'elle se montre exagérément prudente dans les engagements qu'elle prend, et qu'elle vit au jour le jour sans programme précis, fût-ce en laissant échapper des occasions exceptionnelles d'assurer son développement futur?

snappen on haar verdere ontwikkeling in te toekomst te verzekeren ?

De schuld rust ontegensprekelijk op den Staat. Het is inderdaad de Staat die, samen met de Kolonie de meerderheid bezit in de vennootschap, en het is de Minister van Verkeerswezen die het ontwerp van wet houdende de nieuwe statuten moet neerleggen. Welnu de heer Minister antwoordt eenvoudig dat zijn Departement het vraagstuk onderzoekt. Men moet nochtans dringend tot daden overgaan.

2) *De continuïteit in de werking van de Sabena.* — *Sabena-Congo.* — In ons verslag over de begroting van het jaar 1938, hebben wij er reeds op gewezen hoe het Gouvernement van de Kolonie een weifelende en onlogische politiek heeft gevoerd: het schafte lijnen af welke met groote kosten waren aangelegd, op het oogenblik dat de exploitatie volledig begon ingericht te zijn; en zij stelde ze terug in wanneer de vruchten van de eerste exploitatie verloren waren.

Sabena-Europa. — Ongelukkiglijk bestaat een gelijkaardig gebrek voor de Europeesche lijnen van de vennootschap en hier treft dit rechtstreeks de begroting en de politiek van het departement van verkeerswezen. Wij geven enkele voorbeelden: Sedert drie jaar, wordt de mogelijkheid in het vooruitzicht gesteld — en werd zij aan het Parlement aangekondigd — van de oprichting van een internationale lijn, met de medewerking van verscheidene vreemde maatschappijen en van de Sabena, om West-Europa — doorheen België — met Zwitserland en Italië te verbinden. Niet alleen heeft de Sabena door de schuld van het Departement geen gevolg kunnen geven aan dit ontwerp, maar wat meer is, zij is de eenige van bedoelde maatschappijen, welke het niet gedaan heeft: de andere hebben de verbindingen waarvan spraak verwezenlijkt — echter, natuurlijk, zonder België aan te doen.

Wij hebben met voldoening de geleidelijke en systematische ontwikkeling van de Belgische lijnen naar het Oosten kunnen vaststellen: Praag, Frankfort, München, Weenen. Waarom is men op dezen weg niet verder gegaan, en gaat men niet tot Budapest en Boecarest, zooals de logica en de internationale betrekkingen het aanwijzen?

Ernstiger nog dan het in gebreke blijven in zake de mogelijke ontwikkeling van de lijnen, is het feit dat men overweegt, zekere bestaande exploitaties af te schaffen. Indien het lijnen gold welke slecht renderen, zou men het begrijpen. Maar het geldt vooral de lijn op Scandinavië waarvan de Minister de afschaffing heeft aangekondigd. Deze lijn kwam dezen Zomer de tweede van gansch het Belgisch net te staan, in de rangschikking wet verkeer en ladingscoëfficiënt betreft, en het is dit oogenblik dat men uitkiest om ze af te schaffen.

Uw Commissie geeft den wensch te kennen dat de Minister deze kwestie opnieuw zou willen onderzoeken en van een zoo weinig logische beslissing zou afzien. Eveneens was er kwestie van de opheffing van een lijn op Berlijn; maar dit ontwerp heeft men laten varen, toen het Departement van Verkeerswezen inzag dat deze lijn meer opbrengt dan zij kost en dat zij zelfs een belangrijke cliënteel aan-

La faute en est incontestablement à l'Etat. C'est l'Etat, en effet, qui, conjointement avec la Colonie, détient la majorité dans la société et c'est au Ministre des Transports qu'il appartient de déposer le projet de loi arrêtant les nouveaux statuts. Or, M. le Ministre se borne à répondre que son Département étudie la question. Il est pourtant grand temps de passer aux actes.

2) *La continuité dans les efforts de la Sabena.* — *Sabena-Congo.* Dans notre rapport sur le budget de l'année 1938, nous avons déjà signalé combien le Gouvernement de la Colonie a pratiqué une politique hésitante et illogique, supprimant des lignes établies à grands frais au moment où l'exploitation commençait à être au point et les rétablissant lorsque le fruit de la première mise en exploitation avait été perdu.

Sabena-Europe. Malheureusement, un défaut analogue existe pour les lignes d'Europe de la société et, ici, c'est directement le budget et la politique du département des transports qui sont en cause. Nous en citons quelques exemples: Depuis trois ans est envisagée — et annoncée au Parlement — la possibilité de créer une ligne internationale avec le concours de diverses compagnies étrangères et de la Sabena, pour relier l'Europe Occidentale — par la Belgique — à la Suisse et l'Italie. Non seulement la Sabena n'a pu donner suite à ce projet par la faute du Département, mais encore est-elle la seule des compagnies en question à ne l'avoir pas fait: les autres ont réalisé les liaisons en question — en évitant évidemment de desservir la Belgique.

Nous avons pu constater avec satisfaction le développement graduel et systématique des lignes belges vers l'Est: Prague, Francfort, Munich, Vienne. Pourquoi cet effort a-t-il été arrêté et ne se poursuit-il pas vers Budapest et Bucarest comme la logique et les relations internationales permettraient de l'espérer?

Plus grave encore que la carence concernant le développement possible des lignes est le fait de songer à supprimer des exploitations existantes. S'il s'agissait de lignes à mauvais rendement on le comprendrait. Mais il s'agit surtout de la ligne vers la Scandinavie dont M. le Ministre a annoncé la suppression. Cet été, cette ligne s'est classée deuxième de tout le réseau belge au point de vue transports effectués et coefficient de chargement et c'est ce moment-là qu'on choisit pour la supprimer.

Votre Commission émet le vœu que M. le Ministre voudra bien réexaminer cette question et revenir sur une décision aussi peu logique. De même, il a été question de supprimer une ligne sur Berlin, mais ce projet a été abandonné lorsque le Département des Transports a constaté que cette ligne rapporte plus qu'elle ne coûte, et qu'elle apporte même une clientèle d'appoint importante au reste

voert voor het overige net. Verder, zijn er de lijnen die de kust met Engeland verbinden en waarvan iedereen weet welk druk gebruik de Engelschen er van maken. Moet het profijt van dit vreemdelingenverkeer aan de kust worden onttrokken of moet dit winstgevend verkeer aan vreemde transportondernemingen worden overgelaten? Wij zien thans reeds met leedwezen meer vreemde transportvliegtuigen dan Belgische toestellen, op de vliegvelden van het Zoute en Oostende. Het ware dan ook onaannemelijk dat deze volkomen zouden verdwijnen. Welk zal, ten slotte, het lot zijn van de lijn op Antwerpen, waarvan de opheffing binnen het verloop van eenige dagen werd aangekondigd en gelogenstraft?

Verbinding België-Congo. — Men moet toegeven dat deze lijn minder te lijden had onder het gebrek aan continuïteit; zij ontwikkelt zich normaal, zij het volgens een te traag tempo. Niettemin blijkt uit de uitslagen wat, dank zij een taai volgehouden politiek, kan worden tot stand gebracht. Maar zelfs daar is de krachtsinspanning ontoereikend. Ziet men niet, indien men de pers mag gelooven, dat vreemde landen lijnen ontwerpen, die binnen korten tijd onze lijn België-Congo zooniet zouden concurrenceeren dan toch verdringen? En met leedwezen moet men vaststellen dat de ontworpen vertakkingen naar Oost-Afrika niet werden doorgevoerd.

3) *Algemeen program op langen termijn.* — Wat voorafgaat volstaat om aan te toonen dat het volkomen onmogelijk is voor de Sabena om een zelfs onmiddellijk program uit te werken, vermits zij zelfs eenige maanden vooraf niet weet of zij er gevolg kan aan geven. Men bedenke even wat al tijd en kapitaal er noodig is om de luchtvlotten en de werkplaatsen die voor hun onderhoud noodig zijn, in te richten en op de hoogte te houden van den technischen vooruitgang; of om al het noodige personeel op te leiden, of om de technische economische en politieke prospectie van de luchtlijnen te verrichten. Het is duidelijk dat een onderneming van dezen aard moeilijk bloeien kan in dergelijke voorwaarden.

4) *Middelen tot verwezenlijking.* — De benarde toestand kan eenigszins worden uitgelegd door de financieele lasten die uit de onderscheidene vraagstukken voortvloeien. Maar met deze uitlegging kan men de zaak niet goedpraten.

Vooreerst het kost niets het nieuw statuut van de Sabena te bestudeeren en uit te werken.

Vervolgens, mag men zich evenmin, onder welk voorwendsel ook, onttrekken aan den plicht richting te geven aan de politiek van de maatschappij, met dien verstande dat rekening wordt gehouden met de financieele mogelijkheid. Hoegenaamd geen politiek te hebben, is geen oplossing.

Bovendien, is het een goede politiek te zorgen dat de bewilligde uitgaven vruchten dragen. De slechtste bezuiniging is wel deze die er in bestaat aan een ondernemer de

du réseau. Il s'agit encore des lignes reliant la côte à l'Angleterre dont chacun sait combien les Anglais notamment l'utilisent. Faut-il enlever cet appoint à notre industrie touristique du littoral, ou céder à des transporteurs étrangers ce trafic intéressant? Nous sommes déjà peiné de voir aux escales du Zoute et d'Ostende plus d'avions de transport étrangers que d'appareils belges. Aussi il serait inadmissible de voir ceux-ci disparaître complètement. Quel sera enfin le sort de la ligne d'Anvers dont la suppression a été annoncée et démentie à quelques jours d'intervalle?

Liaison Belgique-Congo. — Il faut le reconnaître, cette exploitation a moins souffert du manque de continuité et se développe normalement, bien que suivant un rythme un peu trop lent. Néanmoins, les résultats montrent ce qu'une politique soutenue avec persévérance peut réaliser. Mais, même là l'effort a été insuffisant: Ne voit-on pas, s'il faut en croire la presse, des pays étrangers projeter des lignes qui, en peu de temps, concurrenceraient sinon supplanteraient notre ligne Belgique-Congo? Et il faut constater avec regret que les extensions projetées vers l'Afrique Australe n'ont pas été réalisées.

3) *Programme général à longue échéance.* — Ce qui précède suffit pour montrer qu'il est absolument impossible à la Sabena de tracer un programme, même immédiat, puisqu'elle ne sait pas à quelques mois de distance, si elle sera à même de l'exécuter. Que l'on songe au temps et aux capitaux nécessaires pour créer et maintenir à la hauteur des progrès techniques la flotte d'avions et les ateliers nécessaires à son entretien; ou encore pour former tout le personnel nécessaire, ou pour effectuer la prospection technique, économique et politique des lignes aériennes. Il est évident qu'une entreprise de cette nature peut difficilement prospérer dans de telles conditions.

4) *Moyens de réalisation.* — La situation critique trouve une certaine explication dans les charges financières que les divers problèmes entraînent. Mais cette explication ne saurait constituer une justification.

Tout d'abord, cela ne coûte rien d'étudier et de mettre au point le nouveau statut de la Sabena.

Ensuite, on ne peut pas non plus, sous quelque prétexte que ce soit, se dérober au devoir d'orienter la politique de la société, bien entendu en tenant compte des possibilités financières. Cela ne résout rien que de ne pas avoir de politique du tout.

Par ailleurs, la bonne politique consiste à assurer un bon rendement aux dépenses consenties. La plus mauvaise économie est bien celle qui consiste à accorder à un ex-

noodige middelen te verschaffen om een bepaald bedrijf op gang te brengen en hem dan, achteraf, te beletten het voort te zetten wanneer het vruchten begint te dragen. Dat is wat men werkelijke verspilling noemen mag en dit zou het geval zijn, indien het Departement van Verkeerswezen, zijn voornemen, oude lijnen als deze van Malmö af te schaffen, ten uitvoer brengt.

Ten slotte, heeft het Parlement, op aandringen van uw Commissie en van de Commissie voor het Verkeerswezen van den Senaat, herhaaldelijk te kennen gegeven welke politiek onze handelsluchtvloot zou moeten volgen: het wenscht dat deze stoutmoedig weze en dat er naar zou worden gestreefd om de verworven posities te behouden en, waar zulks mogelijk is te versterken door een ruime internationale samenwerking, en vooral in Afrika.

Het is de taak van de Regeering rekening te houden met deze richtsnoeren en de noodige middelen te vinden om ze te verwezenlijken.

Hoever staat men thans?

De Sabena is soms genoopt diensten — nog onlangs een verbinding België-Congo — af te bestellen, omdat zij niet over een voldoende materieel beschikt, bij gebrek aan kapitaal.

Uw verslaggever stelde, twee jaar geleden, voor de financiering van de luchtvloot (aankoop, aflossing, vernieuwing) te bestudeeren, door een ander middel als de toelage tot het dekken van het tekort. Aan dezen wenk werd geen gevolg gegeven en de Minister liet zoo pas aan uw verslaggever weten dat « de politiek van de Sabena wat het materieel betreft niet voorgoed vastgesteld lijkt ».

Het is de taak van het Departement van Verkeerswezen er voor te waken dat zulks wel het geval weze.

Uw verslaggever vroeg eveneens welke plannen de Minister op het oog had voor het volgend jaar. Inderdaad, het is klaarblijkelijk dat ieder jaar nieuwe uitbreidingen zouden worden gedaan en zulks tot op den dag waarop het algemeen programma zal doorgevoerd zijn, dat de uitbreiding van het net niet verder mogelijk blijkt en dat de luchtvaarttechniek, die steeds in volle ontwikkeling is, er in slagen zal zich te stabiliseeren. De Minister antwoordde dat het programma voor 1939 ter studie ligt.

Uw verslaggever vroeg, en uw Commissie heeft reeds herhaaldelijk er op aangedrongen dat een « kredietmarge » op de begrooting zou worden voorzien, ten einde de eventuele uitbreidingen van het programma in den loop van het dienstjaar toe te laten. De Minister antwoordde dat er geen was!

Eigénlijk, heeft men den indruk dat bij de vaststelling van het krediet op de Begrooting van dit jaar, zonder bijzondere oogmerk, eenvoudig de cijfers van vorig jaar werden overgenomen, en zulks in weerwil van de opmerkingen die door uw Commissie werden gemaakt omtrent de ontoereikendheid dezer kredieten; zonder rekening te houden met de nieuwe behoeften aan materieel en aan uitbreiding van lijnen! En er wordt geen « kredietmarge » voorzien, waarmede men dergelijk gebrek aan vooruitzicht zou kunnen goedmaken! Moet het dan verwonderen dat ieder jaar bijkredieten moeten worden aangevraagd, zooals in 1937, of dat achteraf de gewone Begrooting moet worden gewijzigd, zooals in 1938?

exploitant les moyens nécessaires pour s'engager dans une entreprise déterminée et à l'empêcher ensuite de la poursuivre quand elle commence à porter des fruits. C'est en cela que consiste le véritable gaspillage, et c'est ce qui se passerait si le Département des Transports devait supprimer, comme il en a l'intention, de vieilles lignes comme celle de Malmö.

Enfin, le Parlement, à l'intervention de votre Commission et de la Commission des Transports du Sénat, a plusieurs fois déjà marqué nettement la politique qu'il désire voir imprimer à notre aviation marchande: il veut qu'elle soit hardie et qu'elle consiste à maintenir les positions acquises et à les développer là où c'est possible, par une large collaboration internationale, et surtout en Afrique.

Il appartient au Gouvernement de tenir compte de ces directives et de trouver les moyens nécessaires pour les réaliser.

Où en est-on à l'heure actuelle?

La Sabena se voit obligée parfois d'annuler des services — l'autre jour encore une liaison Belgique-Congo — parce qu'elle ne possède pas un matériel suffisant, faute de capitaux.

Votre rapporteur a proposé il y a deux ans d'étudier le financement de la flotte aérienne (achat, amortissement, renouvellement) par un moyen autre que la subvention couvrant le déficit d'exploitation. Aucune suite n'a été donnée à cette suggestion et M. le Ministre vient d'écrire à votre rapporteur que la « politique de la Sabena concernant le matériel ne semble pas définitivement fixée ».

Il appartient au Département des Transports de veiller à ce qu'elle le soit adéquatement.

Votre rapporteur a demandé aussi quelles réalisations nouvelles M. le Ministre envisageait pour l'année prochaine. Il est évident, en effet, que chaque année devrait voir des développements nouveaux, et cela jusqu'au jour où le programme général sera réalisé, que l'extension des réseaux arrivera à la saturation, et que la technique aéronautique, toujours en pleine évolution, parviendra à se stabiliser. M. le Ministre a répondu que le programme de 1939 est à l'étude.

Votre rapporteur a demandé qu'une « marge de crédit » soit prévue au budget, et votre Commission a insisté dans le même sens à plusieurs reprises, pour permettre les extensions éventuelles du programme en cours d'exercice. M. le Ministre a répondu qu'il n'y en a pas!

Somme toute, on a l'impression qu'en fixant le crédit au Budget de cette année, on a tout simplement reproduit les chiffres de l'année dernière, sans but précis, et cela malgré les observations faites par votre Commission concernant l'insuffisance de ces crédits, sans égard au programme à exécuter, sans égard aux besoins nouveaux de matériel et d'extensions de lignes! Et l'on ne prévoit aucune « marge » de crédit devant permettre de corriger de telles imprévoyances! Faut-il s'étonner qu'il faille chaque année postuler des crédits supplémentaires, comme en 1937, ou amender après coup le Budget ordinaire, comme en 1938?

Erger nog, de Minister schrijft aan uw verslaggever dat hij de inrichting van nieuwe lijnen op Zuid-Afrika op het oog heeft, maar op de begroting is niets voorzien om dit door te voeren!

Nochtans valt er geen tijd te verliezen, indien men deze plannen doorzetten wil: werd niet reeds een vreemde lijn ingericht tusschen Congo en Angola? Staan de bladen niet vol met berichten omtrent stappen van Zuid-Afrika? En stellen sommige naties die geen grondgebied in Afrika bezitten geen pogingen in 't werk om er lijnen in te richten?

Een volledige rechtzetting van den toestand dringt zich dus op: in de eerste plaats, dienen nieuwe statuten gegeven aan de Sabena, alsook een programma met langén termijn voorgeschreven wat betreft, bij voorbeeld, het algemeen net dat dient aangelegd en behouden tijdens de eerste tien jaren Financieringsformules dienen aangepast: 1) voor de politiek van het materieel; 2) voor de nieuwe ondernemingen die de Sabena ieder jaar aan haar aangelegd net dient toe te voegen; 3) voor het jaarlijksch exploitatie-tekort van het bestaande net, ieder jaar vermeerderd met de nieuwe deficitaire verwezenlijkingen van het voorgaande jaar. Deze formule dient overigens de mogelijkheid te verzekeren, het onmiddellijk programma van de Sabena op hetzij welk oogenblik te wijzigen, zelfs in den loop van een dienstjaar, naarvolgens de noodwendigheden of de gepastheid van het oogenblik.

