

Chambre des Représentants		Kamer der Volksvertegenwoordigers	
Session de 1939-1940	N° 111		Zittingsjaar 1939-1940
N° 4-XX : BUDGET	1er FEVRIER 1940	1 FEBRUARI 1940	BEGROOTING N° 4-XX

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1940.

RAPPORT

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

MESDAMES, MESSIEURS,

Les crédits prévus pour l'exercice 1940 s'élèvent à 636,288,138 francs, ce qui représente une augmentation de 29,843,138 francs par rapport à l'année précédente.

Les crédits pour dépenses ordinaires s'élèvent à 634 millions 281,138 francs contre 605,360,000 en 1939 et ceux pour dépenses exceptionnelles à 2,007,000 francs contre 1,085,000 francs en 1939. Nous notons, par rapport à l'exercice précédent, une légère réduction des dépenses diverses, des subsides et subventions ainsi que des secours, à concurrence d'un total de 548,807 francs. Il en résulte que les autres dépenses ordinaires sont en augmentation réelle de 29,469,945 francs.

Sous réserve des dépenses communes aux différents services du Ministère des Communications et pour lesquelles les renseignements contenus dans le budget ne permettent pas de faire la répartition par service, nous donnons ci-après les prévisions de dépenses ordinaires propres à quelques services pour 1940 :

Postes : 421,053,628 francs.
Marine : 90,597,866 francs.
Aéronautique : 40,793,784 francs.
Tourisme : 5,787,950 francs.
Comité Supérieur de Contrôle : 2,543,740 francs.

(1) La Commission, présidée par M. Bouchery, était composée de :

1° Les membres de la Commission des Transports : MM. Baillon, De Groeve, Goetghebeur Jaminet, Mampaey, Mondelaers, Van de Velde (A.), Van Hoeck, Vouloir. — De Bruyn, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Peurquaet, Samyn. — Duray, Horrent, Pierco, Van Glabbeke. — Devroe ;

2° Les membres de la Commission des Postes, Télégraphes et Téléphones : MM. Adam, Clerckx, Dexters, Freres, Jaminet, Mondelaers, Vandenberghe (O.), Vergels, Vouloir. — Anseele, De Bruyn, Debunne, Goblet, Goffaux, Hens, Smets. — Guilmin, Janssens (Ch.), Motz, Rey. — Butaye ;

3° Les membres désignés par les Sections : MM. Hoyaux, Gris, Liebaert, Koelman, Amelot.

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1940.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN GLABBEKE.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De kredieten voorzien voor het dienstjaar 1940 bedragen 636,288,138 frank, wat neerkomt op een verhooging van 29,843,138 frank vergeleken met het vorig dienstjaar.

De kredieten voor gewone uitgaven bedragen 634 miljoen 281,138 frank, tegen 605,360,000 frank, in 1939, en deze voor uitzonderlijke uitgaven 2,007,000 frank, tegen 1,085,000 frank, in 1939. In vergelijking met het vorig dienstjaar, stippen wij een kleine vermindering aan ten bedrage van 548,807 frank voor de diverse uitgaven, subsidiën en tegemoetkomingen, alsmede van de hulpelden. Ten gevolge hiervan, ondergaan de andere gewone uitgaven een werkelijke verhooging van 29,469,945 frank.

Met uitzondering van de gemeenschappelijke uitgaven van de verschillende diensten van het Ministerie van Verkeerswezen en waarvoor de verdeeling per dienst niet mogelijk is met de inlichtingen uit de begrooting, laten wij hierna, voor eenige diensten, de ramingen volgen van de gewone uitgaven voor 1940 :

Posterijen : 421,053,628 frank.
Zeewezen : 90,597,866 frank.
Luchtvaart : 40,793,784 frank.
Toerisme : 5,787,950 frank.
Hoog Comité van Toezicht : 2,543,740 frank.

(1) De Commissie, voorgezeten door den H. Bouchery, bestond uit :

1° De leden van de Commissie voor het Verkeerswezen : HH. Baillon, De Groeve, Goetghebeur Jaminet, Mampaey, Mondelaers, Van de Velde (A.), Van Hoeck, Vouloir. — De Bruyn, Fromont, Gelders, Goffaux, Jamar, Peurquaet, Samyn. — Duray, Horrent, Pierco, Van Glabbeke. — Devroe ;

2° De leden van de Commissie voor de Posterijen, de Telegrafie en de Telefonie : HH. Adam, Clerckx, Dexters, Freres, Jaminet, Mondelaers, Vandenberghe (O.), Vergels, Vouloir. — Anseele, De Bruyn, Debunne, Goblet, Goffaux, Hens, Smets. — Guilmin, Janssens (Ch.), Motz, Rey. — Butaye ;

3° De leden door de Afdeelingen aangeduid : HH. Hoyaux, Gris, Liebaert, Koelman, Amelot.

Dans les dépenses de l'Administration des Postes, les appointements des fonctionnaires et employés figurent pour 153,351,940 francs et la rémunération des facteurs et gens de service pour 203,899,900 francs.