Het Parlement zal in de gelegenheid worden gesteld dit vraagstuk grondiger te onderzoeken, wanneer het deze ontwerpen zal ontvangen. Voor het oogenblik, bepaalt uwe Commissie er zich bij, den heer Minister met nadruk te verzoeken haar deze ten spoedigste te willen voorleggen.

Doch zij houdt er aan te waarschuwen tegen een te bekrompen opvatting van het aan de Sabena voor te schrijven programma, en tegen een te groote karigheid wat de aan deze te verleenen financieele middelen betreft. Want men zou zich aan groote gevaren blootstellen:

- 1) Gevaar voor het bestaan van een nog jonge nijverheid, met groote toekomstmogelijkheden, die belangrijk zou kunnen worden voor onze nationale economie;
- 2) Gevaar dat de rendeeing zou te loor gaan van de reeds belegde kapitalen, want, van het oogenblik af dat de maatschappij bestaat, geldt als middel om haar renderend te maken, dat zij een voldoende aantal kilometer of ton-kilometer oplevert, opdat de eenheidskostprijs, door de verdeeling der lasten en onveranderlijke kosten, minder zou bedragen dan de handelstarieven die door de reizigers kunnen worden betaald;
- 3) Gevaar vooral den toestand der Belgische luchtvaart te verzwakken of onzeker te maken, in internationaal opzicht en, vooral in Afrika, in koloniaal opzicht.

Want eenieder weet dat een sterke en stabiele handelsluchtvaart meer en meer een factor wordt van economische welvaart en een essentieel vereischte voor de ontwikkeling, ja zelfs het bestaan eener kolonie.

Op de begroting voor 1939 is voor de handelsluchtvaart een krediet van 26 millioen frank voorzien.

Deze som dient niet als overdreven te worden beschouwd. Een ruim deel er van, meer dan vijftien mil-

Bien plus, M. le Ministre écrit à votre rapporteur qu'il envisage la création de nouvelles lignes vers l'Afrique australe, mais rien n'est prévu au budget pour les réaliser!

Et cependant, on n'a guère de temps à perdre pour mettre ces projets en œuvre: une ligne étrangère n'est-elle pas déjà été créée entre le Congo et l'Angola? Les informations concernant des démarches sud-africaines ne remplissent-elles pas les colonnes des journaux? Et des nations ne possédant pas de territoires en Afrique ne font-elles pas des efforts pour y créer des lignes?

Un redressement complet s'impose donc: avant tout, il faut donner de nouveaux statuts à la Sabena, ainsi qu'un programme à longue échéance du réseau général à établir et à maintenir au cours de la première dizaine d'années, par exemple. Il faut mettre au point des formules de financement: 1) de la politique de matériel; 2) des entreprises nouvelles que la Sabena doit ajouter chaque année à son réseau établi; 3) du déficit annuel d'exploitation du réseau existant, accru chaque année des réalisations déficitaires nouvelles de l'année précédente. Cette formule doit par ailleurs assurer la possibilité de modifier le programme immédiat de la Sabena à n'importe quel moment, fût-ce au cours d'un exercice, d'après les nécessités et les opportunités du moment.

Le Parlement aura l'occasion d'approfondir le problème lorsque ces projets lui seront soumis. Pour le moment, votre Commission se borne à conjurer M. le Ministre de les lui présenter de toute urgence?

Mais elle tient à mettre en garde contre une conception trop mesquine du programme à tracer à la Sabena et contre une trop grande parcimonie en ce qui concerne les moyens financiers à lui accorder. Car on s'exposerait à de graves dangers:

- 1) Danger de compromettre une industrie de grand avenir, encore jeune, pouvant devenir importante pour notre économie nationale;
- 2) Danger de compromettre le rendement des capitaux déjà investis, car du moment que la société existe, le moyen de la rendre rentable consiste bien à lui faire produire un nombre de kilomètres ou de tonnes-kilomètres suffisant pour que le prix de revient unitaire, par la répartition des charges et frais fixes, devienne inférieur aux tarifs commerciaux que les usagers peuvent payer;
- 3) Danger surtout d'affaiblir ou de rendre fragile la position de l'aviation belge, au point de vue international, et, surtout en Afrique, au point de vue colonial. Car chacun sait qu'une aviation marchande forte et stable devient de plus en plus un facteur de prospérité économique et une condition essentielle du développement, voire de l'existence même d'une colonie.

Le budget de 1939 comporte un crédit de 26 millions de francs pour l'aviation marchande.

Qu'on ne trouve pas la somme exagérée. Une bonne part, plus de quinze millions, est destinée à couvrir des

lioen, is bestemd om de terugbetaling te dekken van leeningen en de aflossingskosten die, zooals wij het hooger schreven, zouden dienen gedekt buitenom de gewone toelage voor de exploitatie. Bijgevolg, blijft een tiental miljoen over om het exploitatietekort te dekken, inzonderheid de volledige dubbeling omvattend van gansch het net België-Congo.

Uit den achtereenvolgenden exploitatiecoëfficiënt van de Sabena blijkt hoezeer de rendeeing verbeterd : van 270 t. h., in 1929, bereikt men thans 129 t. h., en voor de beide andere netten wordt niet 100 t. h. bereikt. Ziehier, trouwens, een betekenissvolle beoordeeling, verschenen in de « Lloyd Anverso » van 22-23 October jongstleden.

Toelagen voor de luchtvaart. — Professor, doctor, ingenieur Carl Pirath liet zoo pas te Berlijn, bij Julius Springer, een bijzonder gedocumenteerd en belangwekkend werk verschijnen onder den titel : *Der Weltluftverkehr - Elemente des Aufbaus*.

In dit werk vinden wij een lijst van de toelagen in 1936 verleend aan de transcontinentale en transoceanische luchtvaartlijnen.

Uit de inzage van deze lijst blijkt dat, van al de groote wereldvliegdiensden, onze lijn België-Congo de minste toelagen bekomt.

Inderdaad, en zoo men de twee uiterste gevallen neemt, dan stelt men vast dat de Air-France, in 1937, voor haar lijn Europa-Zuid-Amerika een toelage ontving van 8.65 Rmk. per km. vlucht, en van 39.10 Rmk. per vervoerde T.-km., terwijl onze Sabena slechts een toelage bekwam van 0.12 Rmk. per km. vlucht en van 0.30 Rmk. per vervoerde T.-km.

De Belgische frank vertegenwoordigt hier 0.116 Rmk. Hierdoor ziet men dat de subsidiën verleend aan de Sabena voor haar imperialen dienst van eerste noodwendigheid, waardoor België met haar ver afgelegen Kolonie in verbinding staat, uiterst gering zijn, vergeleken bij die ontvangen door gelijkaardige organismen uit de naburige landen.

Uwe Commissie legt nogmaals den nadruk op de noodzakelijke samenordering van de aankoopprogramma's voor leger en burgerlijk materieel, ten einde de ontwikkeling te begunstigen van een nationale industrie voor luchtvaartbouw, die in onze economische uitrusting nog ontbreekt. De technische en financieele middelen bestaan; het volstaat deze behoorlijk aan te wenden, met het oog op het te bereiken doel.

Dit vraagstuk neemt zelfs een scherper uitzicht aan, wanneer men bedenkt dat, in den loop der maand September laatstleden, bij de voormobilisatie, de afwezigheid van dergelijke industrie zich pijnlijk liet voelen.

Men is wel verplicht, op dit gebied, de afwezigheid vast te stellen van een goed omlijnde politiek, vermits, naar volgens de verklaring van den heer Minister van Verkeerswezen, het legermaterieel uitsluitend binnen de bevoegdheid van Landsverdediging valt.

Nochtans is het noodig dat de Regeering een politiek aanneemt. Wij herinneren trouwens, dienaangaande, aan de

remboursements d'emprunts et des charges d'amortissement qui, ainsi que nous le disions ci-dessus, devraient être couverts en marge du subside ordinaire à l'exploitation. Il reste donc une dizaine de millions pour couvrir le déficit d'exploitation comprenant notamment le doublement complet de tout le réseau Belgique-Congo.

Les coefficients d'exploitation successifs de la Sabena prouvent combien le rendement s'améliore : de 270 p. c. en 1929 on en est actuellement à 129 p. c. et on n'atteint pas 100 p. c. pour les deux autres réseaux. Voici d'ailleurs une appréciation significative parue dans le « Lloyd Anverso » du 22-23 octobre dernier.

Subventions aériennes. — Le professeur, docteur, ingénieur Carl Pirath vient de publier (à Berlin, chez Julius Springer) un ouvrage remarquablement documenté et bien intéressant qui porte le titre de *Der Weltluftverkehr - Elemente des Aufbaus*.

Dans cet ouvrage nous trouvons un tableau des subventions accordées en 1936 aux lignes transcontinentales et aux lignes transocéaniques d'aviation.

Il résulte de l'étude de ce tableau que des grands services mondiaux d'aviation, notre ligne Belgique-Congo est la moins subventionnée de toutes.

En effet, et pour prendre les deux extrêmes, alors que pour sa ligne Europe-Amérique du Sud, Air-France toucha, en 1937, un subside de 8.65 Rmks. par km. de vol., et de 39.10 Rmks. par T/kil. transportée, notre Sabena ne reçut qu'un subside de 0.12 Rmks. par km. de vol et de 0.30 Rmks. par T/km. transportée.

Le franc belge a ici une valeur de 0.116 Rmks. On voit par là que les subsides alloués à la Sabena pour son service impérial de toute première nécessité, reliant la Belgique à sa lointaine colonie, sont extrêmement modestes, comparés à ceux que reçoivent les organismes similaires des pays voisins.

Votre Commission insiste à nouveau sur la nécessité de coordonner les programmes d'achat de matériel militaire et civil dans le but de favoriser le développement d'une industrie nationale des constructions aéronautiques qui manque à notre outillage économique. Les moyens techniques et financiers existent, il suffit de les orienter convenablement vers le but à atteindre.

Ce problème prend même un sens aigu quand on songe qu'au mois de septembre dernier, lors de la mise de l'armée sur pied de paix renforcé, l'absence d'une telle industrie s'est douloureusement fait sentir.

Il faut bien constater l'absence d'une politique bien déterminée en cette matière, puisque, d'après M. le Ministre des Transports, le matériel militaire regarde exclusivement la Défense nationale.

Il importe cependant que le Gouvernement adopte une politique. Nous rappelons d'ailleurs à ce sujet les re-

aanbevelingen van den Koninklijken Commissaris voor de wapeningen, den heer Bondas.

Uw Commissie drukt den wensch uit, dat de heer Minister dit vraagstuk zou aanvatten met den vasten wil er een rationeele en spoedige oplossing aan te geven.

TOERISME

Het toerisme geldt als een belangrijke tak van onze economische bedrijvigheid. Niet alleen vormt het een afzetgebied voor onze hôtelnijverheid, doch het biedt tevens de vreemdelingen de gelegenheid aan, zich vertrouwd te maken met de producten onzer bedrijvigheid op nijverheids- en kunstgebied. De noodzakelijkheid eener « toerismepolitiek » dringt zich des te meer op, daar de crisis zich op dit gebied sterker laat gevoelen dan elders, uit hoofde van de belemmeringen en de ingewikkeldheid door sommige landen gebracht aan de reizen en aan het verblijf van hun landgenooten in het buitenland, en ook wegens het feit dat de uitgaven van dien aard op de private begrotingen den post innemen, waarop besparingen worden gedaan zoodra de inkomsten verminderen. Anderzijds, is de mededinging op toerisme-gebied uiterst zwaar, daar verschillende landen de toeristen lokken door talrijke voordeelen, die soms veel gelijkenis vertoonen met dumping, terwijl andere een buitensporig voordeel trekken uit de devaluatie hunner munt.

Ook hebben verscheidene leden klachten geuit nopens de op de begroting voor 1939 voorziene vermindering, de toelage voor toerismepropaganda herleid zijnde tot drie millioen, en over het gebrek aan samenordering en continuïteit in onze toerisme-politiek.

Deze dienst heeft een dubbel doel te bereiken: a) de cliënteel aan te lokken; b) er voor zorgen dat deze voldaan zij over haar verblijf en het land verlaat met den wensch er weder te keeren.

Dit dubbel doel kan slechts worden bekomen, door een doeltreffende propaganda in het buitenland, krachtsinspanning welke methodisch en aanhoudend dient geleverd. Alléén een bevoegde en éénige leiding, belast met de samenordering van de initiatieven der betrokken organismen, kan ons tot het nagestreefde succes leiden.

De propagandapoging moet doeltreffend zijn, dit is, gesteund op een aanlokkende publiciteit, in de landen die ons een toeristencontingent kunnen opleveren. Er hoeft nauwelijks op gewezen, dat de publicaties die de toeristische waarde van ons land doen uitschijnen en de voordeelen aan de toeristen voorbehouden, de inrichting en werking van de publiciteitsdiensten in het buitenland, belangrijke uitgaven vergen die, op het eerste zicht, overdreven zouden kunnen lijken.

Ongetwijfeld, zou men, onder het bedrieglijk voorwendsel dat deze uitgaven renderend zijn, er kunnen toe komen de redelijke perken te buiten te gaan. Daarentegen, zou een te sterke samendrukking van de aan te wenden financiële middelen slechts dienen om alle verwachtingen te leur te stellen, die men had gebouwd op dien tak onzer bedrijvigheid.

commandations du Commissaire royal aux afmements. M. Bondas.

Votre Commission émet le vœu que M. le Ministre aborde ce problème avec la volonté arrêtée de lui donner une solution rationnelle et rapide.

LE TOURISME

Le tourisme est une branche importante de notre activité économique. Non seulement il constitue le débouché de notre industrie hôtelière, mais il offre en même temps aux étrangers l'occasion de se familiariser avec les produits de notre activité industrielle et artistique. La nécessité d'une « politique du tourisme » s'impose d'autant plus que la crise sévit dans ce domaine plus fort que dans d'autres, à raison des entraves et des complications apportées par certains pays aux voyages et aux séjours de leurs nationaux à l'étranger et aussi du fait que les dépenses de ce genre occupent dans les budgets privés le poste voué aux économies dès que les ressources commencent à fléchir. D'autre part, la concurrence touristique est devenue des plus rudes, différents pays s'efforçant d'attirer la clientèle par des avantages nombreux, frisant parfois le dumping, tandis que d'autres bénéficient d'un avantage exorbitant, grâce à la dévaluation de leur monnaie.

Aussi, divers membres se sont plaint de la réduction prévue au budget de 1939, la subvention à la propagande touristique ayant été ramenée à trois millions, et du manque de coordination et de continuité dans notre politique touristique.

Celle-ci doit atteindre un double but: a) attirer la clientèle; b) veiller à ce qu'elle soit satisfaite de son séjour et quitte le pays animée du désir d'y revenir.

Ce double but ne peut être atteint que par un effort de propagande efficace à l'étranger, effort qui doit être entrepris méthodiquement et avec persévérance. Seule une direction compétente et unique, chargée de coordonner les initiatives des organismes intéressés, peut nous conduire vers le succès recherché.

L'effort de propagande doit être efficace, c'est-à-dire, être basé sur une publicité attrayante dans les pays susceptibles de nous fournir un contingent de touristes. Il est à peine besoin de dire que les publications capables de mettre en relief la valeur touristique de notre pays et les avantages qui leur sont réservés, de même que l'organisation et le fonctionnement des services de publicité à l'étranger entraînent des dépenses importantes qui, à première vue, pourraient paraître excessives.

Sans doute, sous le prétexte fallacieux que ces dépenses rapportent, peut-on être amené à dépasser la mesure. Par contre, une compression trop forte des moyens financiers à mettre en œuvre ne servirait qu'à ruiner les espoirs mis dans cette branche de notre activité.

Het juist midden dient gekozen: een onontbeerlijk minimum voorzien en vooral zorgen dat de voorziene begroting welbewust wordt aangewend.

Onze toeristische organisatie is nog van betrekkelijk jongen datum. In 1931, na eenig rondtasten, werd de Belgisch-Luxemburgsch Vereeniging van Toerisme in den vorm van vereeniging zonder winstoogmerken opgericht, door toedoen van:

- a) den Staat, vertegenwoordigd door den Minister van Verkeerswezen;
- b) het Groothertogdom Luxemburg;
- c) de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen;
- d) de provincie Antwerpen;
- e) de steden Brussel, Antwerpen, Luik, Brugge, Spa en Oostende.

Haar programma beantwoordt onbetwistbaar aan het nagestreefde doel:

- a) belangstelling en waardeering wekken voor het natuurschoon, de kunstschaten, de schatten op geschiedkundig gebied en de economische bedrijvigheid van de gemeenten van het Belgisch-Luxemburgsch Verbond;
- b) bijdragen tot verbetering van de stoffelijke reis- en verblijfsvoorwaarden;
- c) alle wettelijke, administratieve en fiskale of andere maatregelen tot bevordering van het binnenlandsch en van het internationaal verkeer en van het toerisme in het algemeen bestudeeren, voorstellen en ingang doen vinden;
- d) de werking van de op het gebied van het toerisme werkzaam zijnde organisaties uitbreiden en ordenen;
- e) haar medewerking verleen en voor de toepassing en de uitvoering van de wets- en reglementsbepalingen betreffende de eene of de andere der hierboven voorziene zaken, binnen de perken en onder de voorwaarden bij die bepalingen gesteld.

De vereeniging oefent insgelijks haar werking uit in Belgisch-Congo.

Ziehier over welke inkomsten de vereeniging beschikt:

- a) in hoofdzaak, een toelage verleend door het Departement van Verkeerswezen. Deze bedroeg 4 miljoen, in 1937, 4,697,000, in 1938; op de begroting voor 1939 werd een bedrag van 3 miljoen uitgetrokken;
- b) een toelage van de Regeering van het Groothertogdom (100,000 fr.);
- c) een toelage van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen (250,000 fr.);
- d) de bijdragen der deelhebbende en toetredende leden.

Buiten hooger vermelde steden, komen onder deze voor: de Brusselsche agglomeratie, de meeste provinciën, talrijke steden en de vereenigingen tot bevordering van het toerisme, in de toerisme-centra, alsook de « Société des Chemins de Fer du Nord-Belge »;

- e) de bijdragen van de Belgische hotelnijverheid, voorzien bij artikel 9 van het Koninklijk besluit van 26 Augustus 1935, en betaald door alle door de Oblut aangenomen hotels als zijnde in regel met de bepalingen van dit besluit. Het bedrag van die bijdrage verschilt naargelang het aantal kamers waarover de inrichting beschikt.