Pour la Marine, les dépenses de personnel s'élèvent à 51,366,150 francs, alors que les dépenses ordinaires de matériel n'atteignent que 34,486,966 francs, ce qui s'explique aisément par le fait que les crédits destinés à la construction de navires d'Etat et à l'acquisition de matériel naval figurent au budget extraordinaire. Il échet de noter que ces dépenses de matériel comportent une série de postes qui n'ont absolument rien de commun avec l'achat ou l'entretien du matériel. Il en est ainsi, par exemple, pour des frais de déplacement, frais de route et de séjour, jetons de présence et indemnités diverses s'élevant à 1,174,400 francs. La même observation vaut pour la redevance de 42,166 francs due à l'Administration des Postes pour le transport du courrier des Services de la Marine. Autre exemple plus frappant encore: les frais de rapatriement et de réception des équipages de navires étrangers figurent au chapitre des dépenses de matériel.

Il est encore prévu pour la Marine un crédit extraordinaire de 280,000 francs destiné à l'achat de matériel, de sorte que, dans l'ensemble, les dépenses de matériel pour la Marine s'élèvent à 34,766,966 francs.

Pour l'Aéronautique, les principales dépenses figurent au chapitre des subsides et subventions. Il s'agit d'une part d'un crédit de 19,040,000 francs représentant la part d'intervention de l'Etat dans le déficit éventuel de la S.A.B.E.N.A., par application de l'article 5 de la loi du 16 août 1927 modifiée par la loi du 25 mai 1929, et d'autre part d'un subside légal de 10,960,000 francs pour la liaison aérienne Belgique-Congo.

Dans les crédits sollicités pour le Commissariat Général du Tourisme, notons qu'une somme de 4,828,000 francs (art. 22, 30 et 34) sera affectée à la publicité, à la propagande, aux expositions et à l'octroi de subsides. Il y a lieu de remarquer que ce nouveau service, à peine organisé, coûtera déjà annuellement en frais d'administration, la somme de 959,950 francs, en ce compris, il est vrai, les frais de même nature afférents à l'Office National des Vacances Ouvrières pour lequel des crédits étaient autrefois spécialement prévus au budget.

Enfin, soulignons que les crédits relatifs au Comité Supérieur de Contrôle qui sont en augmentation constante tous les ans, dépassent actuellement la somme de 2,5 millions.

Parmi les crédits nouveaux et majorés par rapport à ceux alloués pour l'exercice précédent, il en est quelques-uns qui ont plus particulièrement retenu notre attention, à savoir:

1) Art. 9: les honoraires de médecins qui s'élevaient à 20,000 francs pour 1939 ont été doublés et portés à 40,000 francs pour 1940. L'Administration signale qu'il

In de uitgaven van het Bestuur der Posterijen, komen de wedden van de ambtenaren en beambten voor, ten beloope van 153,351,940 frank en de bezoldiging van de brievenbestellers en het bediendenpersoneel voor 203,899,900 fr.

Voor het Zeewezen, bedragen de uitgaven voor personeel 51,366,150 frank, terwijl de gewone uitgaven voor materieel slechts 34,486,966 frank bedragen, wat gemakkelijk wordt verklaard door het feit dat de kredieten bestemd voor het bouwen van Staatsschepen en den aankoop van scheepsmaterieel voorkomen op de buitengewone begroting. Hierbij moet worden opgemerkt, dat deze uitgaven voor materieel een reeks posten bevatten, welke niets te maken hebben met den aankoop of het onderhoud van het materieel. Dit is, bij voorbeeld, het geval met de verplaatsingskosten, reis- en verblijfskosten, presentiegelden en diverse vergoedingen welke 1,174,400 frank bedragen. Dezelfde opmerking geldt voor de vergoeding van 42,166 frank, welke aan het Bestuur der Posterijen verschuldigd is voor het vervoer van de post der Diensten van het Zeewezen. Een nog treffender voorbeeld: de kosten van de repatriëring en onthaal van de bemanning van vreemde schepen, komen voor onder het hoofdstuk van de uitgaven voor materieel.

Voor het Zeewezen, wordt bovendien een buitengewoon krediet voorzien van 280,000 frank, bestemd voor den aankoop van materieel, zoodat de uitgaven voor materieel voor het Zeewezen 34,766,966 frank bedragen.

Wat de Luchtvaart betreft, komen de voornaamste uitgaven voor onder het hoofdstuk der subsidiën en tegemoetkomingen. Het geldt, enerzijds, een krediet van 19,040,000 frank, zijnde het aandeel van den Staat in het mogelijk tekort van de S.A.B.E.N.A., bij toepassing van artikel 5 van de wet van 16 Augustus 1927, gewijzigd bij de wet van 25 Mei 1929, en, anderzijds, een wettelijke subsidie van 10,960,000 frank voor de luchtverbinding België-Congo.

Onder de kredieten aangevraagd voor het Commissariaat Generaal voor Toerisme, dient aangestipt, dat een som van 4,828,000 frank (art. 22, 30 en 34) zal worden aangewend voor publiciteit, propaganda, tentoonstellingen en toekenning van subsidiën. Opgemerkt dient te worden, dat die nieuwe dienst, hoewel nauwelijks opgericht, reeds aan bestuursuitgaven jaarlijks zal kosten de som van 959,950 frank, met inbegrip, weliswaar, van de kosten van zelfden aard bestemd voor het Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie, waarvoor vroeger afzonderlijke kredieten op de begroting werden uitgetrokken.

Ten slotte, wijzen wij er op, dat de kredieten betreffende het Hoog Comité van Toezicht, welke van jaar tot jaar verhoogden, thans de som van 2,5 miljoen overschrijden.

Onder de nieuwe kredieten en die welke werden verhoogd met betrekking tot het vorig dienstjaar, hebben sommige meer in het bijzonder onze aandacht in beslag genomen, te weten:

1) Art. 9: De eereloonen der geneesheeren, welke 20,000 frank bedroegen voor 1939, werden voor 1940 verdubbeld en gebracht op 40,000 frank. Het Bestuur ver-

s'agit là tout simplement de ce qu'elle appelle « une mise en concordance avec les besoins ».

2) Art. 11: les frais de transport de fonctionnaires du Ministère des Communications payables à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges s'élèvent pour 1940 à 7,983,500 francs et sont en augmentation de 236,700 francs par rapport à 1939.

3) Art. 12: pour l'Aéronautique, les frais d'éclairage, de chauffage, de loyers, de téléphone, de télégrammes et autres dépenses de cette nature s'élèvent à 1,912,500 fr., soit une augmentation de 202,500 francs justifiée par la réorganisation des services.

4) Art. 13: pour l'Administration des Postes, le crédit pour achat et réparation de mobilier et matériel, en ce compris certaines dépenses de chauffage, s'élève à 7 millions 114,000 francs, ce qui représente une augmentation de 656,690 francs sur l'exercice 1939.

Au même article, il est prévu un crédit nouveau de 76,000 francs en vue de l'achat de mobilier pour le Commissariat Général du Tourisme. L'Administration estime cette dépense nécessaire au fonctionnement de ce nouveau service.

5) Art. 14: le coût des fournitures de bureau à livrer aux services centraux par l'Office Central des Imprimés est porté au budget pour 198,300 francs, soit une augmentation de 94,945 francs. Cela comprend toutefois les fournitures faites autrefois à l'Office National des Vacances Ouvrières, service actuellement absorbé par le Commissariat Général du Tourisme faisant partie des services centraux.

Le même crédit pour la Marine passe de 153,900 francs à 212,000, soit une augmentation de 58,100 francs, alors que pour l'Aéronautique il n'est augmenté que de 5,150 francs, passant de 59,850 à 65,000 francs.

Pour l'Administration des Postes, ce crédit pour fournitures de bureau subit une majoration de 835,000 francs, passant de 8,600,000 à 9,435,000 francs, ce que l'Administration explique par la hausse du prix des matières premières et la publication de la liste des titulaires des Comptes de Chèques Postaux.

6) Art. 15: ce crédit concerne d'autres fournitures de bureau. Nous y voyons figurer l'Administration des Postes pour 672,800 francs, soit une majoration de 77,400 francs.

7) Art. 16: l'Administration des Postes y figure pour frais de ses publications à concurrence de 694,500 francs, ce qui représente une majoration de crédit de 536,350 fr. par rapport à 1939. A titre de justification de cette augmentation, l'Administration invoque la publication de la liste des titulaires des comptes de chèques-postaux qui avait cependant déjà été invoquée pour justifier la majoration du crédit prévu à l'article 14 du budget.

8) Art. 20: il s'agit d'un crédit nouveau de 88,430 fr. pour couvrir une redevance payable à l'Administration

klaart dat het hier eenvoudig gaat om « een in overeenstemming brengen met de noodwendigheden ».

2) Art. 11: De vervoerkosten voor ambtenaars van het Ministerie van Verkeerswezen, te betalen aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, belopen 7,983,500 frank, voor 1940, zijnde 236,700 frank meer dan voor 1939.

3) Art. 12: Voor de luchtvaart, bereiken de uitgaven voor verlichting, verwarming, huur, telefoon, telegrammen en andere van dergelijken aard, de som van 1 miljoen 912,500, of een verhoging van 202,500 frank, gebilijkt door de herinrichting der diensten.

4) Art. 13: Wat het Bestuur van Posterijen betreft, bedraagt het krediet voor aankoop en herstelling van meubelen en materieel, met inbegrip van sommige uitgaven voor verwarming, de som van 7,114,000 frank, zijnde een vermeerdering met 656,690 frank, ten opzichte van het dienstjaar 1939.