Il faut choisir le juste milieu: prévoir un minimum indispensable et surtout veiller à ce que le budget prévu soit utilisé à bon escient.

Notre organisation touristique est relativement jeune. C'est en 1931, après quelques tâtonnements, que fut créé l'Office Belgo-Luxembourgeois de Tourisme, association sans but lucratif, à l'intervention de:

- a) l'Etat, représenté par le Ministre des Transports;
- b) le Grand-Duché du Luxembourg;
- c) la Société Nationale des Chemins de Fer;
- d) la province d'Anvers;
- e) les villes de Bruxelles, d'Anvers, de Liège, Bruges, Spa et Ostende.

Son programme répond incontestablement au but poursuivi:

- a) faire connaître et apprécier les beautés naturelles, les trésors artistiques et historiques et les aspects économiques des communes de l'Union Belgo-Luxembourgeoise;
- b) contribuer à l'amélioration des conditions matérielles de voyage et de séjour;
- c) étudier, proposer et faire prévaloir toutes mesures légales, administratives et fiscales ou autres de nature à favoriser la circulation nationale ou internationale et le tourisme en général;
- d) développer et coordonner l'effort des organisations agissant dans le domaine du tourisme;
- e) apporter son concours à l'application et à l'exécution des dispositions législatives et réglementaires ayant pour objet l'une ou l'autre des matières reprises ci-dessus, dans les limites et aux conditions fixées par ces dispositions.

L'association exerce également son activité au Congo Belge.

Voici quelles sont les ressources dont la société dispose:

- a) en ordre principal, une subvention allouée par le Département des Transports. Celle-ci s'élevait à 4 millions en 1937, à 4,697,000 en 1938; le budget de 1939 prévoit la somme de 3 millions;
- b) une subvention du Gouvernement Grand-Ducal (100,000 fr.);
- c) une subvention de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (250,000 fr.);
- d) les cotisations des membres affiliés et des adhérents.

Parmi ceux-ci figurent, outre les villes nommées plus haut, l'agglomération Bruxelloise, la plupart des provinces, plusieurs villes et les syndicats d'initiative des centres touristiques, ainsi que la Société des Chemins de Fer du Nord Belge;

- e) les redevances de l'hôtellerie belge, prévues par l'article 9 de l'arrêté royal du 26 août 1935, et que payent tous les hôtels reconnus par l'Oblut comme se conformant aux prescriptions de cet arrêté. Le montant de cette redevance varie suivant le nombre des chambres que possède l'établissement.

De inkomsten opgeleverd door beide laatste posten zijn eerder van theoretischen aard, daar sommige leden nooit hun bijdragen betaalden, terwijl anderen er slechts een gedeelte van kweten.

Zoo, in sommige gevallen, de verminderingen van inkomsten het gevolg zijn van het in gebreke blijven der schuldenaars, dan dienen zij daarentegen, in andere gevallen, toegeschreven aan betreurenswaardige nalatigheden, doch waarvoor de Oblut niet aansprakelijk is. In 1938, bij voorbeeld, werden slechts 39,000 frank in de kas gestort op de 80,000 frank verschuldigd door het hotelbedrijf.

Werking van de Belgisch-Luxemburgsche Vereeniging van Toerisme (Oblut).

De inwendige organisatie van den Dienst omvat :

- a) de algemeene directie en het secretariaat;
- b) den inlichtingsdienst;
- c) den verzendingsdienst;
- d) den dienst der rekenplichtigheid waaraan een controleur van het Ministerie van Verkeerswezen is toegevoegd;
- e) een kolonialen dienst, met een vertegenwoordiging te Costermansstad, waarvan de kosten worden gedragen door het Departement van Koloniën.

A) Centraal Bureau te Brussel (de Brouckèreplaats).

Door dit bureau wordt een toeristische documentatie ter beschikking gesteld van het publiek, betrekking hebbend op al de gedeelten van België.

In 1937, verschenen 34,000 personen vóór de winketten en werd geantwoord op 10,369 geschreven vragen.

Verder geven wij een lijst op van de publicaties uitgegeven door Oblut en de opsomming van de in het buitenland aangewende propagandamiddelen. Tijdens het jaar 1937, kreeg de verzendingsdienst 4 1/2 miljoen druksets in handen, uitgegeven zoowel door de Belgische steden en centra voor toerisme als door de Oblut, en verzekerde hij er de verzending van naar het buitenland.

Oblut werkt insgelijks mede met het Centraal Statistisch Bureau door, op eigen kosten, aan de hôtelhouders de fiches te bezorgen, welke zij moeten invullen en door de lijsten van de aan de statistiek onderworpen inrichtingen bij te houden.

Aldus wordt het Centraal Statistisch Bureau in staat gesteld het aantal nachten in ons land door de toeristen doorgebracht op te teekenen.

Men telt in 1937, 1,421,160 eenheden bij 1,874,234, in 1936, hetzij een vermindering van 453,071.

Oblut raamt op 250 fr. de dagelijksche uitgave van een toerist die een hôtel betreft; wat neerkomen zou op een uitgave van 330,000,000 fr. door de vreemdelingen in ons land gedaan.

B) Oblut heeft insgelijks « de Belgische beiaarden » gesticht, bond die tot doel heeft de school van beiaardiers van België in leven te houden.

C) De voornaamste bedrijvigheid van Oblut bestaat in de voorbereiding, het uitgeven in meerdere talen en de

Les ressources offertes par ces deux derniers postes sont plutôt théoriques, certains membres n'ayant jamais payé leurs cotisations, d'autres n'en acquittant qu'une partie.

Si, dans certains cas, les déchets sont dus à la carence des débiteurs, dans d'autres, par contre, elles doivent être imputées à des négligences regrettables, mais dont l'Oblut n'est pas responsable. En 1938, par exemple il n'a été encaissé que 39,000 francs sur les 80,000 dûs par l'hôtellerie.

Activité de l'Oblut.

L'organisation intérieure de l'Office comprend :

- a) la direction générale et le secrétariat;
- b) le service de renseignements;
- c) le service d'expédition;
- d) le service de comptabilité auquel est adjoind un contrôleur du Ministère des Transports;
- e) un service colonial, avec une représentation à Costermansville, dont les frais sont supportés par le Département des Colonies.

A) Bureau Central de Bruxelles (Place de Brouckère).

Ce bureau met à la disposition du public une documentation touristique intéressant toutes les parties de la Belgique.

En 1937, 34,000 personnes ont visité les guichets et il a été répondu à 10,369 demandes écrites.

Nous donnons plus loin une liste des publications éditées par l'Oblut et l'énoncé des moyens de propagande utilisés à l'étranger. Pendant l'année 1937, le service d'expédition a manipulé 4 millions et demi d'imprimés, édités tant par les villes et les centres touristiques belges que par l'Oblut, et en a assuré l'envoi à l'étranger.

L'Oblut apporte également sa collaboration à l'Office Central de la statistique en fournissant, à ses frais, les fiches à remplir par les hôteliers et en tenant à jour les listes des établissements assujettis à la statistique.

De la sorte l'Office Central de Statistique du Ministère de l'Intérieur est mis à même d'enregistrer le nombre de nuits passées dans notre pays par les touristes.

En 1937, on compte 1,421,160 nuitées contre 1,874,234 en 1936, soit une diminution de 453,071.

L'Oblut évalue à 250 fr. la dépense journalière faite par un touriste qui loge à l'hôtel; ce qui correspondrait à une dépense de 350,000,000 de francs faite dans notre pays par l'étranger.

B) L'Oblut a également créé « les carillons belges », association qui se propose de maintenir en vie l'école des carillonneurs de Belgique.

C) L'activité la plus importante de l'Oblut consiste dans la préparation, l'édition en plusieurs langues et la diffu-

verspreiding van propagandadruksels, de eene van publiciteairen de andere meer in het bijzonder van documentairen aard.

Met het oog op het seizoen van 1937, was de totale oplage dezer druksels bij de 2,400,000 exemplaren, gewijd aan de kunststeden, de kust, de Ardennen, het Luikse Land, het Naamsche, de Kempen, Brabant, Henegouwen en het Groothertogdom Luxemburg.

Onder de documentaire schriften kunnen wij wijzen op :

1. Rondritten per spoorweg;
2. Rondritten per auto;
3. Paden en rivieren;
4. Badsteden;
5. België : Jaarbeurzen en tentoonstellingen;
6. Miskende kleinsteden;
7. Officieele Belgische hôtelgids;
8. Vade-Mecum voor den reiziger;
9. Kalender der feestelijkheden;
10. Formulierbladen voor automobilisten en voor doorgangspassen voor Frankrijk.

De Dienst heeft insgelijks klank- en sprekende propagandafilms doen maken, welke gewijd zijn aan de Monumenten en kunstschaten van ons land, aan de kust, aan de Ardennen en aan de beiaarden.

Oblut stelt insgelijks fotos ten toon op de Engelsche en Fransche spoorwegen, op de mailbooten Oostende-Dover; en richt voordrachten in over toerisme, in den vreemde.

Bijhuizen in den vreemde. — Oblut beschikt over een bijhuis te Londen, te Parijs, te Keulen, te Bazél, te Luxemburg, te Milaan, te Kopenhagen en te Stockholm. Zij verleent een toelage aan het bureau van den Belgischen Consul te New-York en te Nizza, ten titel van vergoeding voor medewerking.

Men moet bovendien doen opmerken dat de werking van Oblut in meerdere steden gepaard gaat met deze van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen en van de Sabena.

Ook, voor de publiciteit in de buitenlandsche pers, doet Oblut beroep op de toeristische centra en op de hôtelhouders, ten einde, dank zij de centraliseering van de bestellingen, aan verminderd tarief, advertenties van een gansche bladzijde in dagbladen en tijdschriften te bekomen.

Wegens de vermindering der toelage, moesten de bijhuizen van Nizza, Stockholm en Kopenhagen afgeschaft worden, en de bedrijvigheid van het bureau van New-York werd, gedurende het jaar van de tentoonstelling in deze stad, sterk verminderd. De Commissie betreurt eensgezind deze maatregelen welke haar onlogisch en anti-economisch voorkomen.

Oblut bezit insgelijks een filiaal « De Belgisch-Luxemburgsche schoolreizen » welke aan het Belgisch toerisme onschatbare diensten bewijst.

Niet alleen, verschaft zij elk jaar aan talrijke Belgische leerlingen het genot van het toerisme, door het inrichten van aantrekkelijke en leerrijke uitstappen, maar ook aan de buitenlandsche onderwijsinrichtingen biedt zij de ge-

sion des imprimés de propagande, les uns d'ordre publicitaire, les autres plus spécialement d'ordre documentaire.

En vue de la saison de 1937, le tirage total de ces imprimés a atteint près de 2,400,000 exemplaires, consacrés aux villes d'art, au littoral, à l'Ardenne, au Pays de Liège, au Namurois, à la Campine, au Brabant, au Hainaut et au Grand-Duché de Luxembourg.

Parmi les « documentaires » il y a lieu de signaler :

- 1) Itinéraires en chemin de fer.
- 2) Itinéraires en automobile.
- 3) Sentiers et rivières.
- 4) Villes d'eaux.
- 5) Belgique : foires et expositions.
- 6) Petites villes méconnues.
- 7) Guide des Hôtels de Belgique.
- 8) Guide du Voyageur.
- 9) Calendrier des Festivités.
- 10) Feuilles des formalités pour automobilistes et feuilles des formalités de passeport, destinés à la France.

L'Office a fait réaliser également des films sonores et parlants de propagande consacrés aux richesses monumentales et artistiques de notre pays, au littoral, à l'Ardenne et aux carillons.

L'Oblut expose également des photographies dans les chemins de fer britanniques et français, à bord des malles d'Ostende-Douvres et organise des conférences touristiques à l'étranger.

Succursales à l'étranger. — L'Oblut dispose d'une agence à Londres, à Paris, à Cologne, à Bâle, à Luxembourg, à Milan, à Copenhague et à Stockholm. Il alloue une subvention au bureau du Consul belge à New-York et à Nice à titre d'indemnité de collaboration.

Il faut remarquer en outre que l'action de l'Oblut marche de pair dans plusieurs villes avec celle de la Société Nationale des Chemins de fer et de la Sabena.

De même, pour la publicité dans la presse étrangère, l'Oblut fait appel aux centres de tourisme et aux hôteliers, en vue d'obtenir, grâce à la centralisation des commandes, des réclames d'une page entière, à des tarifs réduits, dans les journaux et les périodiques.

Du chef de la réduction de la subvention, les succursales de Nice, Stockholm et Copenhague ont dû être supprimées et l'activité du bureau de New-York durant l'année de l'exposition dans cette ville a été fortement réduite. La Commission est unanime pour regretter ces mesures qu'elle juge illogiques et anti-économiques.

L'Oblut possède également une filiale « Les Voyages scolaires belgo-luxembourgeois » qui rend des services inestimables au tourisme belge.

Non seulement elle initie chaque année de nombreux élèves belges aux joies et aux bienfaits du tourisme, en organisant des excursions attrayantes et éducatives, mais elle offre de même aux établissements d'enseignement

legenheid ons land aan zeer voordeelige voorwaarden te bezoeken.

Het trouwens zeer gering materieel voordeel dat ons land hieruit haalt, komt, inderdaad, niet in aanmerking, daar deze reizen in zekeren zin tegen kostprijs geleverd worden. Het voordeel er van ligt echter in den weerklank welke de opgetogen verhalen dezer jeugd in hun omgeving vinden en in de herinnering welke zij van onze landschappen en van het onthaal dat zij hier genoten bewaren.

Reizen vormt de jeugd. Zoo van het standpunt van de opvoeding als van dat van het toerisme, achten wij het wenschelijk op dezen weg nog veel verder door te gaan.

Uitgaven van de Oblut.

De tabel van blz. 23 wijst het bedrag van de onderscheidene posten van de Oblut aan, voor de jaren 1937, 1938 alsook de ramingen voor 1939.

In 1935, werd in den schoot van het Departement van Verkeerswezen een Bureau voor het Vreemdelingenverkeer en het Hotelbedrijf opgericht. Aan dit bureau hebben wij o. a. het Staut van het Hotelbedrijf te danken.

Van dit oogenblik af, hangt de inrichting van onze werking tot bevordering van het vreemdelingenverkeer af van twee besturen die met een verschillenden geest zijn beziel. De methodes eigen aan de besturen en aan de private ondernemingen zijn moeilijk overeen te brengen en hun tegenstelling is vaak een bron van geschillen.

Het heeft ons dan ook niet verwonderd, toen wij op het gebied van vreemdelingenverkeer dezelfde gebreken hebben vastgesteld als op dit van de luchtvaart. Er is geen eenheid van inzicht, de werking is onsamenvattend, de bevoegdheden loopen op ongelukkige wijze in elkaar, het toezicht is ontoereikend en gebrekkig.

Dergelijke toestand verlamt alle bedrijvigheid en elk initiatief; leidt tot verspilling en brengt een instelling in opspraak, die van zoo'n groot belang voor ons land is.

Het ligt niet in onze bedoeling partij te kiezen voor een van beide organismen. In elk er van vindt men toegewijde en bevoegde personen.

Wat, inzonderheid, Oblut betreft, moeten wij toegeven, nadat wij zonder vooringenomenheid haar werking in het verleden hebben onderzocht, dat zij haar taak met veel bijval heeft vervuld en dat haar bestuurders hun wereldvermaardheid ten volle hebben verdiend.

Naar onze meening, zou de rol van het Departement moeten beperkt zijn tot toezicht.

Uw Commissie is dan ook zoo vrij bij den Minister aan te dringen opdat hij, zonder verwijl, de diensten voor het toerisme zou herinrichten, ten einde hun onderling verband te versterken en meer eenheid in de uitvoering van het program te verzekeren. Niets toch is schadelijker dan de onzekerheid waarin Oblut wordt gelaten omtrent het bedrag van de toelage waarover zij zal mogen beschikken.

Men moet er eveneens op bedacht zijn, haar een voldoende begrotingsmarge te laten, opdat haar werking de gewenschte lenigheid bezitte, en om haar in de mogelijkheid te stellen om van onvoorziene omstandigheden een goed gebruik weten te maken.

étrangers la possibilité de visiter notre pays à des conditions très avantageuses.

Bien entendu, le profit matériel, fort minime d'ailleurs, qu'en retire notre pays n'entre pas en ligne de compte, ces voyages étant offerts en quelque sorte au prix coûtant. Mais leur intérêt réside dans l'écho que les récits émerveillés de cette jeunesse transportent dans leur entourage et dans le souvenir qu'ils gardent de nos paysages et de l'accueil qui leur a été réservé.

Les voyages forment la jeunesse. Tant du point de vue éducatif que du point de vue touristique, nous estimons qu'il y a lieu d'intensifier les efforts dans ce domaine.

Dépenses de l'Oblut.

Le tableau ci-après indique le montant des différents postes de l'Oblut pour les années 1937 à 1938, de même que les prévisions pour 1939 (voir p. 23).

En 1935, fut créé au sein du Département des Transports « un Bureau du Tourisme et de l'Hôtellerie ». C'est à ce service que nous devons entre autres le Statut de l'Hôtellerie.

A partir de ce moment, l'organisation de notre action touristique relève de deux directions animées d'un esprit différent. Les méthodes propres aux administrations et aux entreprises privées se concilient difficilement et leur opposition est une source de conflits.

Aussi nous ne sommes pas étonnés de constater dans le domaine du tourisme les mêmes défauts que ceux que nous avons relevés dans celui de l'aéronautique. L'unité de vues fait défaut, l'activité est mal coordonnée, les attributions s'enchevêtrent malencontreusement, le contrôle est insuffisant et défectueux.

Pareil état de choses paralyse les activités et les initiatives, favorise le gaspillage et jette le discrédit sur une institution dont la mission revêt une si grande importance pour notre pays.

Nous n'avons pas l'intention de prendre parti pour l'un ou l'autre de ces organismes. Chacun d'eux compte à son service des hommes dévoués et compétents.

En ce qui concerne spécialement l'Oblut, forcée nous est de reconnaître, après avoir étudié objectivement son activité passée, qu'elle a rempli sa mission avec beaucoup de succès et que ses dirigeants se sont montrés à la hauteur de leur réputation mondiale.

A notre avis, le rôle du Département devrait être limité à celui de la surveillance.