In hetzelfde artikel, wordt een nieuw krediet voorzien van 76,000 frank, met het oog op den aankoop van meubelen voor het Commissariaat Generaal voor Toerisme. Het Bestuur oordeelt die uitgave als noodzakelijk voor de werking van dien nieuwen dienst.

5) Art. 14: De kosten van kantoorleveringen aan de centrale diensten, welke door het Centraal Bureau voor Drukwerk gedaan worden, komen op de begroting voor een bedrag van 198,300 frank, hetzij een vermeerdering van 94,945 frank. Deze som omvat evenwel de leveringen vroeger gedaan aan het Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie, thans door het Commissariaat Generaal voor Toerisme, dat deelt uitmaakt van de Centrale diensten, opgeslorpt.

Hetzelfde krediet stijgt, voor wat het Zeewezen betreft, van 153,900 op 212,000 frank, hetzij een vermeerdering van 58,100 frank, dan wanneer het voor de luchtvaart slechts met 5,150 frank verhoogd is en wel van 59,850 op 65,000 frank.

Voor het Bestuur der Posterijen, ondergaat dit krediet voor kantoorleveringen een verhoging van 835,000 frank, van 8,600,000 frank op 9,435,000 frank, welke door het Bestuur verklaard wordt uit hoofde van de verhoging van den prijs der grondstoffen en van de publicatie van de lijst van de houders van Postcheckrekeningen.

6) Art. 15: Dit krediet betreft andere kantoorleveringen. Wij zien er het Bestuur van Posterijen prijken voor 672,800 frank, hetzij een verhoging van 77,400 frank.

7) Art. 16: Het Bestuur van Posterijen komt er voor, wegens uitgaven voor zijn publicaties, met een bedrag van 694,500 frank, wat een kredietverhoging van 536,350 fr. in verhouding tot 1939 vertegenwoordigt. Tot grond voor deze verhoging, steunt het Bestuur zich op de publicatie van de lijst der houders van postcheckrekeningen, welke nochtans reeds ingeroepen werd om de in artikel 14 van de begroting voorziene kredietverhoging te gronden.

8) Art. 20: Het geldt een nieuw krediet van 88,430 fr. om een vergoeding te dekken, welke aan het bestuur van

des Postes pour le transport de la correspondance de service de la Marine et de l'Aéronautique.

Depuis la mise en vigueur du régime forfaitaire, l'Administration des Postes réclama chaque année une redevance aux Administrations de l'Aéronautique et de la Marine pour le transport de leur correspondance de service. De 1935 à 1938, pour l'Aéronautique, cette redevance varia entre 12,164 francs et 24,974 francs, et pour la Marine, entre 42,633 francs et 62,873 francs. Pour l'exercice 1939, par suite de la fusion des Ministères des Transports et des P. T. T. en un seul département, ces redevances disparurent du budget et ne furent pas encaissées par l'Administration des Postes. Cette dernière justifia toutefois son droit à l'encaissement de cette double redevance, par une note en date du 14 juin 1939 et c'est ainsi que ce poste figure à nouveau dans le budget pour l'exercice 1940.

9) Art. 23 : ce crédit nouveau de 350,000 francs est destiné à la formation complémentaire des marins pour la navigation en temps de guerre. La situation internationale et les dangers auxquels sont exposés nos marins justifient pleinement cette dépense. On est même en droit de se demander si le crédit prévu est suffisant.

10) Art. 29 : le subside légal pour la liaison aérienne Belgique-Congo s'élève à 10,960,000 francs, ce qui représente une augmentation de 1,470,000 francs que l'Administration justifie en invoquant l'extension des lignes au Congo même.

Au même article figure l'intervention de l'Etat dans les intérêts dus aux sociétés publiques de crédit par les bénéficiaires de prêts pour la construction ou l'acquisition de navires de commerce ou de pêche, par application de l'article 2 de la loi du 1^{er} février 1939. Ce crédit est de 1 million 400,000 francs, soit une augmentation de 400,000 fr. par rapport à 1939.

11) Art. 34 : cet article concerne les subsides facultatifs. Le Commissariat Général du Tourisme y figure pour un crédit nouveau de 805,000 francs dont 650,000 francs sont destinés à la Direction des Vacances Ouvrières, alors que 155,000 seulement sont attribués à la Direction du Tourisme qui doit cependant s'occuper de toutes les autres branches du tourisme, en général. En réalité, ce crédit nouveau a absorbé l'ancien crédit de 745,000 francs qui figurait au budget de 1939 au profit de l'Office National des Vacances Ouvrières.

12) Art. 35 : il est réconfortant de constater ici une légère majoration de 255,000 francs pour les crédits destinés aux encouragements à l'industrie aéronautique, aux concours aéronautiques, aux primes aux écoles civiles d'aviation, aux bourses de pilotage et à l'enseignement aéronautique. Ce crédit atteint pour 1940 le chiffre de 850,000 francs.

13) Art. 59 : il s'agit d'une dépense exceptionnelle de 1,200,000 francs pour intervention de l'Etat dans les frais d'installation de la signalisation lumineuse le long des

Posterijen te betalen is, voor het vervoer van dienststukken van Zeewezen en Luchtvaart.

Sedert het van kracht worden van het forfaitair regime, vordert het Bestuur der Posterijen, ieder jaar, een retributie van de Besturen van Lucht- en Zeewezen voor het vervoer van hun dienststukken. Van 1935 tot 1938, verschilde, voor het Luchtwezen, die retributie van 12,164 frank tot 24,974 frank, en voor het Zeewezen, van 42,633 frank, tot 62,873 frank. Voor het dienstjaar 1939, wegens de versmelting van de Ministeries van Verkeerswezen en van P.T.T. tot één enkel Departement, verdwenen die retributies van de begroting en werden door het Bestuur der Posterijen niet geïnd. Posterijen deed echter haar rechten gelden op de inning van die tweevoudige retributie, bij een nota gedagteekend 14 Juni 1939, en daardoor komt het dat die post opnieuw op de begroting voor 1940 voorkomt.

9) Art. 23 : Dit nieuw krediet van 350,000 frank is bestemd voor de aanvullende opleiding der zeelieden voor de scheepvaart, in oorlogstijd. De internationale toestand en de gevaren waaraan onze zeelieden blootgesteld zijn, rechtvaardigen ten volle deze uitgave. Men kan zelfs terecht de vraag stellen of het voorziene krediet voldoende is.

10) Art. 29 : De wettelijke subsidie voor de luchtverbinding België-Congo bedraagt 10,960,000 frank, wat een verhoging vertegenwoordigt van 1,470,000 frank, welke door het Bestuur gerechtvaardigd wordt door de uitbreiding van de lijnen in Congo zelf.

In hetzelfde artikel, komt voor de tusschenkomst van den Staat in de interesten aan openbare kredietinstellingen verschuldigd, door verkrijgers van leeningen voor den aanbouw of aankoop van koopvaardij- of visschersschepen, dit in toepassing van artikel 2 van de wet van 1 Februari 1939. Dit krediet bedraagt 1,400,000 frank, hetzij een vermeerdering van 400,000 frank, vergeleken met 1939.

11) Art. 34 : Dit artikel betreft de facultatieve subsidies. Het Commissariaat Generaal voor Toerisme komt er voor met een nieuw krediet van 805,000 frank, waarvan 650,000 frank bestemd zijn voor de Directie van de Arbeidersvacantie, wanneer slechts een som van 155,000 frank toegekend is aan de Directie van het Toerisme, dat zich evenwel moet bezig houden met al de andere taken van het toerisme, in het algemeen. In werkelijkheid, heeft dit nieuw krediet het oud krediet van 745,000 frank, dat op de begroting van 1939 voorkwam ten voordeele van het Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie, opgeslorpt.

12) Art. 35 : Het is bemoedigend te zien dat de kredieten tot aanmoediging van de luchtvaartindustrie, luchtvaartwedstrijden, premieën aan de burgerlijke vliegscholen, studiebeurzen voor bestuurders en luchtvaartonderwijs, lichtelijk werden verhoogd met 255,000 frank. Voor 1940, bedraagt dit krediet 850,000 frank.

13) Art. 59 : Het geldt hier een uitzonderlijke uitgave van 1,200,000 frank voor tusschenkomst van den Staat in de inrichtingskosten van de lichtsignalen langs de buurtlijnen.

lignes vicinales. En réalité, ce poste nouveau n'est que la réinscription au budget d'un crédit resté sans emploi au budget de 1938.

14) Art. 60 : à cet article figure comme dépense exceptionnelle de la Marine, une indemnité de 527,000 francs due en exécution d'un marché conclu en 1935. Le budget ne contient aucune explication au sujet de cette dépense.

En réalité ce crédit représente une indemnité au profit de la Raffinerie Belge des Pétroles qui, en décembre 1934, avait été déclarée adjudicataire de la fourniture de fuel-oil nécessaire à l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres. Le cahier des charges n'avait prévu qu'une livraison d'environ 27,000 tonnes. Or, la consommation s'éleva à 34,000 tonnes. Il en résulta pour cette société, à raison de la dévaluation de notre monnaie nationale survenue en 1935 et d'une majoration des droits sur l'essence, une perte de 527,000 francs sur la fourniture supplémentaire. Le 11 juin 1937, le Comité Supérieur de Contrôle, saisi d'une réclamation, émit l'avis qu'il y avait lieu d'accorder une indemnité à la société adjudicataire. En février 1939, le Comité du Budget décida que cette indemnité pouvait être portée au budget de 1940. Le Département entend toutefois ne procéder à la liquidation de cette indemnité que pour solde de tous comptes généralement quelconques.

Nous avons également eu notre attention attirée par deux réductions de crédits, à savoir :

1) Art. 22 : les crédits effectivement consacrés à la publicité touristique, à la propagande et aux expositions figuraient au budget de 1939 pour 673,600 francs. Ces crédits qui sont les plus productifs ont été réduits à 378,000 francs.