Aussi votre Commission se permet-elle d'insister auprès du Ministre pour qu'il se hâte de réorganiser les services du tourisme, afin de leur donner plus de cohésion et afin d'assurer une plus grande continuité dans la réalisation du programme. Rien de plus nuisible que l'incertitude dans laquelle on laisse l'Oblut concernant le montant de la subvention qu'on mettra à sa disposition.

Il faut également songer à lui laisser une marge budgétaire suffisante pour donner à son activité la souplesse voulue et pour lui fournir la possibilité de mettre à profit les circonstances imprévues.

Oblut } Vergelijkende tabel der toelagen van Regeeringswege in 1937-1938-1939.
 Comparaison des subsides gouvernementaux de 1937-1938-1939.

VOORWERP — OBJET	BEGROTING IN — BUDGET ATTRIBUÉ EN		
	1937	1938	1939
I. <i>Bijhuizen in het buitenland...</i> I. <i>Succursales à l'étranger...</i>	899.300	1.285.000	1.000.000
II. <i>Onderscheidene uitgaven van de Oblut :</i> II. <i>Dépenses diverses Oblut :</i>			
Verspreidingskosten door de Beambten van de N. M. B. S. in het buitenland ... Frais de diffusion par les Agents de la S. N. C. F. B. à l'étranger...	248.000	250.000	250.000
Verzendingen en Douanen... Expéditions et Douanes...	150.000	150.000	96.000
Loopende propagandacontracten in het buitenland ... Contrats de propagande en cours à l'étranger...	75.000	55.000	10.000
Kostprijs, reproductie en verspreiding van propagandafotos en lantaarnplaatjes ... Prix, reproduction et distribution de photographies et de diapositives de propagande...	50.000	50.000	—
Materieel en personeel voor de internationale Tentoonstellingen en Jaarbeurzen in het buitenland ... Matériel et personnel pour les Expositions et Foires internationales à l'étranger...	89.000	35.000	50.000
Voordrachten door vreemde voordrachtgevers ... Conférences par personnalités étrangères...	5.000	5.000	—
Vertalingen, modellen, teekeningen en kunstadviseurs ... Traductions, maquettes, dessins et conseillers artistiques...	35.000	70.000	35.000
Persbiljetten voor vreemde journalisten ... Billets de presse pour journalistes étrangers...	35.000	30.000	—
Reiskosten Afgevaardigde-beheerder en Bestuurder ... Frais de voyage Administrateur-délégué et Directeur...	45.000	25.000	25.000
Toelagen aan het tijdschrift « En Belgique » ... Subvention à la revue « En Belgique »...	87.000	70.000	70.000
Opmaken en verspreiden van door de Oblut uitgegeven films... Etablissement et diffusion de films édités par l'Oblut...	500.000	40.000	—
Andere propaganda, te lang om te melden... Autres propagandes trop longues à détailler...	10.000	19.000	14.000
III. <i>Algemeene kosten van de Oblut, inhoudende : wedden van het personeel, pensioenen, verzekeringen, lasten onroerende goederen te Brussel, bureelbenodigdheden...</i> III. <i>Frais généraux de l'Oblut comprenant: appointements du personnel, pensions, assurances, impôts immeubles à Bruxelles, fournitures de bureau...</i>	523.250	650.000	650.000
IV. <i>Uitgaven van de Oblut...</i> IV. <i>Editions de l'Oblut...</i>	1.588.696	1.758.000	725.000
V. <i>Publiciteit in de buitenlandse bladen...</i> V. <i>Publicité dans les journaux étrangers...</i>	550.000	575.000	390.000
VI. <i>Onvoorziene uitgaven voor dringend in te richten propaganda...</i> VI. <i>Imprévus pour propagandes urgentes à réaliser à l'improviste...</i>	400.000	65.000	50.000
Rekening houdend met allerhande onkosten, te veel om in bijzonderheden op te noemen, bedroegen de totale uitgaven van de Oblut... Tenant compte des frais divers, trop longs à détailler, les dépenses totales de l'Oblut se sont élevées à...	4.457.746	5.147.000	3.480.000
waarvan als toelage van de Regeering ... dont comme subside gouvernemental belge...	4.000.000	4.697.000	3.000.000

POSTERIJEN EN DIENST DER POSTCHEKS

Het totaal van de op de begrooting van 1938 voorziene uitgaven bedroeg 393,440,858 frank, waarvan 2,934,414 fr., hetzij 0.8 t. h., voor het hoofdbestuur. Daar de Posterijen aan het Departement van Verkeerswezen werden gehecht, komen de uitgaven voor de hoofdbesturen van beide diensten thans onder denzelfden post voor. Deze stemt vrijwel overeen met het totaal van de uitgaven voor hoofdbestuur, die op de begrooting van het Departement van Verkeerswezen en dit van Posterijen voor 1938 werden ingeschreven, met 5 t. h. verminderd. Het aandeel van de Posterijen in de huidige begrooting, kan dan ook geraamd worden op 400 miljoen, hetzij een verhooging van 1,6 t. h. tegenover de uitgaven die voor 1938 werden voorzien.

De post « personeeluitgaven » (356 miljoen frank, tegen 347 miljoen in 1938) wijst een verhooging aan van 2,6 t. h., terwijl de uitgaven voor materieel en onderscheidene uitgaven (40 miljoen frank, tegen 43 miljoen in ronde cijfers in 1938) een vermindering ondergaan van 6,75 t. h., tegenover de overeenkomende posten van het vorig jaar.

De totale tusschenkomst van den Staat in den Dienst van de Posterijen bekomt men, door aan de globale cijfers die wij zoo pas gaven, de sommen toe te voegen die op de begrooting van pensioenen werden uitgetrokken voor: 1) de pensioenen van het personeel en 2) de toelagen: a) aan de werkliedenkas; b) aan die der weduwen en weezen.

Voor 1938, bedroegen deze sommen respectievelijk 50 miljoen frank (15 t. h. van de wedden en loonen), 800,000 en 16,756,000 fr. wat, na aftrek, wel te verstaan, van de financieele lasten van de kapitalen die langs de buitengewone begrooting om werden belegd (ongeveer 6 miljoen frank), de kosten van den Dienst der Posterijen in ronde cijfers, op 467 miljoen brengt.

Het is belangwekkend de begrotingsuitgave van 1938 te vergelijken met die van 1913. Deze bedroeg, de financieele lasten niet inbegrepen, 28,833,057 goudfrank, waarvan 3,302,763 goudfrank voor de pensioenen. Wanneer men deze som omzet in gedevalueerde franks, stelt men een verhooging der uitgaven vast ten bedrage van 66 t. h.

Bij eersten oogopslag, kan deze verhooging buitensporig lijken. Maar wanneer men ze tegenover de toeneming van het postverkeer stelt, enerzijds, en de nieuwe lasten van socialen aard, anderzijds, blijkt ze daarentegen, niet noemenswaardig, wat het bestuur van dezen openbaren dienst tot eere strekt. Zij stelt zijn geest van initiatief en haar voorbeeldige organisatiemethoden in het licht.

De werking van de Posterijen bestaat niet alleen in het overmaken der brieven, maar ook in de vereffening der betalingen. Vooral sedert 1913, in welk jaar het bestuur der Posterijen den Dienst der Postcheckrekeningen inrichtte, nam de financieele dienst een werkelijk verbazende vlucht die van hem een aanzienlijke inspanning vergde. Trouwens, het is te danken aan de Posterijen waarvan de vertakkingen zich tot de meest afgelegen gehuchten uitstrekken, dat de vereffening der betalingen door bemidde-

POSTES ET OFFICE DES CHEQUES POSTAUX

Le total des dépenses figurant au budget de 1938 s'élevait à 393,440,858 francs dont 2,934,414 francs, soit 0,8 p. c. pour l'administration centrale. Comme la Poste a été rattachée au Département des Transports, les dépenses d'administration centrale des deux services sont maintenant englobées dans un poste unique. Celui-ci correspond sensiblement au total des dépenses d'administration centrale portées en compte au budget de 1938 du Département des Transports et à celui des Postes, diminué de 5 p. c. Dans ces conditions, la part afférente à la Poste dans le budget actuel peut être évaluée à 400 millions, soit une augmentation de 1,6 p. c. par rapport aux dépenses prévues pour 1938.

Le poste « dépenses de personnel » (356 millions de francs contre 347 millions en 1938) accuse une majoration de 2,6 p. c. tandis que les dépenses de matériel et dépenses diverses (40 millions de francs contre 43 millions en chiffres ronds en 1938) marquent une diminution de 6,75 p. c. par rapport aux postes correspondants de l'année dernière.

L'intervention totale de l'Etat dans le service des Postes s'obtient en ajoutant aux chiffres globaux que nous venons de citer, les sommes prévues au budget des pensions pour: 1) les pensions du personnel et 2) les subventions: a) à la caisse des ouvriers; b) à celle des veuves et orphelins.

Pour 1938, ces sommes représentaient respectivement 50 millions de francs (15 p. c. des traitements et salaires), 800,000 et 16,756,000 francs, ce qui porte le coût du Service des Postes à 467 millions de francs, en chiffres ronds, abstraction faite, bien entendu, des charges financières afférentes aux capitaux investis par la voie du budget extraordinaire (environ 6 millions de francs).

Il est intéressant de comparer la dépense budgétaire de 1938 à celle de 1913. Celle-ci — charges financières non comprises — était de 28,833,057 francs-or, dont 3 millions 302,763 francs-or pour les pensions. En convertissant cette somme en francs dévalués, on constate une augmentation des dépenses de l'ordre de 66 p. c.

A première vue, cette augmentation peut paraître excessive. Mais, mise en regard de l'accroissement du trafic postal, d'une part, et des charges nouvelles d'ordre social, d'autre part, elle se révèle, au contraire, minime, ce qui est tout à l'honneur de l'administration de ce service public. Elle met en lumière son esprit d'initiative et ses méthodes d'organisation exemplaires.

L'activité de la Poste est consacrée, non seulement à la transmission des correspondances, mais aussi à la liquidation des paiements. C'est surtout depuis 1913, année au cours de laquelle l'Administration des Postes organisa l'Office des Comptes Chèques Postaux, que le service financier a pris un développement vraiment prodigieux demandant de sa part un effort considérable. C'est d'ailleurs grâce à la Poste, dont les ramifications s'étendent jusqu'aux hameaux les plus reculés, que la liquidation des

ling van den nieuwen Dienst, in een minimum van tijd en bijna zonder onkosten kan geschieden. Inderdaad, het volstaat in een postbus een niet gefrankeerden omslag te steken, waarin het behoorlijk ingevuld order of de de dito check zit, om de zekerheid te hebben dat de verrichting binnen vier en twintig uren is geschied en bevestigd door een uittreksel uit de rekening-courant.

In 1913, waren er 4,542 houders van een postcheckrekening en een totaal van 589,140 verrichtingen. Deze kwamen neer op een kapitaalomzet van 1 milliard 231,716,306 goudfrank waarvan 60 t. h. het gebruik van muntteekens onnoodig maakten. Het aantal rekeningen bedraagt voor het oogenblik 430,000, hetzij een gemiddelde jaarlijksche verhooging van 468 t. h.; dit van de jaarlijksche verrichtingen bedraagt 100 miljoen, voor een totaal van 415 milliard frank, hetzij respectievelijk 850 t. h. en 200 t. h. gemiddelde verhooging jaarlijks. Voor 89 t. h. dezer verrichtingen, waren geen uitbetalingen noodig, wat overeenkomt met een jaarlijksche gemiddelde verhooging van het aan den omloop onttrokken kapitaal, met 2 t. h. Vooral deze laatste eigenaardigheid dient in het licht gesteld, daar zij aantoonst hoe de Dienst der Postchecks, dank zij de snelheid van de rotatie der rekeningen, vooral in tijden van vervaldagen en dank zij de vermindering van den geldomloop die er het gevolg van is, er toe geleid heeft dat de waarborg van ons betaalmiddel beter verzekerd en de toevlucht tot het krediet verminderd werd.

Heit eigenlijk postverkeer steeg van 910 miljoen stukken, in 1913, tot 1,400 miljoen in 1937, hetzij een verhooging van 40 t. h., terwijl dit van de financieele verrichtingen a) rechtstreeks b) als helper van den Dienst der Postchecks, van 30 tot 45 miljoen steeg, hetzij een verhooging van 50 t. h. Met andere woorden, de omzet van de post- en geldverrichtingen van het Bestuur der Posterijen steeg,

40 + 50

van 1913 tot 1937, met van ——— hetzij 45 t. h. en

2

alles laat voorzien dat dit cijfer, voor het dienstjaar 1938, 50 t. h. bereiken zal.

Indien men het bedrag van de geldverrichtingen van de Posterijen als basis van vergelijking neemt, stelt men vast dat zij, in 1913, lasten en verantwoordelijkheden op zich had te nemen, voor een totaal van 2 milliard 600 miljoen goudfrank tegen 9 milliard en half huidige franks, in 1937.

De nieuwe bevoegdheden van den Dienst der Posterijen zijn te talrijk om hier alle te worden vermeld. Vergenoe-gen wij ons te wijzen op de inrichting, in den Dienst der Postchecks, van een stelsel tot invordering der belastingen en taxes, door middel van stortingbulletins die gehecht zijn aan de waarschuwing-uittreksels die aan de belastingbetalers worden toegezonden en waardoor drie kwart van de belastingen worden geïnd; de betaling, door middel van orderbriefjes, van al de uitgaven van den Staat, van de provinciën en gemeenten, waardoor men de Schatkistagentschappen heeft kunnen afschaffen; de uitbetaling der oorlogspensioenen, mijnwerkerspensioenen, ouderdomspensioenen, burgerlijke pensioenen van het Rijkspersoneel, kindertoeslagen door middel van orderbriefjes van den Dienst der Postchecks, de aflevering door

paiemens, à l'intervention du nouvel Office, peut être assurée dans un temps minimum et presque sans frais. Il suffit, en effet, de glisser dans une boîte postale un pli non affranchi, renfermant l'ordre ou le chèque dûment remplis, pour avoir la certitude que l'opération sera réalisée endéans les vingt-quatre heures et confirmée par un extrait de compte courant.

En 1913, il y avait 4,542 titulaires d'un compte chèques postaux donnant lieu à 589,140 opérations. Celles-ci totalisaient un mouvement de capitaux de l'ordre de 1 milliard 231,716,306 francs-or, dont 60 p. c. n'ont pas nécessité l'emploi de signes monétaires. Le nombre des comptes s'élève aujourd'hui à 430,000, soit une augmentation annuelle moyenne de 468 p. c.; celui des opérations annuelles à 100 millions totalisant 415 milliards de francs, soit respectivement 850 p. c. et 200 p. c. d'augmentation annuelle moyenne. 89 p. c. de ces opérations ne comportent pas de décaissement de fonds, ce qui correspond à une augmentation annuelle moyenne de « l'immobilisé » de 2 p. c. Cette dernière particularité mérite surtout d'être soulignée, car elle montre combien l'Office des Chèques Postaux, par l'accélération imprimée à la rotation des comptes, notamment aux époques des échéances et par la réduction de la circulation fiduciaire qui en est le corollaire, a permis de mieux assurer la garantie de notre monnaie et de réduire le recours au crédit.

Le mouvement postal proprement dit est passé de 910 millions d'envois, en 1913, à 1,400 millions en 1937, soit une augmentation de 40 p. c., tandis que celui des opérations financières effectuées, a) directement, b) comme auxiliaire de l'Office des Comptes Chèques Postaux, est passé de 30 à 45 millions, soit une augmentation de 50 p. c. En d'autres mots, le volume des opérations postales et financières de l'Administration des Postes

40 + 50

a augmenté de 1913 à 1937 de ——— soit 45 p. c. et

2

tout fait prévoir que, pour l'exercice 1938, ce chiffre sera porté à 50 p. c.

Si l'on prend comme base de comparaison le montant des opérations financières de la Poste, on constate qu'en 1913 elle avait à assumer les charges et responsabilités affectant un total de 2 milliards 600 millions de francs-or, contre 9 milliards et demi de francs actuels en 1937.

Les attributions nouvelles du Services des Postes sont trop nombreuses pour être citées toutes. Bornons-nous à signaler l'organisation, à l'Office des Chèques Postaux, d'un système de recouvrement d'impôts, taxes et redevances, au moyens de bulletins de versement adhérent aux avertissements adressés aux contribuables et grâce auquel les trois quarts des impôts sont encaissés; le paiement, au moyen d'assignations, de toutes les dépenses de l'Etat, des Provinces et des communes, ce qui a permis de supprimer les agences du trésor; le paiement des pensions de guerre, des pensions de retraite des ouvriers mineurs, des pensions de vieillesse, des pensions civiles du personnel de l'Etat, des indemnités familiales au moyen d'assignations de l'Office des Chèques Postaux, le débit par les bureaux de poste de timbres fiscaux, des timbres-

de postkantoren van fiskale zegels, lijfrentezegels en stortingskaarten, vacantiezegels en vergunningszegels.

Kortom, het Bestuur van de Posterijen is zoowat de rekenplichtige van den Staat geworden, die hierdoor in de mogelijkheid werd gesteld zijn eigen personeel in te krimpen. Dit is een feit dat men niet uit het oog mag verliezen, wanneer men de beweging beoordeelt van de getalsterkte van het personeel van dezen openbaren dienst, alsmede de maatregelen van socialen aard; achturenwet en de verhooging van het aantal verlofdagen van het briefdragerspersoneel.

De getalsterkte van het personeel van het Bestuur der Posterijen bedroeg 13,092, in 1913, namelijk:

Hoofddiensten : 287 ;

Dienst der Postchecks : 95 ;

Actieve dienst (beambten en bedienden) : 3,805 ;

Briefdragers : 8,585 ;

Werkliedenpersoneel : 320.

In 1937, telde men 19,633 eenheden, hetzij een verhoging van 50 t. h.

Indien men alleen rekening houdt met het personeel van den postdienst, bedroeg de verhoging (18,067-12,997) slechts 38 t. h.

Deze merkwaardige uitslagen konden slechts bekomen worden, dank zij de oordeelkundige inrichting van beide diensten. Eenzelfde bestuur bracht het onmisbaar verband tot stand, alsmede een innige en vruchtbare samenwerking voor de voltooiing van een tweevoudige taak.

Men vindt er o. a. het bewijs van in de zwakke toename van de getalsterkte van het personeel dat noodig werd, ten gevolge van de toepassing van de achturenwet. In het begin van 1920, bestond het organiek kader van de ambtenaren en bedienden uit 2,724 eenheden met vasten post. Om het hoofd te bieden aan de buitengewone en Zondagsverloven, moest het aantal verhoogd worden met 196 eenheden, hetzij 7,18 t. h. van het totaal.

Indien men bedenkt dat dit personeel thans 3,489 eenheden telt, zou het op dezen grondslag met 251 eenheden moeten worden versterkt om te toepassing van de achturenwet toe te laten. Het feit dat deze versterking voor het oogenblik op 40 eenheden kon worden teruggebracht, hetzij een verhoging van slechts 1,16 t. h., moet op het actief van de bedrijfsmethoden worden aangeschreven. Dezelfde vaststelling kan gedaan worden, wat het rondtrekkend personeel, de briefdragers, betreft.

Einde Decemebr 1913, telde het kader van het briefdragerspersoneel met vasten post, 6,852 eenheden. Het bedraagt thans 8,359 eenheden (9,441 min 1,082 briefdragers in algemeenen dienst). Ten gevolge van de toepassing van de achturenwet, moesten 950 eenheden worden aangeworven. Indien men kon terugkeeren naar den vroegeren toestand, zou het kader thans $8,359 - 950 = 7,409$ eenheden tellen, hetzij een verhoging van 557 eenheden, tegenover 1913, dit is een verhoging met slechts 8,12 t. h.

In 1913, had het briefdragerspersoneel slechts vier dagen verlof per jaar; thans bekomt het er 8 à 15 dagen, volgens den dienstouderdom, hetzij gemiddeld 12 dagen per jaar. De verhoging bedraagt dus 8 dagen, tegenover 1913, wat op een getalsterkte van 9,441 eenheden neerkomt, of 75,528 dagen, wat zoowat 250 volledige eenheden vertegenwoordigt.

retraite et des cartes de versement, des timbres-vacances et des timbres de licence.

En bref, l'Administration des Postes est devenue en quelque sorte le comptable de l'Etat qui, par là même, s'est trouvé dans la possibilité de réduire son propre personnel. C'est un fait dont il y a lieu de tenir compte dans l'appréciation du mouvement de l'effectif du personnel de ce service public, de même que des mesures d'ordre social: loi des huit heures et l'augmentation du nombre des jours de congé du personnel facteur.

L'effectif du personnel de l'Administration des Postes était de 13,092 en 1913, se décomposant comme suit:

Service centraux : 287 ;

Office des Chèques-Postaux : 95 ;

Service actif (fonctionnaires et employés) : 3,805 ;

Facteurs : 8,585 ;

Personnel ouvrier : 320.

En 1937, l'effectif comprenait 19,633 unités, soit une augmentation de 50 p. c.

Si l'on s'en tient au personnel du service postal, l'augmentation (18,067-12,997) n'est que de 38 p. c.

Ces résultats remarquables n'ont pu être obtenus que grâce à l'organisation rationnelle des deux services. Une direction unique a su créer la coordination indispensable à une collaboration intime et fructueuse dans l'accomplissement d'une double mission.

On en trouve la preuve, entre autres, dans le faible pourcentage de l'augmentation de l'effectif du personnel nécessitée par l'application de la loi des huit heures. Au début de 1920, le cadre organique des fonctionnaires et employés comprenait 2,724 unités à poste fixe. L'extension reconvenue nécessaire, pour faire face aux vacations extraordinaires et dominicales, fut de 196 unités, soit 7,18 p. c. du total.

Sur cette base, si l'on considère que le dit effectif se monte actuellement à 3,489 unités, il faudrait un renfort de 251 unités pour permettre l'application de la loi de huit heures. Le fait que ce renfort a pu être ramené à l'heure actuelle à 40 unités, soit une augmentation de 1,16 p. c. seulement, doit être mis à l'actif des méthodes d'exploitation. La même constatation peut être faite dans le domaine du personnel itinérant, les facteurs.

Fin décembre 1913, le cadre du personnel facteurs à poste fixe comportait 6,852 unités. Il est aujourd'hui de 8,359 unités (9,441 moins 1,082 facteurs en service général). L'application de la loi de huit heures a nécessité l'embauchage de 950 unités. Si l'on pouvait revenir à la situation précédente, le cadre comporterait aujourd'hui $8,359 - 950 = 7,409$ unités, soit une augmentation de 557 unités par rapport à 1913, c'est-à-dire une majoration de 8,12 p. c. seulement.

En 1913, le personnel facteurs jouissait de 4 jours de congé par an; il en obtient aujourd'hui de 8 à 15 suivant l'ancienneté de service, soit en moyenne 12 jours par an. L'augmentation est donc de 8 jours par rapport à 1913, ce qui, sur un effectif de 9,441 unités, équivaut à 75,528 journées, représentant quelque 250 unités complètes.

Deze 75,528 verlofdagen worden geleverd door de briefdragers in algemeenen dienst en de boventallige briefdragers.

Het besluit uit dit vluchtig onderzoek kan men samenvatten door te zeggen, dat het oordeelkundig gebruik van het personeel en het materieel van het Bestuur der Posterijen, een uitzonderlijk hoog rendement verzekert dat, naar wij meenen, in geen ander openbaar of privaat bestuur wordt bereikt.

De ontwikkeling van het postverkeer werd niet weinig geprikkeld door de faciliteiten die, sedert den wapenstilstand, ten dienste van het publiek werden verleend en door de doeltreffende propaganda die het Bestuur der Posterijen niet alleen bij de massa maar vooral in de zaken- en onderwereld heeft gevoerd. Deze nieuwe faciliteiten, te lang om op te sommen, zijn de maatstaf van den gemaakten vooruitgang. Deze was vooral merkwaardig wat de versnelde verbindingen met het buitenland betreft, dank zij de uitbreiding van het luchtverkeer in de Europeesche verbindingen, zonder bijtaxe op den koerier der eerste categorie (brieven, postkaarten, postmandaten en te innen waarden).

Sedert 20 October, gebruikt het Bestuur der Posterijen met dit doel al de Belgische en buitenlandsche lijnen, in zoover zij voordeel opleveren voor de bestelling der briefwisseling.

De tijd die, dank zij deze hervorming, gewonnen wordt, kan men als volgt voorstellen: een brief die op het einde van den namiddag in een onzer handels- en nijverheidscentra wordt gepost, wordt aan den geadresseerde afgeleverd op de eerste ronde van de briefdragers, te Berlijn en in de voornaamste steden van Duitschland, te Londen en te Zürich. Hij bereikt Kopenhagen, Stockholm, Praag, Dantzig, Milaan, Venetië en Weenen, in den loop van den dag.

Dank zij een nachtlijn Brussel-Londen, die op aanvraag van het Bestuur der Posterijen door de Sabena in bedrijf wordt genomen, wordt gansch de Belgische koerier die in den vooravond wordt ingeleverd, 's anderendaags 's morgens, te Londen besteld en, in den loop van den dag, in de groote centra der provincie. Bij den terugkeer, worden de zendingen die 's avonds te Londen worden ingeleverd, op de eerste ronde van de briefdragers, te Brussel en te Antwerpen besteld. Sedert 5 October, neemt de Sabena eveneens, op aanvraag van het Bestuur der Posterijen, een nachtlijn Brussel-Keulen in bedrijf, die België in snelle verbinding stelt met de Rijnstad die een waar Europeesch verzamelpunt is van het nachtelijk postverkeer. Bij den terugkeer, brengt het vliegtuig, voor de eerste bestelling te Brussel en te Antwerpen, een zeer belangrijken koerier mede uit Duitschland en de verdere gelegen landen.

De verhooging van de begrotingsuitgaven met 50 t. h., tegenover 1913, moet, ten slotte, worden onderzocht van het standpunt uit van de bedrijfskosten. Indien deze een saldo overlaten, is deze verhooging van uitgaven voordelig, omdat zij productief en winstgevend was.

Vóór den oorlog, waren de Posterijen een uitstekende zaak voor de Schatkist. In 1913, bedroeg de bedrijfswinst

Ces 75,528 journées de congé sont fournies à l'intervention des facteurs en service général et des facteurs surnuméraires.

La conclusion qui se dégage de ce rapide examen se résume à dire que l'utilisation rationnelle du personnel et du matériel de l'Administration des Postes assure un rendement exceptionnellement élevé, que n'atteint, croyons-nous, aucune autre administration publique ou privée.

Le développement du trafic postal a été fortement stimulé par les nombreuses facilités mises, depuis l'armistice, à la disposition du public, et par l'efficacité de la propagande que l'Administration des Postes a menée, non seulement auprès de la masse, mais surtout dans les milieux d'affaires et dans le monde de l'enseignement. Ces facilités nouvelles, trop longues à énumérer, constituent le critère des progrès réalisés. Ceux-ci ont été surtout remarquables dans l'accélération des correspondances avec l'étranger, grâce à la généralisation du transport aérien dans les relations européennes sans surtaxe du courrier de la première catégorie (lettres, cartes postales, mandats-poste et valeurs à recouvrer).

Depuis le 20 octobre, l'Administration des Postes utilise, à cet effet, toutes les lignes belges et étrangères, pour autant qu'elles présentent un avantage pour la remise des correspondances.

Le gain de temps réalisé par cette réforme peut se traduire comme suit: une lettre, mise à la poste à la fin de l'après-midi dans un de nos centres commerciaux ou industriels, est remise à son destinataire, à la première sortie des facteurs, à Berlin et dans les principales villes de l'Allemagne, à Londres et à Zurich. Elle parvient dans le courant de la journée à Copenhague, Stockholm, Prague, Dantzig, Milan, Venise et Vienne.

Grâce à une ligne aérienne de nuit Bruxelles-Londres, exploitée à la demande de l'Administration des Postes par la Sabena, tout le courrier belge, déposé avant le début de la soirée, est distribué le lendemain matin à Londres et au cours de la journée dans les grands centres de la province. Au retour, les envois déposés dans la soirée à Londres sont distribués à la première sortie des facteurs à Bruxelles et à Anvers. Depuis le 5 octobre, la Sabena exploite également, aux frais de l'Administration des Postes, une ligne de nuit Bruxelles-Cologne qui met la Belgique en communication rapide avec la ville rhénane, véritable plate-forme européenne du réseau postal aérien de nuit. Au retour, l'avion amène pour la première distribution à Bruxelles et à Anvers, un très important courrier originaire de l'Allemagne et des pays par delà.

L'augmentation des dépenses budgétaires de 50 p. c. par rapport à 1913 doit enfin être examinée du point de vue des résultats d'exploitation. Si ceux-ci accusent un solde bénéficiaire, cette augmentation de dépenses a été salubre parce que productive et rémunératrice.

Avant la guerre, la Poste constituait une excellente affaire pour le Trésor. Pour 1913, le bénéfice d'exploita-

— financiële lasten inbegrepen — 15 miljoen goudfrank, hetzij 150 miljoen gedevalveerde frank.

Welke is de huidige toestand?

Dank zij zijn nijverheidsboekhouding, is het Bestuur der Posterijen in staat om het zuiver saldo zijner rekeningen op het jaareinde te kennen. Dit komt niet voor in de parlementaire stukken, omdat deze openbare dienst ongelukkig geen financiële zelfstandigheid bezit, waarop echter reeds sedert vele jaren wordt aangedrongen, ten einde hem in staat te stellen zijn moderniseerings- en uitbreidingsprogram door te voeren en ook om meer klaarheid te brengen in het beheer der openbare financiën.

Indien de Dienst der Postchecks kon beschikken over de opbrengst van de belegging van zijn beschikbare kapitalen, zooals bij voorbeeld het geval is in Duitschland, Nederland en Zwitserland, welke, voor 1938, op zoowat honderd miljoen kan geraamd worden, zou het zuiver winstsaldo nagenoeg zestig miljoen bedragen. In feite, boekt hij een tekort van veertig miljoen, daar de ontvangsten voortvloeiend uit de interesten der beschikbare fondsen rechtstreeks naar de Schatkist overgaan.

Wat den Dienst der Posterijen, afzonderlijk beschouwd, betreft, werd de winstmarge merklijk ingekrompen wegens de onvoldoende verhooging der tarieven. Ondanks de jongste verhoogingen, bedraagt het port van de brieven en postkaarten in binnenlandschen diensten, in goudfrank berekend, steeds minder dan vóór den oorlog; dit van de dagbladen bij voorbeeld, waarvan het verkeer sedert 1913 meer dan verdubbelde, werd slechts vervijfvoudigd (5 centiem in plaats van een goudcentiem in 1913). De winstmarge kon in 1937 behouden blijven, maar zij bedroeg nog slechts zes miljoen. Het is waarschijnlijk dat de balans voor 1938 eenig tekort zal boeken. Maar over het geheel genomen, levert het beheer der Posterijen en van den Dienst der Postchecks, die in bestuurlijk en industrieel opzicht als een geheel moeten beschouwd worden en in zoover het kan beschikken over de ontvangsten van de interesten der werkelooze kapitalen, een merklijke netto-winst op. Aan deze werkelijke en zichtbare winst, moet men een nog belangrijker onzichtbare winst toevoegen, vertegenwoordigd door de lage tarieven, wat aan gansch het bedrijfsleven van het land ten goede komt.

Hoofdzak is, dat het bestuur der Posterijen in de mogelijkheid wordt geplaatst om de winstmarge te behouden en te vergrooten, door dat bestuur te ontslaan van de jaarlijksche begrootingsvoogdij die, in moeilijke financiële oogenblikken, zijn beheer slechts kan verlammen. Dit moet berusten op een verrekend program dat op vooruitgang aanstuurt en op de inkrimping tot het minimum van de kostende prijzen.

**

De Commissie verzocht haar verslaggever de aandacht van den Minister van Verkeerswezen en van Posterijen op de volgende punten te vestigen:

Een lid bekloeg er zich over, dat de briefdragers niet worden toegelaten tot het examen, daar de voorkeur wordt gegeven aan de telegramdragers. De Commissie is van oordeel dat deze maatregel des te betreurenswaardiger is,

tion — charges financières comprises — était de l'ordre de 15 millions de francs-or, soit 150 millions de francs dépréciés.

Quelle est la situation actuelle?

L'Administration de la Poste, grâce à sa comptabilité industrielle, est à même de connaître le solde net de ses comptes de fin d'année. Celui-ci ne figure pas aux documents parlementaires parce que ce service public ne jouit pas malheureusement de l'autonomie financière, recommandée cependant depuis plusieurs années, en vue d'assurer la continuité dans la réalisation de son programme de modernisation et d'extension et aussi dans le but d'apporter plus de clarté dans la gestion des finances publiques.

Si l'Office des Chèques Postaux pouvait disposer du produit de placement de ses capitaux inactifs, comme c'est le cas par exemple en Allemagne, en Hollande et en Suisse, produit qui peut être évalué, pour 1938, à une centaine de millions, le solde net bénéficiaire serait d'une soixantaine de millions. En fait, il est déficitaire d'une quarantaine de millions, les recettes afférentes aux intérêts des fonds disponibles passant directement dans la caisse du Trésor.

Quant au service des Postes, considéré à part, la marge bénéficiaire a été fortement réduite du chef d'un relèvement insuffisant des tarifs. Malgré les augmentations récentes le port des lettres et des cartes postales à l'intérieur du pays, calculé en francs-or, reste toujours inférieur à celui d'avant-guerre; celui des journaux par exemple, dont le trafic a plus que doublé par rapport à 1913, n'a été que quintuplé (5 centimes au lieu 1 centime-or, en 1913). La marge bénéficiaire a pu être maintenue en 1937, mais elle n'était plus que de six millions. Il est probable que le bilan de 1938 sera légèrement déficitaire. Mais, dans son ensemble, la gestion de l'Administration des Postes et de l'Office des Comptes-Chèques postaux, qui administrativement et industriellement doivent être considérés comme un tout, et pour autant qu'elle puisse disposer des recettes d'intérêts des capitaux inactifs, laisse un bénéfice net sérieux. A ce bénéfice net réel, visible, il y a lieu d'ajouter un bénéfice invisible plus important encore, représenté par la modicité des tarifs, ce dont profite toute l'économie du pays.

L'essentiel est de placer l'Administration des Postes dans la possibilité de maintenir et d'accroître la marge bénéficiaire en l'affranchissant de la tutelle annuelle budgétaire qui, dans les périodes financières difficiles, est de nature à paralyser sa gestion. Celle-ci doit être basée sur un programme de longue haleine orienté vers le progrès et la réduction au strict minimum des prix de revient.

**

La Commission a chargé son rapporteur d'appeler l'attention du Ministre des Transports et des Postes sur les points suivants:

Un membre s'est plaint de ce que les facteurs en sur-nombre ne sont pas admis à l'examen, la préférence étant donnée aux porteurs de télégrammes. La Commission est d'avis qu'il s'agit là d'une mesure d'autant plus regret-

daar de belanghebbenden doorgaans gehuwd zijn. Wanneer men de diensten in aanmerking neemt, welke die agenten aan het bestuur bewijzen, zouden zij tenminste moeten worden gelijkgesteld met de categorie der oorlogswaarden.

Een lid merkte eveneens op dat de Vlaamsche gemeenten: Teuven, Remersdaal en een gedeelte van Sint-Pieters-Voeren bediend worden door het postkantoor van Aubel dat tot het Fransch gedeelte behoort, en hij verwondert er zich over dat te Sint-Martens-Voeren nog geen ontvangsterij werd opgericht, ondanks de belofte die de Minister tijdens de behandeling van de begroting van 1938 heeft afgelegd.

Een lid bekloeg er zich eveneens over dat het Postkantoor van de gemeente Heusy-lez-Verviers slechts voor het publiek toegankelijk is, van 9 tot 12 en van 14 tot 15 u. 30. Dit verplicht de arbeiders en de personen die gedurende den dag hun bezigheid hebben, naar Verviers te gaan voor hun postzaken.

TELEFONIE EN TELEGRAFIE

Evenals de Dienst der Posterijen, is deze van de Telefonie en Telegrafie een belangrijke factor in het sociaal en economisch leven van het land. Ook zijn merkwaardig rendement valt op in het begrotingsmechanisme. Maar, in tegenstelling met den eerste, geniet hij, sedert 1930, financiële zelfstandigheid en rechtspersoonlijkheid. De Staat stond hem den eigendom van de inrichtingen en van de openbare telegraaf- en telefoonnetten af. Daarenboven, nam hij de verbintenis op, met ingang van 1 Januari 1934, een bedrijfskapitaal van 600 miljoen ter beschikking van dit organisme te stellen. Van haar kant, moet de Regie aan den Staat een jaarlijksche rente uitkeeren, waarvan het bedrag werd vastgesteld op 5 t. h. van dit der kapitalen belegd in de Telegraaf en Telefoon. Hij moet tevens een vernieuwings- en delgingsfonds vormen, alsmede een verzekeringsfonds, een bijzonder fonds voor den bijkomenden aanbreng van 600 miljoen en een reservefonds.