2) Art. 49 : le budget de 1939 prévoyait un crédit de 2 millions pour le remboursement à la Marine des frais de transport du courrier postal par les malles du service d'Ostende-Douvres. L'Administration a estimé que la diminution du trafic postal via notre ligne nationale justifiait la réduction de ce crédit à 1,500,000 francs.

Nous croyons, enfin, devoir présenter quelques observations au sujet de l'article 4 du projet de loi de budget qui autorise le Ministre des Communications à confier à l'Association Maritime Belge la gestion du navire-école « Mercator », de ses objets d'équipement et de l'Internat de l'Ecole Supérieure de Navigation.

En principe, il n'est pas souhaitable de voir introduire, dans les projets de lois de budgets, des articles dont l'objet n'a pas de lien direct avec les articles du budget proprement dit. L'article 91, n^o 30, du Règlement de la Chambre prévoit d'ailleurs expressément la disjonction de dispositions de ce genre lesquelles doivent normalement faire l'objet d'un projet de loi distinct.

D'autre part, on est en droit de se demander s'il faut

In werkelijkheid, is deze nieuwe post slechts de herinschrijving in de begroting van een krediet uit de begroting van 1938, dat niet werd opgebruikt.

14) Art. 60 : Onder dit artikel komt, als uitzonderlijke uitgave, voor het Zeewezen een vergoeding van 527,000 frank, verschuldigd in uitvoering van een in 1935 gesloten contract. De begroting bevat geen uitlegging over deze uitgave.

In werkelijkheid, vertegenwoordigt dit krediet een vergoeding ten voordeele van de Belgische Petroleum-raffinaderij aan dewelke, in December 1934, bij aanbesteding, de levering ten deel viel van de fuel-oil noodig voor de exploitatie van de lijn Oostende-Dover. Het kohier van lasten had slechts een levering van ongeveer 27,000 ton voorzien. Welnu, het verbruik was 34,000 ton. Hieruit volgde voor deze maatschappij, — wegens de ontwaarding van onze nationale munt, in 1935, en de verhooging van de rechten op de benzine, — een verlies van 527,000 frank op het extra-geleverde. Op 11 Juni 1937, adviseerde het Hoog Comité van Toezicht bij hetwelk een klacht aanhangig was gemaakt, dat aan de toegewezen maatschappij een vergoeding diende toegestaan. In Februari 1939, besloot het Begrotingscomité dat deze vergoeding op de Begroting van 1940 mocht gebracht worden. Het Departement is evenwel zinnens deze vergoeding slechts af te betalen voor afrekening van alle nog verschuldigde bedragen.

Onze aandacht werd eveneens getrokken door twee kredietverlagingen, te weten :

1) Art. 22 : De kredieten die werkelijk werden besteed aan publiciteit, propaganda en tentoonstellingen voor toerisme, bedroegen 673,600 frank op de begroting van 1939. Deze uiterst renderende kredieten werden verlaagd tot 378,000 frank.

2) Art. 49 : De begroting voor 1939 voorzag een krediet van 2 miljoen voor de terugbetaling aan het Zeewezen van de kosten voor het vervoer van de post door de maalbooten Oostende-Dover. Het Bestuur was van oordeel dat dit krediet tot op 1,500,000 frank kon worden verminderd, wegens de inkrimping van het postverkeer via onze nationale lijn.

Wij meenen, ten slotte, eenige opmerkingen te moeten maken in verband met artikel 4 van het ontwerp van begroting, waarbij de Minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd aan de « Association Maritime Belge » het beheer toe te vertrouwen van het schoolschip « Mercator », van zijn uitrusting en van het Internaat van de Hoogere Zeevaartschool.

In beginsel, is het niet te wenschen dat in de ontwerpen van begrotingen artikelen worden opgenomen, die geen rechtstreeksch verband hebben met de artikelen van de begroting zelf. Artikel 91, n^o 30, van het Reglement van de Kamer voorziet, overigens, uitdrukkelijk dat bepalingen van dezen aard moeten worden afgescheiden en in een afzonderlijk wetsontwerp voorgesteld.

Anderzijds, heeft men het recht zich af te vragen of men

approuver ou non cette pratique consistant à confier à un organisme privé la gestion de biens appartenant à l'Etat, surtout lorsqu'il s'agit d'un navire-école et de l'internat d'un établissement d'enseignement de l'Etat.

C'est pour parer à certaines objections présentées par la Cour des Comptes au sujet des subsides alloués à l'Association Maritime Belge que, depuis plusieurs années, le Département eut recours à l'insertion, dans le projet de loi de budget, d'une disposition visant la gestion du navire-école « Mercator ». Notons que, pour la première fois, dans le projet de budget pour 1940, cet article a été étendu à la gestion de l'Internat de l'Ecole Supérieure de Navigation. Nous émettons le vœu de voir régler cette question par le prochain dépôt d'un projet de loi.