Ten slotte, moet hij aan den Staat het jaarlijksch batig overschot afgedragen, na afhouding van 5 t. h., zoodra de reserve het bedrag bereikt van 100 miljoen.

Dit is, in breede trekken, het overzicht van het Statuut van de Regie van Telefonie en Telegrafie, statuut dat, na een tijdsbestek van acht jaar, het bewijs heeft geleverd volkomen te beantwoorden aan het nagestreefde doel.

Het ligt niet binnen het raam van dit verslag, de bedrijvigheid van de Telefoon- en Telegraafregie te ontleden, daar deze taak berust op den verslaggever van het wetsontwerp betreffende de rekeningen en ramingen van dit organisme. Wij zouden nochtans niet willen nalaten te wijzen op de door haar bekomen merkwaardige uitslagen. Deze vertegenwoordigen, voor de periode van 1931 tot 1938 :

- 1° Een netto-winst van 96 miljoen ;
- 2° Een vermeerdering van haar beleggingen met nagenoeg één milliard frank, hoewel slechts tot beloop van 600 miljoen frank beroep werd gedaan op leening, terwijl het verschil werd afgenomen van haar eigen beschikbare kapitalen ;

table que les intéressés sont le plus souvent mariés. Eu égard aux services rendus à l'administration par ces agents, il y aurait lieu de les assimiler au moins à la catégorie des orphelins de guerre.

Un membre a fait observer également que les communes flamandes: Teuven, Remersdaal et une partie de Sint-Pieters-Voeren, sont desservies par le bureau des Postes d'Aubel, d'expression française, et il s'étonne de ce que, malgré la promesse faite par le Ministre, au cours de la discussion du budget de 1938, une perception n'ait pas encore été créée à St-Maertens-Voeren.

Un membre s'est plaint également de ce que le bureau des Postes de la commune de Heusy-lez-Verviers n'est accessible au public que de 9 à 12 h. et de 14 à 15 h. 30. Ce qui oblige les ouvriers et les personnes occupées pendant la journée de faire le déplacement à Verviers pour assurer leurs opérations postales.

TELEPHONES ET TELEGRAPHES

De même que le service des Postes, celui du Téléphone et du Télégraphe constitue un rouage important dans la vie sociale et économique du pays. De même son rendement appréciable tranche dans le mécanisme budgétaire. Mais, à l'encontre du premier, il jouit, depuis 1930, de l'autonomie financière et de la personnification civile. L'Etat lui a cédé la propriété des installations et des réseaux de télégraphie et de téléphonie publiques. Il s'était engagé, en outre, à mettre à sa disposition, moyennant intérêt à partir du 1^{er} janvier 1934, un fonds de roulement de 600 millions. Comme contre-partie, la Régie doit servir à l'Etat une rente perpétuelle, dont le taux a été fixé à 5 p. c. du montant des capitaux investis dans les Télégraphes et les Téléphones. Il doit aussi veiller à la constitution d'un fonds de renouvellement et d'amortissement, d'un fonds d'assurance, d'un fonds spécial constatant l'apport supplémentaire de 600 millions, d'un fonds de réserve. Enfin, il doit verser à l'Etat le solde bénéficiaire annuel, diminué de 5 p. c., dès que le montant de la réserve a atteint 100 millions.

Tel est, dans ses grandes lignes, le Statut de la Régie du Téléphone et du Télégraphe, statut qui, après une période de huit années, s'est révélé convenir parfaitement au but poursuivi.

Il n'entre pas dans le cadre de ce rapport d'analyser l'activité de la Régie du Téléphone et du Télégraphe, cette mission incombant au rapporteur du projet de loi relatif aux comptes et prévisions de cet organisme. Nous nous en voudrions cependant de passer sous silence les résultats remarquables qu'elle a obtenus. Ceux-ci se traduisent pour la période allant de 1931 à 1938 par :

- 1° un bénéfice net de 96 millions ;
- 2° un accroissement de ses immobilisations de près d'un milliard de francs tout en n'ayant eu recours à l'emprunt qu'à concurrence de 600 millions, la différence ayant été prélevée sur ses disponibilités propres ;

3° De vermindering van haar passief ten opzichte van derden, met 206 miljoen frank ;

4° Jaarlijksche stortingen, in de Rijkskas, van de financiële lasten betrekking hebbende op de door den Staat belegde kapitalen (1,721,000 frank), op den rentevoet van 5 t. h., die eerst werd verlaagd tot 4.75 t. h., en, sedert 1 Januari 1938, tot 4.50 t. h.

Kortom, heeft de Telefoon- en Telegrafregie ten volle beantwoord aan de verwachtingen

1° Door de rentabiliteit van de door den Staat in dezen openbaren dienst belegde kapitalen, daar zij, ieder jaar, sedert 1931, in de Schatkist het bedrag heeft gestort van de er op betrekking hebbende financiële lasten: het geheel, meer dan 600 miljoen;

2° Door het samenvoegen, zelfs tijdens de crisisjaren, van winsten die thans een honderdtal miljoen frank bereiken. Deze reserve ontslaat den Staat van elke tussenkomst in geval van langdurige crisis; zoo, daarentegen, het zakenleven herneemt, dan zal de Rijkskas over bijna al de toekomstige winsten kunnen beschikken.

Ongetwijfeld werkt de Regie onder uitzonderlijke voorwaarden wegens haar monopolie. Doch in gelijkaardige gevallen, gebeurt het vaak, dat deze voordeelen onvoldoende worden te gelde gemaakt of nog, dat zij worden in gevaar gebracht door overdreven uitgaven. De Regie heeft de groote verdienste gehad deze klippen te omzeilen en zich op te werken tot het peil van de best beheerde private ondernemingen.

Ook heeft de Staat er in alle opzichten belang bij de verwezenlijking te vergemakkelijken van haar programma van uitbreiding en van integrale automatisering van het net. Deze vertegenwoordigt een uitgave van anderhalf miljard frank en zou dienen verdeeld over een tiental jaren. Deze werken zijn, gezien hun rentabiliteit, van aard op doeltreffende wijze de werkloosheid te bestrijden. Zij verdienen des te meer te worden aangemoedigd, daar de noodige kapitalen door de Regie kunnen worden ontleend. De machtiging werd haar hiervoor door het Parlement verleend. Aan den Minister van Financiën hoort het toe er zijn goedkeuring aan te hechten.

N. I. R.

De inrichting en de exploitatie der radiophonie zijn in ons land, van het domein van het privaat initiatief, naar dit van het openbaar nut overgegaan, krachtens de wet van 18 juni 1930. Het statuut van het N. I. R. werd vastgesteld bij Koninklijk besluit van 26 juni van hetzelfde jaar.

Het N. I. R. geniet rechtspersoonlijkheid en heeft financiële zelfstandigheid. Zijn Raad van Beheer, geplaatst onder het voorzitterschap van den bevoegden Minister, omvat :

3° la réduction de son passif envers des tiers de 206 millions;

4° Versements annuels au Trésor des charges financières afférentes aux capitaux investis par l'Etat (1,721,000 fr.) sur la base d'un intérêt de 5 p. c. qui a été réduit d'abord à 4.75 et depuis le 1^{er} janvier 1938, à 4.50 p. c.

En bref, la Régie du Téléphone et du Télégraphe a répondu pleinement à l'attente de ses promoteurs :

1° par la rentabilité des capitaux investis par l'Etat dans ce service public, puisqu'elle a versé, chaque année depuis 1931, au Trésor le montant des charges financières y afférentes, soit au total plus de 600 millions.

2° par l'accumulation, même pendant les années de crise, de bénéfices qui aujourd'hui atteignent une centaine de millions. Cette réserve met l'Etat à l'abri de toute intervention en cas de crise prolongée; si au contraire les affaires reprennent, le Trésor disposera de la presque totalité des bénéfices futurs.

Sans doute, la Régie travaille-t-elle dans des conditions exceptionnelles puisqu'elle jouit d'un monopole. Mais dans des cas similaires, il arrive souvent que ces avantages sont insuffisamment valorisés ou encore qu'ils sont compromis par des dépenses exagérées. C'est le grand mérite de la Régie d'avoir su éviter ces écueils et d'avoir su se hisser au niveau des entreprises privées les mieux gérées.

Aussi l'Etat a-t-il intérêt à tous points de vue à faciliter la réalisation de son programme d'extension et d'automatisation intégrale du réseau. Celui-ci comporte une dépense de 1 milliard et demi et devra être réparti sur une dizaine d'années. Ces travaux, eu égard à leur rentabilité, sont de nature à combattre efficacement le chômage. Ils méritent d'autant plus à être encouragés que les capitaux nécessaires peuvent être empruntés par la Régie. L'autorisation lui a été donnée par le Parlement. Il appartient au Ministre des Finances d'y ajouter son approbation.

I. N. R.

L'organisation et l'exploitation de la radiophonie dans notre pays passèrent du domaine de l'initiative privée dans celui de l'utilité publique en vertu de la loi du 18 juin 1930. Le statut de l'I. N. R. fut fixé par un arrêté royal en date du 26 juin de la même année.

L'I.N.R. jouit de la personnification civile et de l'autonomie financière. Son Conseil d'Administration, placé sous la présidence du Ministre compétent, comprend :

- a) Een bestendig afgevaardigde van den Minister;
b) Negen leden, in gelijk getal aangewezen door den Koning, den Senaat en de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Het dagelijksch bestuur is toevertrouwd aan een comité bestaande uit vier beheerders, waaronder de bestendige afgevaardigde van den Minister.

De controle en het nazicht der comptabiliteit worden uitgeoefend door een toezichtscomité. Het Rekenhof benoemt en ontslaat den voorzitter en de drie leden van dit comité.

Krachtens artikel 11, is het N. I. R. gemachtigd om een bijdrage ten laste van zijn luisteraars te innen. Nochtans staat het 10 t. h. van het bedrag dezer ontvangsten aan de Rijkskas af.

Toestand van het N. I. R.

a) Aantal luisteraars (Tabel I).

Bij den aanvang van 1931, telde het N. I. R. 175,000 luisteraars; einde December 1937, telde het er één miljoen, hetzij een gemiddelde jaarlijksche aanwinst van 170 t. h. Men mag zeggen dat, over 't geheel, nagenoeg de helft van de Belgische gezinnen de uitzendingen van ons Instituut beluisteren.

- a) Un délégué permanent du Ministre ;
b) Neuf membres désignés, en nombre égal, par le Roi, le Sénat et la Chambre des Représentants.

La gestion journalière en est confiée à un comité composé de quatre administrateurs, dont le délégué permanent du Ministre.

Le contrôle et la vérification de la comptabilité sont exercés par un comité de surveillance. La Cour des Comptes nomme et révoque le président et les trois membres de ce comité.

En vertu de l'article 11, l'I. N. R. est autorisé à percevoir une redevance à charge de ses auditeurs. Toutefois, elle abandonne au Trésor 10 p. c. du montant de ces recettes.

Situation de l'I. N. R.

a) Mouvement du nombre des auditeurs. (Tableau I.)

Au début de 1931, l'I.N.R. avait 175,000 auditeurs; fin décembre 1937, il en comptait un million, soit donc un gain annuel moyen de 170 p. c. On peut dire qu'au total près de la moitié des familles belges écoute les émissions de notre Institut.

Tabel I

AANTAL LUISTERAARS

Jaren	Betalende	Radioverdeeling
Années	Payants	Radio-distribution
—	—	—
Einde - Fin 1930 ...	75,872	—
— 1931 ...	197,781	—
— 1932 ...	334,135	—
— 1933 ...	453,715	1,854
— 1934 ...	583,697	6,587
— 1935 ...	720,706	11,748
— 1936 ...	856,806	20,936
— 1937 ...	979,710	26,751
Einde October 1938	1,069,962	29,058
Fin octobre 1938 ...		

Tableau I.

NOMBRE D'AUDITEURS

Betalende en	Algemeen
radioverdeeling	totaal
Vrijgestelde	Total
Exonérés	général
—	—
—	76,872
2,753	200,534
5,500	339,635
7,447	463,016
9,553	599,837
11,502	743,956
13,196	888,168
15,132	1,018,108
16,152	1,111,942

Ten einde zich een denkbeeld te vormen van de toekomstmogelijkheden van ons Instituut, is het van belang den jaarlijkschen aangroei van het getal luisteraars te ontleden.

b) Jaarlijksche aangroei van het getal luisteraars:

In 1931	122,009	1935	137,009
— 1932	136,354	1936	136,100
— 1933	119,580	1937	122,904
— 1934	129,982		

De curve vertoont twee maxima: het eene in 1932, het andere in 1935. Van dat jaar af, daalt zij. Zij zakt van 137,009 (in 1935) tot 122,904 (einde 1937). Anderzijds, laten de voor 1938 (tien maanden) bekende resultaten toe, het aantal nieuwe luisteraars te bepalen op ongeveer 110,000.

Derhalve mag worden voorzien, dat de gemiddelde jaarlijksche aangroei steeds zal afnemen en nog slechts 60,000 tot 50,000 zal bedragen, in den loop der volgende tienjaarlijksche periode, hetgeen toelaat te onderstellen dat het aantal luisteraars, binnen tien jaar, ongeveer 1,600,000 zal bedragen. Onvoorzienbare omstandigheden kunnen natuurlijk deze vooruitzichten komen storen; deze cijfers kunnen niettemin logisch dienen tot grondslag voor een studie van het financieel programma der Belgische radio-uitzending. Zij laten, inderdaad, toe bij benadering de belangrijkheid vast te stellen van de inkomsten voor de komende jaren. Deze zouden, in 1948, 125 miljoen frank kunnen bereiken (78 fr. × 1,600,000).

Prestaties van het N. I. R.

Het opmaken van een vergelijkende ontleding van de bedrijvigheid van het N. I. R., voor de sedert 1931 verlopen periode, zou buiten het raam vallen van dit verslag. Dergelijke ontleding zou gelijktijdig moeten slaan op den duur, den aard en de hoedanigheid der uitzendingen. Wat er ook van weze, mag worden gezegd dat het N.I.R. een merkelijke krachtsinspanning heeft geleverd en dat de dienst van ons Instituut werkelijk goed figuur maakt in de radio-wereld. Vooral, sedert Juli 1937, datum waarop het regime der culturele autonomie van kracht is geworden, heeft het blij gegeven van veel initiatief, ten einde zijn uitzendingen zoo leerrijk en aantrekkelijk als mogelijk te maken, ten einde de karaktertrekken van ons nationaal leven bekend te maken, alsook de hulpbronnen van ons wetenschappelijk en cultureel bezit. Dit is ons oordeel, doch er dient toegegeven dat het N. I. R. veel tegenstanders ontmoet in sommige middens. Anderzijds, werden, in den schoot der Commissie, kritieken geuit nopens zijn structurele organisatie en zijn financieel beleid.

gain annuel moyen de 170 p. c. En vue de se rendre compte des perspectives d'avenir de notre Institut, il est intéressant de faire l'analyse de l'accroissement annuel du nombre d'auditeurs.

b) Accroissements annuels du nombre d'auditeurs:

En 1931	122,009	1935	137,009
— 1932	136,354	1936	136,100
— 1933	119,580	1937	122,904
— 1934	129,982		

La courbe présente deux maxima: l'un en 1932, l'autre en 1935. A partir de cette année, elle s'infléchit. Elle tombe de 137,009 (en 1935) à 122,904 (fin 1937). Par ailleurs, les résultats connus pour 1938 (dix mois) permettent de situer le nombre d'auditeurs nouveaux aux environs de 110,000.

Il est donc à présumer que l'accroissement moyen annuel ira en déclinant et ne sera plus que de 60,000 à 50,000 au cours de la prochaine décade, ce qui revient à dire que dans dix ans le nombre des auditeurs s'élèvera à 1,600,000 environ. Des circonstances imprévisibles peuvent évidemment venir renverser ces prévisions; néanmoins ces chiffres peuvent logiquement servir de base à l'étude du programme financier de la radiophonie belge. Ils permettent, en effet, d'évaluer approximativement l'importance des recettes pour les années à venir. Celles-ci pourraient atteindre 125 millions de francs en 1948 (78 fr. × par 1,600,000).

Prestations de l'I. N. R.

Faire une analyse comparative de l'activité de l'I.N.R. pour la période écoulée depuis 1931 dépasserait le cadre de ce rapport. Telle analyse devrait porter en même temps sur la durée, la nature et la qualité des émissions. Quoi qu'il en soit, on peut affirmer que l'I.N.R. a fourni un effort considérable et le service de notre Institut fait vraiment bonne figure dans le monde radiophonique. Surtout depuis juillet 1937, date à laquelle le régime de l'autonomie culturelle est entré en vigueur, il a fait preuve de beaucoup d'initiative, en vue de rendre ses émissions aussi instructives et attrayantes que possible et pour faire connaître les caractéristiques de notre vie nationale et les ressources de notre patrimoine scientifique et culturel. Tel est notre avis, mais il nous faut reconnaître que l'I.N.R. n'a pas bonne presse dans certains milieux. D'autre part, des critiques ont été formulées, au sein de la Commission, concernant son organisation structurelle et sa gestion financière.

Inrichting.

In overeenstemming met ons taalregime, bestaat het N. I. R. uit twee afzonderlijke culturele departementen, verbonden door een gemeenschappelijk technisch en administratief departement. In elk dezer beide culturele departementen, werkt het N. I. R. samen met het privaat initiatief, vertegenwoordigd door de O. V. De wetgever was terecht van oordeel dat, zoo de Staat aangewezen is om zich te belasten met de uitzending van nieuwsberichten en van muziekuitsvoeringen, hij nochtans niet gerechtigd is om er het monopolie van op te eischen. De radio is een wijze van verspreiding der gedachte, die menige uitzichten aanneemt: informatie, opleiding, verzet. Eens dat het gaat om uitzendingen die een wijsgeerig, politiek of sociaal uitzicht vertoonen, moet de Staat de vlag strijken. Inderdaad, kunnen zich dan twee gevallen voordoen: ofwel zal hij zich volstrekt onzijdig willen houden, en dan zal zijn poging: onvruchtbaar of onvolledig zijn, ofwel zal hij partij kiezen en tegen zichzelf alle personen opruien wier gedachten of overtuigingen hij zal hebben miskend of gekwetst: Zoo dus de technische functies van ons Instituut een zoo groot mogelijke centralisatie vergen, dan dient, daarentegen, zijn culturele opdracht rekening te houden met de uiterst afwisselende verlangens en eischen der cliënteel. Het ware denkbeeldig iedereen voldoening te willen schenken; doch het is noodig een oplossing toe te passen, die de meeste voldoeningen kan schenken. Om die reden, heeft de wetgever een zoo ruim mogelijk aandeel willen verleen aan de private inrichtingen die de groepeerings met een zelfde cultureel, godsdienstig of politiek ideaal vertegenwoordigen. Dit is het stelsel der aangemoedigde en gecontroleerde vrijheid, welke laatste trouwens ten grondslag ligt aan onze nationale instellingen.