AERONAUTIQUE CIVILE

I. — Equipement des aérodromes.

A) Aérodrome de Bruxelles.

1° Plan d'ensemble.

Un plan a été dressé, en vue de doter Bruxelles d'un aéroport moderne, à la hauteur de toutes les nécessités du trafic. La superficie de l'aéroport sera d'environ 320 Ha. et la longueur de la piste d'atterrissage sans visibilité sera de 2,000 mètres. De larges pistes bétonnées permettront une circulation aisée par tous les temps. Pour le surplus, des chemins d'accès spacieux conduiront à cet aéroport.

En vue de la réalisation de ce plan :

1) deux arrêtés royaux prévoyant l'expropriation de 130 Ha. et de 80 Ha. furent pris, respectivement le 3 juillet 1937 et le 25 mai 1939. Sur le premier arrêté, environ 100 Ha. sont actuellement acquis par l'Etat. La procédure d'expropriation est entamée en ce qui concerne le second arrêté;

2) un arrêté royal du 26 août 1939 a révisé complètement les servitudes aéronautiques à établir autour du nouvel aéroport;

3) trois arrêtés d'expropriation ont été pris, afin de permettre à la Société Intercommunale des Voies d'accès, d'entrer en possession des terrains nécessaires à la réalisation complète de deux voies principales.

Comme première mesure d'exécution, il y a lieu de citer les travaux de nivellement d'une tranche de 44 Ha. qui sont en cours. D'autre part, l'état de l'aire d'atterrissage actuelle a été notablement amélioré par l'établissement d'un drainage vertical.

2° Matériel et outillage.

Un réel effort a été fait en vue de doter l'aéroport de Bruxelles du matériel radioélectrique et autre, indispen-

al dan niet een praktijk moet goedkeuren welke er in bestaat aan een privaat organisme het beheer op te dragen van aan den Staat toebehoorende goederen, vooral wanneer het gaat over een schoolschip en over het internaat van een onderwijsinrichting van den Staat.

Om tegemoet te komen aan de bezwaren die door het Rekenhof worden aangevoerd in verband met de subsidiën toegekend aan de « Association Maritime Belge », nam het Departement, sedert verscheidene jaren, zijn toevlucht tot de opneming in het ontwerp van begroting van een bepaling betreffende het beheer van het schoolschip « Mercator ». Vermelden wij dat, voor de eerste maal, in het ontwerp van begroting voor 1940, dit artikel werd uitgebreid tot het beheer van het Internaat van de Hoogere Zeevaartschool. Wij geven den wensch te kennen dat deze kwestie zou geregeld worden door de aanstaande indiening van een wetsontwerp.

BURGERLIJKE LUCHTVAART

I. — Toerusting der vliegvelden.

A) Vliegveld te Brussel.

1° Algemeen plan.

Een plan werd opgemaakt, ten einde Brussel in het bezit te stellen van een moderne luchthaven, volkomen beantwoordend aan al de vereischten van het verkeer. De luchthaven zal ongeveer 320 Ha. beslaan, en de lengte van de landingsbaan zonder vrij uitzicht zal 2,000 meter bedragen. Breede betonnen banen zullen een te allen tijde gemakkelijken omloop toelaten. Voor 't overige, zullen ruime toegangswegen naar die luchthaven leiden.

Met het oog op de verwezenlijking van dit plan werden :

1) twee Koninklijke besluiten genomen, respectievelijk op 3 Juli 1937 en 25 Mei 1939, waarbij de onteigening werd voorzien van 130 Ha. en van 80 Ha. Wat het eerste besluit betreft, zijn thans ongeveer 100 Ha. door den Staat aangeworven. De onteigeningsprocedure werd ingezet, wat het tweede besluit betreft;

2) bij een Koninklijk besluit van 26 Augustus 1939, werden volledig de luchtvaartdienstaarheden herzien, welke omheen die nieuwe luchthaven dienen aangebracht te worden;

3) drie onteigeningsbesluiten genomen, ten einde de « Société Intercommunale des Voies d'accès » toe te laten in het bezit te treden van de gronden noodig voor de volledige verwezenlijking van twee hoofdwegen.

Als eerste uitvoeringsmaatregel, dienen vermeld te worden den gang zijnde nivelleringswerken van een strook van 44 Ha. Anderzijds, werd de toestand van het huidig landingsterrein merklijk verbeterd, dank zij het aanbrengen van een loodrechte draineering.

2° Materieel en werktuigen.

Een werkelijke krachtsinspanning werd gedaan ten einde de Brusselsche luchthaven te voorzien van het radioelec-

sable à sa bonne exploitation et au fonctionnement des services de sécurité.

Ainsi furent acquis :

- un radiophare à ondes courtes,
- un goniomètre Bellini-Tossi, placé sur l'axe d'atterrissage sans visibilité,
- un dispositif de commande à distance du radiogoniomètre Adcock,
- deux émetteurs à ondes moyennes,
- un émetteur à ondes courtes, pour assurer la liaison avec les avions se rendant au Congo.