Handelend in opdracht van de afdeling die hij in den schoot onzer Commissie vertegenwoordigt, drukte een lid den wensch uit, dat de Regeering onverwijl een wetsontwerp zou indienen, tot diepgaande herinrichting van de Belgische radiophonie. De Commissie heeft niet gemeend zich bij zulke radicale oplossing te moeten aansluiten, van oordeel zijnde dat de huidige structuur dient behouden, ten minste wat betreft de tusschenkomst der O. V., en dat de aandacht van het N. I. R. zou moeten worden gevestigd op zijn plicht, aan de O. V. de vervulling van hun rol meer te vergemakkelijken.

Het Instituut lijkt vooral te lijden onder een slechte regeling van de betrekkingen tusschen de technische diensten en de culturele diensten, welke laatste te zeer onder de voogdij der eerste staan.

De rol van sommige leden van het personeel der technische diensten: techniekers voor de opvang, muzikanten, modulatoren, techniekers voor de « balanceering » en de radiodrama's, is nauw verbonden aan dien der reporters, orkestleiders, golfstellers, en moet worden verzekerd door technisch-culturele deskundigen die met deze laatsten een ploeg uitmaken. In dit opzicht, kan een werkelijke vooruitgang worden verzekerd door een ruimere bevoegdheid op te dragen aan de culturele directies.

Organisation.

L'I. N. R., conformément à notre régime linguistique, comporte deux départements culturels distincts reliés par un département technique et administratif commun. Dans chacun des deux départements culturels l'I. N. R. collabore avec l'initiative privée, représentée par les O. R. Le législateur a estimé avec raison que si l'Etat est qualifié pour procéder à l'émission des nouvelles et des auditions musicales, il n'est pas fondé à en réclamer le monopole. La radio est un mode de diffusion de la pensée qui revêt des aspects multiples: information, éducation, délassement. Dès qu'il s'agit d'émissions présentant un caractère philosophique, politique ou social, l'Etat doit baisser pavillon. En effet, de deux choses l'une: où bien il voudra se montrer parfaitement neutre et son effort sera stérile ou incomplet, ou bien il prendra parti et il soulèvera contre lui tous ceux dont il aura méconnu ou blessé les opinions et convictions. Si donc les fonctions techniques de notre Institut nécessitent une centralisation aussi grande que possible, sa mission culturelle doit par contre tenir compte des goûts et des exigences extrêmement variés de la clientèle. Il serait illusoire de vouloir contenter tout le monde mais il importe d'appliquer une solution offrant un maximum de satisfactions. Pour cette raison le législateur a voulu accorder une part aussi large que possible aux organisations privées représentant les groupements unis par un même idéal culturel, religieux ou politique. C'est le système de la liberté encouragée et contrôlée qui se trouve d'ailleurs à la base de nos institutions nationales.

Un membre, mandaté par la section qu'il représente au sein de Notre Commission, a exprimé le vœu de voir le Gouvernement déposer sans tarder un projet de loi procédant à une réorganisation profonde de la radiophonie belge. La Commission n'a pas cru devoir se rallier à une proposition aussi radicale, estimant que la structure actuelle doit être respectée, tout au moins en ce qui concerne l'intervention des O. R., et qu'il y aurait lieu d'appeler l'attention de l'I. N. R. sur le devoir qui lui incombe de rendre plus facile aux O. R. l'accomplissement de leur rôle.

L'Institut paraît surtout souffrir d'une mauvaise organisation de rapports entre les services techniques et les services culturels, ces derniers étant trop sous la tutelle des premiers.

Il existe des agents des services techniques: techniciens de captation, musiciens, modulateurs, techniciens de « balances » et de radio-drames dont le rôle est étroitement lié à celui des reporters, chefs d'orchestre, metteurs en ondes et doit être assuré par des spécialistes technico-culturels formant équipe avec ces derniers. Il y a, à ce point de vue, un progrès certain à réaliser en attribuant une compétence plus large aux directions culturelles.

Financieel beleid.

A. Inkomsten van het N. I. R.

Het N. I. R. beschikt over volgende inkomsten:

1. de wettelijke Rijkstoelage, bij de wet van 18 Juni 1930 bepaald op de 9/10 der taxes betaald door de luisteraars;

2. de opbrengst der weeldetaxe op de lampen.

In feite wordt, sedert 1931, de wettelijke bepaling niet meer in acht genomen en wordt de werkelijke door den Staat verleende toelage beperkt tot het bedrag der uitgavenramingen. Aldus beschikte het N. I. R., in 1937, over 31,500,000 fr., dan wanneer het, krachtens den tekst der wet, recht had op 48,750,000 frank.

Uw Commissie was eensgezind om te vragen dat een einde zou worden gemaakt aan een toestand die klaarblijkelijk in strijd is met de wet.

Een lid drukte den wensch uit, dat het overschot van de opbrengst der radiotaxe ter beschikking zou worden gesteld van het Departement van Openbaar Onderwijs, met het oog op de ontwikkeling van de culturele werken, terwijl andere leden van oordeel zijn dat het logischer ware de wet te wijzigen en de toelagen vast te stellen, in overeenstemming met een leniger formule dan deze die thans van kracht is. Twee wetsvoorstellen, ingegeven door beide tegenover elkander staande strekkingen, zijn trouwens aangehangen voor de Kamer, en uw Commissie wilde niet vooruitloopen op het onderzoek dat er aan zal worden besteed in de Afdelingen. Al de leden zijn nochtans van oordeel, dat de toelage voldoende moet zijn om aan onze radio-uitzending een zoo hoog mogelijke standing te verzekeren, mits tevens er voor te waken dat dit resultaat wordt bekomen onder de beste voorwaarden, dank zij een rationeele en vooruitziende exploitatie. Het is, inderdaad, noodig, dat het N. I. R. beschikke over een hernieuwingsfonds en over reserves vaardoor het bij machte zij aanhoudend de jongste verbeteringen te volgen en het hoofd te bieden aan al zijn financiële lasten.

De openbare meening eischt met nadruk dat op dit gebied alle nuttelooze uitgaven streng zouden worden vermeden.

Tabel II, in bijlage (bl. 38) laat toe zich rekenschap te geven van de schommeling der uitgaven sedert de oprichting van het N. I. R. De uitgaven zijn gestegen van 8 miljoen frank, in 1931, tot 30 miljoen frank, in 1937, zijnde een gemiddelde vermeerdering van 46 t. h.

De uitgaven per luisteraar bedroegen respectievelijk: in 1931, 40.90 fr.; 1932, 37.30 fr.; 1933, 31.50 fr.; 1934, 29.20 fr.; 1935, 26.90 fr.; 1936, 27.36 fr.; 1937, 30.98 fr.

Tot in 1935, dalen de uitgaven per eenheid, wat trouwens logisch is. Doch, van dat oogenblik af, en hoewel het aantal luisteraars steeds sterk toeneemt (136,100 in 1936, 122,904 in 1937), stelt men vast dat de uitgaven met versnelde maat toenemen, met 1 t. h., in 1936, en 13 t. h., in 1937.

Ongetwijfeld, heeft de bedrijvigheid van het N. I. R. uitbreiding genomen, doch wij kunnen moeilijk aannemen

Gestion financière.

A. Ressources de l'I. N. R.

L'I. N. R. dispose des ressources suivantes:

1. de la subvention légale de l'Etat, fixée par la loi du 18 juin 1930 aux 9/10^{es} des redevances payées par les auditeurs;

2. du produit de la taxe de luxe sur les lampes.

En fait, depuis 1931, la disposition légale n'est plus observée et la subvention réelle allouée par l'Etat s'arrête au montant des prévisions pour les dépenses. C'est ainsi qu'en 1937, l'I. N. R. a disposé de 32,500,000 fr., alors que, d'après le texte de la loi, elle avait droit à 48 millions 750,000 francs.

Votre Commission a été unanime pour demander que l'on mette fin à une situation qui est manifestement en opposition avec la loi.

Un membre a exprimé le vœu que l'excédent de la taxe radiophonique soit mis à la disposition du Département de l'Instruction Publique en vue de développer les œuvres culturelles, tandis que d'autres membres estiment qu'il serait plus logique de modifier la loi et de fixer les subventions suivant une formule plus souple que celle actuellement en vigueur. Deux propositions de loi, qui s'inspirent des deux tendances en présence, sont d'ailleurs pendantes devant la Chambre et votre Commission n'a pas voulu anticiper sur l'examen qui en sera fait par les sections. Tous cependant sont d'avis que la subvention doit être suffisante pour assurer à notre radiophonie un standing aussi élevé que possible, tout en veillant à ce que ce résultat s'obtienne dans les meilleures conditions à la faveur d'une exploitation rationnelle et prévoyante. Il importe, en effet, que l'I. N. R. dispose d'un fonds de renouvellement et de réserves le mettant en mesure de suivre constamment les derniers progrès et de faire face à toutes ses charges financières.

L'opinion publique réclame avec insistance que dans ce domaine toute dépense inutile soit strictement évitée.

Le tableau annexé au présent rapport (p. 38) permet de se rendre compte du mouvement des dépenses depuis la création de l'I. N. R. Les dépenses sont passées de 8 millions de francs, en 1931, à 30 millions de francs, en 1937, soit une augmentation moyenne de 46 p. c.

Les dépenses par auditeur se sont élevées respectivement:

en 1931 à 40.90; 1932, 37.30; 1933, 31.50; 1934, 29.20; 1935, 26.90; 1936, 27.36; 1937, 30.98.

Jusqu'en 1935, les dépenses unitaires diminuent, ce qui est d'ailleurs logique. Mais à partir de ce moment et bien que le nombre des auditeurs continue à progresser fortement (136,100 en 1936, 122,904 en 1937), on constate que les dépenses croissent à une allure accélérée, de 1 p. c. en 1936 et de 13 p. c. en 1937.

Sans doute, l'activité de l'I. N. R. a été développée mais nous avons de la peine à croire que c'est la seule expli-

dat dit de eenige verklaring zou zijn voor deze tamelijk onrustwekkende abnormaliteit. Andere factoren kunnen hierbij in aanmerking komen, inzonderheid de bestuurs-hervorming in 1935. Het is niet uitgesloten dat deze herinrichting sommige gebreken vertoont, aanleiding gevend tot nieuwe en nuttelooze uitgaven, en dat ingewikkelde methoden werden ingevoerd, waardoor een talrijker en te veel kostend personeel wordt vereischt. Wij meenen er, onder meer, een bewijs van te vinden in het groot aantal verrichtingen gevegd (volgens het jaarboek van het N. I. R. van 1937, blz. 129) — voor een prijsaanvraag (5), een bestellingsbon (6), een ontvangstbon (7). Voor 't overige, ziet het er uit of de bestuursdiensten ongelegen tusschenkomen bij een zeker aantal verrichtingen die, zonder bezwaar, uitsluitend zouden kunnen behoren tot de bezigheid der culturele departementen. Dit is, bij voorbeeld, het geval met de groep « contracten van den dienst van het personeel. »

Voor de voltooiing van het nieuw N.I.R.-gebouw, waren de diensten verspreid over elf gebouwen, gevestigd in de omgeving der Naamsche Poort. Daar al de diensten thans zijn gecentraliseerd in een goed ingericht gebouw, zouden logischerwijze, de bestuursuitgaven een vermindering dienen te ondergaan.

De studiedienst is insgelijks een zware post van uitgaven, zóó voor wat het personeel als wat het materieel en de toestellen betreft. Bij niemand zal de gedachte opkomen het nut van een technische « up to date » inrichting te betwisten, maar de zienswijzen zijn niet eensluidend als het een dure studiedienst betreft met een uit den aard der zaak onbeperkt programma. Beldoelde dienst zou zich bij voorbeeld kunnen inlaten met televisie, maar eenmaal dat hij dergelijken weg zou zijn opgegaan, kunnen de uitgaven gemakkelijk tientallen millioen frank bedragen. Zou het niet wenschelijker zijn van dichtbij de studies te volgen gedaan door gespecialiseerde firmas welke over aangepast personeel en materieel beschikken. Wij meenen dat de studiedienst merkkelijk zou kunnen vereenvoudigd worden en herleid tot wat als streng onontbeerlijk wordt aangezien. In Nederland, bestaat er geen studiedienst, men doet er beroep op de concurrentie.

Er dient insgelijks een meer rationeele toepassing van de achturenwet voorzien. Aldus zijn de opnametechnici, welke naar de provincie gestuurd worden, soms verplicht eenmaal hun dienst volbracht, ter plaatse te blijven om te vermijden dat de acht werkuren overschreden worden. Zóó, bij voorbeeld, kan een technicus welke te 6 uur in den morgen vertrokken is en bezig is tot 14 uur, slechts 's anderdaags naar huis keeren.

Twee voornaamste redenen moeten het N. I. R. aansporen om al de uitgaven die voor de normale werking van zijn diensten niet streng onontbeerlijk zijn af te schaffen.

Eerst en vooraf, dienen er middelen voorbehouden te worden om onzen uitzendingspost steeds te verbeteren en te ontwikkelen en om meer uitbreiding te geven aan a) de landbouw-uitzending, b) de koloniale-uitzending. Wij bevinden ons, op dit punt, in een staat van ondergeschik-

cation à cette anomalie assez inquiétante. D'autres facteurs peuvent être mis en cause, notamment la réorganisation administrative de 1935. Il n'est pas impossible que cette réorganisation présente certains défauts occasionnant des dépenses nouvelles et inutiles, ait introduit des méthodes compliquées nécessitant un personnel plus nombreux et trop cher. Nous croyons en voir une preuve, entre autres, dans le grand nombre d'opérations qu'exige — d'après l'annuaire de l'I.N.R. de 1937, p. 129 — une demande de prix (5), un bon de commande (6), un bon de réception (7). Il semble, au surplus, que les services administratifs interviennent intempestivement dans un certain nombre d'opérations qui pourraient, sans dommage, relever exclusivement de l'activité des départements culturels. C'est le cas, par exemple, pour le groupe « contrats du service du personnel. »

Avant la construction du nouveau bâtiment de l'I.N.R. les services étaient répartis entre onze immeubles situés dans les environs de la Porte de Namur. Tous les services étant actuellement centralisés dans un bâtiment bien ordonné logiquement que les dépenses d'administration devraient être moindres.

Le service d'études constitue également un poste important de dépenses, tant en ce qui concerne le personnel que pour l'outillage et les appareils. Il ne viendra à l'idée de personne de contester l'utilité d'une organisation technique « up to date », mais les opinions diffèrent quand il s'agit d'un service d'étude très coûteux au programme forcément illimité. Ledit service pourrait, par exemple, s'occuper de la télévision, mais une fois qu'il se serait engagé dans pareille voie les dépenses pourraient facilement atteindre des dizaines de millions de francs. Ne vaudrait-il pas mieux suivre de près les études faites par des firmes spécialisées qui disposent d'un personnel et d'un outillage appropriés. A notre avis, le service d'études pourrait être notablement simplifié et ramené à ce qui est reconnu strictement indispensable. En Hollande, il n'existe pas de service d'études, il y est fait appel à la concurrence.

Il y a lieu également de prévoir une application plus rationnelle de la loi des 8 heures. Ainsi les techniciens de captation envoyés en province sont parfois contraints de rester sur place une fois ce service terminé pour éviter que les huit heures de prestation ne soient dépassées. Par exemple, un technicien parti à 6 heures du matin et occupé jusqu'à 14 heures ne peut rentrer chez lui que le lendemain.

Deux raisons importantes doivent inciter l'I.N.R. à supprimer toutes les dépenses qui ne sont pas strictement indispensables au fonctionnement normal de ses services.

Tout d'abord, il faut réserver des ressources pour améliorer et développer constamment notre poste d'émission et pour développer la radiodiffusion a) agricole, b) coloniale. Nous nous trouvons à ce dernier point de vue en état d'infériorité vis-à-vis de nos voisins. L'I.N.R. a

heid ten overstaan van onze naburen. Het N. I. R. heeft een aanzienlijke rol te vervullen, ten aanzien van de toenadering te bewerken tusschen het Moederland en de Kolonie, door middel van een Koloniale kroniek welke doelmatig tot de verspreiding van den kolonialen geest kan bijdragen. Men moet ook de vervanging van de uitzenders van Veltem voorzien en, ten slotte, de oprichting van een televisiedienst van zodra deze uitzendingswijze in den haak zal zijn.

De tweede reden betreft den financieelen toestand. Het nieuw gebouw van het N. I. R. heeft 70 miljoen frank gekost, hetzij het dubbel van wat voorzien werd, wat, als men rekening houdt met de amortisatie, een jaarlijksche last van 5 miljoen vertegenwoordigt. Daar het fonds voor vernieuwing, amortisatie en reserve uitgeput is (18 miljoen frank hebben inderdaad gediend om het nieuw gebouw te betalen), dient dit fonds hersteld en regelmatig gevoed te worden.

Ongetwijfeld, kan het N. I. R., indien behoorlijk beheerd, een rendeerende onderneming worden voor de Schatkist, ook wanneer het onder alle oogpunten voldoening geeft. Het is logisch dat de Staat wiens sociale lasten onophoudend stijgen, zijn inkomsten zoekt te vermeerderen door afhoudingen op de winsten door de monopolies gemaakt, ook al behooren deze laatste tot het cultureel gebied. Trouwens, worden deze afhoudingen op een of andere wijze gebruikt tot de ontwikkeling van de culturele instellingen welke de begroting van Openbaar Onderwijs bezwaren.

ZEEWEZEN

Dienst Oostende-Dover.

Vervoer.

Het reizigersvervoer dat tot 1 Maart stijgend was (12 t. h. meer dan in de overeenstemmende tijdruimte van 1937) vertoont voor het gansche jaar een gevoelig verlies (17 t. h. minder).

Aanduiding	1937	1938	% in meer of in minder
a) Reizigers	756,788	620,630	— 18
b) Gehuurde cabines	9,977	8,397	— 16
c) Ingeschreven stuks bagage.	103,194	105,147	+ 2
d) Postvaliezen	108,156	100,343	— 7
e) Postpakketten	54,022	47,272	— 13
f) Autos	12,452	10,154	— 18

Deze achteruitgang moet vooral op rekening van den internationalen toestand en van de devaluatie van den Franschen frank geschreven worden. Aldus is het aantal Engelsche reizigers voor Duitschland met de helft verminderd, tezelfdertijd als de toeloop naar onze kust merkkelijk geringer was, hoewel de overvaart Londen-Oostende goedkooper is dan deze van Londen naar de Fransche havens.

Het vervoer van autos heeft onder de verhooging van de rechten op de benzine geleden. Het Departement voor zeewezen heeft zich duchtig ingespannen om, van vol-

un rôle important à remplir au point de vue du resserment des liens entre la Métropole et la Colonie par une chronique coloniale qui peut contribuer efficacement au développement de l'esprit colonial. Il faut aussi prévoir le remplacement des émetteurs de Velthem et enfin la création d'un service de télévision dès que le procédé sera mis au point.

La seconde raison se rapporte à la situation financière. Le nouvel immeuble de l'I.N.R. a coûté 70 millions de francs, soit le double des prévisions, ce qui représente, compte tenu de l'amortissement, une charge annuelle de 5 millions de francs. Le fonds de renouvellement, d'amortissement et de réserve étant épuisé (18 millions de francs ayant servi au financement du nouvel immeuble), il importe de reconstituer ce fonds et de l'alimenter régulièrement.

Sans aucun doute l'I.N.R., géré convenablement, peut devenir une entreprise rentable pour le Trésor, tout en donnant entière satisfaction à tous points de vue. Il est logique que l'Etat, qui voit ses charges sociales augmenter constamment, cherche à accroître ses ressources par des prélèvements sur les bénéfices réalisés par des monopoles, même quand ceux-ci relèvent du domaine culturel. D'ailleurs ces prélèvements sont consacrés d'une façon ou de l'autre au développement des institutions culturelles qui émergent au budget de l'Instruction Publique.

MARINE

Service Ostende-Douvres.

Trafic.

Le trafic-voyageurs qui, jusqu'au 1^{er} mars, était en progrès (12 p. c. de plus que pour la période correspondante de 1937), se révèle franchement déficitaire pour l'année entière (17 p. c. en moins).

Désignation	1937	1938	% en plus ou en moins
a) Voyageurs	756,788	620,630	— 18
b) Cabines louées	9,977	8,397	— 16
c) Colis enregistrés	103,194	105,147	+ 2
d) Valises postales	108,156	100,343	— 7
e) Colis postaux	54,022	47,272	— 13
f) Autos	12,452	10,154	— 18

Ce recul doit être principalement mis au compte de la situation internationale et de la dévaluation du franc français. Ainsi, le nombre des voyageurs anglais se rendant en Allemagne a diminué de moitié et de même l'afflux vers notre littoral a notablement décliné, bien que le trajet Londres-Ostende coûte moins cher que celui de Londres vers les ports français.

Le transport d'autos a souffert de l'augmentation des droits sur l'essence. Le Département de la Marine a fait un effort considérable en vue de doter, dès la prochaine

gend seizoen af de haven van Oostende van moderne inrichtingen te voorzien, ten einde de ontwikkeling van het autovervoer te bevorderen.

De uitstappen door het Beheer van het Zeewezen ingericht, bleven de gunst van het publiek genieten. Hun aantal stijgt met den dag. Wijzen wij er bij voorbeeld op, dat de cijfers van 1938 (7,186) met 50 t. h. deze van 1935, jaar begünstigd door de Internationale Tentoonstelling te Brussel, overtreffen.

Financieele uitslagen.

In 1937, stegen inkomsten en uitgaven respectievelijk tot 56,000,000 en 40,840,000 fr. Deze laatste post bevat de financieele lasten niet van de kapitalen welke langs den weg van de buitengewone begrooting om vastgelegd zijn.

De ontvangsten voor het dienstjaar 1938 zullen 50 miljoen frank bedragen. Had men de tarieven niet met 5 t.h. verhoogd, met ingang van 1 Maart j.l., dan zouden ze 46,000,000 fr. niet overschreden hebben.

Daarentegen, zullen de vermoedelijke uitgaven, ongeveer 45,000,000 fr. bedragen, hetzij 5 miljoen fr. meer dan die van 1937. In dit verband, moet men rekening houden met de aanpassing van de loonen en pensioenen aan de stijging van het indexcijfer en ook aan de stijging van den mazoetprijs. Inderdaad, deze klom van 276 frank, in 1937, tot 380 frank de ton.

Zooals ze zijn, laten die cijfers niet toe zich een denkbeeld te vormen van de rentabiliteit van onze Staatsmarine. Uw Commissie herhaalt dan ook, om de redenen die in onze vroegere verslagen werden uiteengezet, den wensch dat deze dienst met een zelfstandig financieel regime zou worden begiftigd.

Handelsvloot.

De aanhangige tabel (blz. 40) toont het havenverkeer in onze verschillende havens. De achteruitgang is algemeen tegenover de cijfers van 1937. Hij is zelf opvallend voor sommige er van, terwijl mededingsters, zooals Rotterdam en Hamburg een vooruitgang van ongeveer 10 t. h. boeken. In Antwerpsche kringen is men, zooals sommige leden van de Commissie verklaarden, de meening toegedaan dat deze toestand te wijten is aan de hooge loonen voortvloeiend uit de arbeidsindeeling die onlangs werd ingevoerd.

Uw Commissie verheugt zich over de aanneming van het wetsontwerp houdende oprichting van een belangrijk fonds voor den scheepsbouw. Dank zij dit fonds, zal men onze vloot kunnen verjongen, wat volstrekt noodzakelijk is.

Zij vertrouwt dat ook maatregelen zullen genomen worden in het belang van de zeevischerij die, sedert jaren, met groote moeilijkheden heeft te kampen en waarop zij reeds herhaaldelijk de aandacht van den Minister vestigde.

De Commissie keurde de begrooting en dit verslag goed, met eenparigheid van stemmen, op twee na.

De Verslaggever,
Alb. VAN HECKE.

De Voorzitter,
A. VAN HOECK.

saison, le port d'Ostende d'installations modernes tendant à favoriser le développement du trafic automobile.

Les excursions organisées par l'Administration de la Marine ont continué à jouir de la faveur du public. Leur nombre progresse constamment. A noter, par exemple, que les chiffres de 1938 (7,186) dépassent de 50 p. c. ceux de 1935, année qui bénéficia de l'appoint de l'Exposition Internationale de Bruxelles.

Résultats financiers.

En 1937, les recettes et les dépenses se sont élevées respectivement à 56,000,000 et 40,840,000 francs. Ce dernier poste ne comprend pas les charges financières des capitaux investis par la voie du budget extraordinaire.

Les recettes de l'exercice 1938 seront de l'ordre de 50,000,000 de francs. Si à la date du 1^{er} mars dernier l'on n'avait pas augmenté les tarifs de 5 p. c. elles n'auraient pas dépassé 46,000,000 de francs.

Par contre, les dépenses probables, 45,000,000 de francs environ, dépassent celles de 1937 de 5 millions de francs. A ce sujet, il faut tenir compte de l'ajustement des salaires et des pensions à la hausse de l'index et aussi de la hausse du prix du mazout. Celui-ci, en effet, a passé de 276 francs, en 1937, à 380 francs la tonne.

Tels quels, ces chiffres ne permettent pas de se former une opinion sur la rentabilité de notre marine d'Etat. Aussi votre Commission renouvelle, pour les raisons développées dans nos rapports antérieurs, le vœu de voir ce service doté d'un régime financier autonome.

Marine marchande.

Le tableau (annexe p. 40) décrit le mouvement du trafic dans nos différents ports. Le recul est général par rapport aux chiffres de 1937. Il est même très marqué pour certains d'entre eux alors que des concurrents, tels Rotterdam et Hambourg, enregistrent une progression de 10 p. c. environ. Les milieux anversoïses, certains membres de la Commission s'en sont fait l'écho, estiment que cette situation serait due à la cherté de la main-d'œuvre, suite à l'organisation du travail appliquée dernièrement.

Votre Commission s'est réjouie du vote du projet de loi portant création d'un fonds important de la construction navale. Celui-ci fournira la possibilité de rajeunir notre flotte, chose absolument nécessaire.

Elle espère que des mesures seront également prises pour venir en aide à la pêche maritime qui se trouve depuis des années aux prises avec de grosses difficultés, ainsi qu'elle n'a cessé de le rappeler à Monsieur le Ministre.

La Commission a adopté le budget et le présent rapport à l'unanimité moins deux voix.

Le Rapporteur,
Alb. VAN HECKE.

Le Président,
A. VAN HOECK.

Tabel II. — N. I. R. Beweging van de uitgaven, sedert de oprichting van het Instituut.

BUDGETAIRE MIDDELEN				WERKELIJKE UITGAVEN	SALDO		
Toelagen	Inkomsten allerlei	Totaal	Bedrag		Gebruik		
1930-31	8.345.000	120.706,60	8.474.706,60	8.088.880,58	385.826,02	Overdracht op het dienstjaar 1932.	
1932	13.406.000	X 579.818,49	13.985.818,49	12.457.809,54	1.528.008,98	Storting in het « Fonds van reserve en hernieuwing ».	
1933	17.874.000	170.417,48	18.045.347,48	14.803.747,73	3.241.599,75	1) Overdracht op het dienstjaar 1934 voor afbetaling van verbintenissen in 1933 genomen	560.000,00
						2) Storting in het « Fonds van Reserve en van Hernieuwing » van het materieel...	181.599,75
						3) Storting in het « Voorzieningsfonds van Amortisatie »	3.000.000,00
							3.741.599,75
1934	22.672.500	817.722,02 XX	23.490.227,02	17.034.630,21	6.455.596,81	1) Overdracht op het dienstjaar 1935 voor afbetaling van verbintenissen in 1934 genomen	4.275.000,00
						2) Storting in het « Fonds van Reserve en van Hernieuwing van het materieel »	1.840.596,81
						3) Storting in het « Fonds voor vervroegde vervanging van de R. E. lampen in de stations »	340.000,00
							6.455.596,81
1935	23.500.000	1.716.925,11 XXX	28.216.925,11	19.409.333,67	8.807.591,44	1) Overdracht op het dienstjaar 1936 voor afbetaling van verbintenissen in 1935 genomen	6.510.432,00
						2) Storting in het « Fonds van Reserve en van Hernieuwing van het materieel »	797.159,00
						3) Storting in het « Voorzieningsfonds van Amortisatie »	1.500.000,00
							8.807.591,44
1936	24.350.000	6.797.049,22 XXXX	31.147.039,22	23.431.119,29	7.685.929,93	1) Overdracht op het dienstjaar 1937 voor afbetaling van verbintenissen in 1936 genomen	2.053.330,00
						2) Storting in het « Fonds van Reserve en van Hernieuwing van het materieel...	132.599,93
						3) Storting in het « Voorzieningsfonds van Amortisatie »	5.500.000,00
							7.685.929,93
1937	32.500.000	2.276.897,73 XNXXX	34.776.897,73	30.344.051,20	4.432.846,53	1) Overdracht op het dienstjaar 1938 voor afbetaling van verbintenissen in 1937 genomen	926.909,16
						2) Storting in het « Fonds van Reserve en van Hernieuwing van het Materieel »	3.105.987,37
						3) Storting in het « Fonds voor vervroegde vervanging van de R. E. lampen aan de stations te Veltem »	400.000,00
							4.432.846,53
1938	42.000.000	—	—	—	—		

X — Bevat de overdracht van het dienstjaar 1930/31 van fr. 385.826,02 voor afbetaling van verbintenissen in 1932 genomen.
 XX — " " 1933 van fr. 560.000,00 " " in 1933 "
 XXX — " " 1934 van fr. 4.275.000,00 " " in 1934 "
 XXXX — " " 1935 van fr. 6.510.432,00 " " in 1935 "
 XXXXX — " " 1936 van fr. 2.053.330,00 " " in 1936 "

De hierboven aangegeven overschotten lieten de vorming toe van :

1° Het Fonds van reserve en hernieuwing van het materieel, op 31-12-36 4.479.964,91
 Daarbij te voegen : opbrengst van allerlei verkoopen (materieel, mobiliair, enz.) op deze rekening gebracht overeenkomstig artikel 67 van het
 Reglement van rekenplichtigheid 87.100,74
 Zuiver totaal, op einde 1936 4.567.075,65
 Storting voor 1937 3.105.987,37

2° Voorzieningsfonds van Amortisatie (op einde 1937) 10.000.000,00

3° Fonds voor vervroegde vervanging van de I. E. lampen aan de stations te Veltem (einde 1937) 740.000,00

Het totaal dezer drie fondsen, zijnde een bedrag van 18.412.073,02
 werd gebruikt voor de gedeeltelijke financiering van de loopende groote werken.

Tableau II. — I. N. R. Mouvement des dépenses depuis la Création de l'Institut.

MOYENS BUDGETAIRES			DÉPENSES RÉELLES		SOLDES	
	Subvention	Recettes diverses	Total	Montant	Emploi	
1930/31	8.345.000	129.706,60	8.474.706,60	8.088.880,58	385.826,02	Report sur l'exercice 1932.
1932	13.406.000	X 579.818,49	13.985.818,49	12.457.809,51	1.528.008,98	Versement au « Fonds de réserve et de renouvellement ».
1933	17.874.936	170.417,48	18.045.347,48	14.303.747,78	3.741.599,75	1) Report sur l'exercice 1934 pour liquidation d'engagements pris en 1933 560.000,00
						2) Versement au « Fonds de Réserve et de Renouvellement matériel » 181.599,75
						3) Versement au « Fonds de Prévision d'Amortissement » 3.000.000,00
						3.741.599,75
1934	22.672.500	817.727,02 XX	23.490.227,02	17.034.630,21	6.455.596,81	1) Report sur l'exercice 1935 pour liquidation d'engagements pris en 1934 4.275.000,00
						2) Versements au « Fonds de Réserve et de Renouvellement matériel » 1.840.596,81
						3) Versement au « Fonds pour remplacement prématuré lampes R. E. aux stations. 340.000,00
						6.455.596,81
1935	23.500.000	4.716.925,11 XXX	28.216.925,11	19.409.333,67	8.807.591,44	1) Report sur l'exercice 1936 pour liquidation d'engagements pris en 1935 6.510.432,00
						2) Versement au « Fonds de Réserve et de Renouvellement matériel » 797.159,44
						3) Versement au « Fonds de Prévision d'Amortissement » 1.500.000,00
						8.807.591,44
1936	24.350.000	6.767.049,22 XXXX	31.117.049,22	23.431.119,29	7.685.929,93	1) Report sur l'exercice 1937 pour liquidation d'engagements pris en 1936 2.053.330,00
						2) Versement au « Fonds de Réserve et de Renouvellement matériel » 132.599,98
						3) Versement au « Fonds de Prévision d'Amortissement » 5.500.000,00
						7.685.929,93
1937	32.500.000	2.276.897,73 XXXX	34.776.897,73	30.344.051,20	4.432.846,53	1) Report sur l'exercice 1938 pour liquidation d'engagements pris en 1937 926.909,16
						2) Versement au « Fonds de Réserve et de Renouvellement matériel » 3.105.937,37
						3) Versement au « Fonds pour remplacement prématuré des lampes R. E. aux stations de Velthem 400.000,00
						4.432.846,53
1938	42.000.000	—				

X — Comprend le report de l'exercice 1930/31 de fr. 385.826,02 pour liquidation d'engagements pris en 1932.
 XX — " " " 1933 de fr. 560.000,00 pour " " 1933.
 XXX — " " " 1934 de fr. 4.275.000,00 pour " " 1934.
 XXXX — " " " 1935 de fr. 6.510.432,00 pour " " 1935.
 XXXXX — " " " 1936 de fr. 2.053.330,00 pour " " 1936.

Les soldes divers renseignés ci-dessus ont permis de constituer :

1° Fonds de Réserve et de Renouvellement matériel, au 31-12-36	4.479.964,91
A ajouter : produit de ventes diverses (matériel, mobilier, etc.) passé à ce compte conformément à l'article 67 du Règlement comptable	87.100,74
Total net à fin 1936	4.567.075,65
Versement pour 1937	3.105.937,37
	7.672.013,02
2° Fonds de Prévision d'Amortissements (à fin 1937)	10.000.000,00
3° Fonds pour remplacement prématuré des lampes R. E. sur stations de Velthem (à fin 1937)	740.000,00
Le total de ces trois fonds atteignant	18.412.013,02
a été employé au financement partiel de grands travaux en cours.	

Vergelijkende tabel der zeeschepen binnengekomen in de Belgische havens tijdens de jaren 1937 en 1938

Tableau comparatif des navires de mer entrés dans les ports belges, pendant les années 1937 et 1938.

TIJDSTIPPEN — EPOQUES	Antwerpen — Anvers		Gent — Gand		Brugge — Bruges		Oostende — Ostende		Brussel — Bruxelles		Nieuwpoort — Nieuport	
	Schepen — Navires	Tonnenmaat — Tonnage	Schepen — Navires	Tonnenmaat — Tonnage	Schepen — Navires	Tonnenmaat — Tonnage	Schepen — Navires	Tonnenmaat — Tonnage	Schepen — Navires	Tonnenmaat — Tonnage	Schepen — Navires	Tonnenmaat — Tonnage
Maand December 1937 . . .	1.093	2.230.168	237	229.034	133	150.611	(1) 129	127.075	58	31.279	11	1.905
Mois de Décembre 1937 . . .	1.007	2.096.886	158	162.991	166	208.079	(2) 135	118.470	58	38.489	12	2.241
Maand December 1938 . . .												
Mois de Décembre 1938 . . .												
Verschil -- min (moins) . .	— 86	— 133.282	— 79	— 66.040	+ 33	+ 57.468	+ 6	— 8.605		+ 7.210	— 1	+ 336
Différence + meer (plus) . .												
12 maanden 1937	12.386	25.121.471	2.218	2.273.479	2.066	2.266.220	(3) 2.053	1.980.401	876	438.348	191	31.159
12 mois 1937												
12 maanden 1938	11.762	24.144.705	1.816	1.944.250	1.574	1.951.667	(4) 1.954	2.066.954	647	339.639	207	34.122
12 mois 1938												
Verschil — min (moins) . .	— 624	— 976.766	— 402	— 329.229	— 492	— 314.553	— 99	+ 86.553	— 229	— 98.709	+ 16	+ 2.963
Différence + meer (plus) . .												

(1) Inbegrepen de cijfers der pakketbooten van den Staat : 65 eenheden metend 97.800 T.
Y compris les chiffres des paquebots de l'Etat : 65 unités jaugeant

(2) » » » » » 64 » » 85.504 »

(3) » » » » » 1195 » » 1.512.612 »

(4) » » » » » 1125 » » 1.628.923 »

Vervoer van passagiers over de lijn Oostende-Dover
Transport de passagers par la ligne Ostend-Douvres

Aankomst : 10.719

Arrivée :

Vertrek : 7.110

Départ :

Te zamen : 17.427