- quatre nouveaux récepteurs météorologiques,
- une installation de signalisation comprenant des T lumineux manœuvrés automatiquement et visibles de tous les points de l'horizon, permettant d'indiquer aux pilotes la direction de départ et d'atterrissage,
- plusieurs tracteurs,
- un engin de grand secours contre l'incendie, comprenant un camion « tous terrains », muni de nombreux extincteurs à acide carbonique.

Enfin, le réseau des liaisons par télétype a été étendu à Londres.

B) Aérodrome d'Anvers.

1^o Plan d'ensemble.

Une extension de la plaine d'une douzaine d'hectares a été reconnue indispensable, afin d'augmenter la sécurité du trafic sur cet aéroport. Un arrêté royal d'expropriation, en date du 23 juin 1939, a été pris à cet effet.

2^o Matériel et outillage.

En vue d'améliorer le service de sécurité de cet aéroport, il a été doté d'un émetteur à ondes moyennes, ainsi que d'un goniomètre Bellini-Tossi. La mise en exploitation de ce nouveau matériel est cependant retardée par une question d'effectif, liée à la réorganisation de l'Administration.

C) Aérodrome de Raversijde (Oostende).

Un tout nouvel aéroport qui doit se substituer à celui de Steene (Oostende), est en voie de création à Raversijde. L'acquisition des terrains, décrétée par l'A. R. du 23 août 1937, est presque terminée.

D) Aérodromes secondaires.

Différents travaux ont été entrepris en vue de favoriser le développement des écoles d'aviation et du tourisme

trisch en ander materieel, onontbeerlijk voor haar goede exploitatie en voor de werking der veiligheidsdiensten.

Aldus werden aangekocht :

- een station voor draadloze signalen op korte golflengte,
- een hoekmeter Bellini-Tossi, geplaatst op den landingsas zonder vrij uitzicht,
- een op afstand gedreven schikking van den radiohoekmeter Adcock,
- twee zenders op gemiddelde golflengte,
- een zender op korte golflengte, tot verzekering van de verbinding met de vliegtuigen die zich naar Congo begeven,
- vier nieuwe meteorologische ontvangtoestellen,
- een seininrichting met lichtletters T, automatisch in beweging gebracht en zichtbaar van uit alle richtingen, waardoor aan de bestuurders de richting van vertrek en landing kan worden aangewezen,
- talrijke tractors,
- een toestel van groot nut tegen brand, bestaande uit een wagen « voor alle terrein », voorzien van talrijke brandbluschoestellen gevuld met koolzuur.

Ten slotte, werd het net van de verbindingen per teletype tot Londen uitgebreid.

B) Vliegveld van Antwerpen.

1^o Algemeen plan.

Een uitbreiding van het terrein met een twaalfstal hectaren werd noodzakelijk geacht om de veiligheid van het verkeer op dit vliegveld te verhoogen. Een Koninklijk besluit van onteigening werd daartoe op 23 Juni 1939 genomen.

2^o Materieel en werktuigen.

Om den veiligheidsdienst van deze luchthaven te verbeteren, werd hij van een zender op gemiddelde golflengte voorzien alsook van een hoekmeter Bellini-Tossi. De inwerkingstelling van dit nieuw materieel werd evenwel uitgesteld door een kwestie van effectieven, in verband met de reorganisatie van het Bestuur.

C) Vliegveld van Raversijde (Oostende).

Men is bezig een volledig nieuwe luchthaven aan te leggen, te Raversijde, ter vervanging van deze van Steene (Oostende). De aankoop van de terreinen waartoe, door Koninklijk besluit van 23 Augustus 1937 werd besloten, is bijna ten einde.

D) Kleine vliegvelden.

Er werden verscheidene werken ondernomen ter bevordering van de ontwikkeling van de scholen voor lucht-

aérien. C'est ainsi qu'un hangar destiné aux avions civils a été construit sur l'aérodrome militaire de Tirlemont, et qu'un bungalow a été construit à Kiewit-Hasselt. Pour le surplus, les aérodromes de Spa et de Saint-Hubert ont été ouverts au trafic aérien.

II. — Réorganisation de l'Administration de l'Aéronautique.

Le problème de la réorganisation de l'Administration de l'Aéronautique est posé depuis 1933. Depuis cette époque, de nombreux projets furent examinés mais restèrent malheureusement sans résultat pratique.

En conclusion des travaux de la Commission d'Enquête d'Oran, un projet de réorganisation très complet fut introduit en mars 1938. Les propositions contenues dans ce projet furent soigneusement étudiées par le Département et discutées à diverses reprises avec M. le Commissaire Royal à la Réforme Administrative. Des divergences de vues se manifestèrent, portant en ordre principal sur le mode d'organisation du service d'infrastructure chargé des études et de la réalisation des aérodromes ainsi que de leur équipement.

Ces discussions aboutirent dans le courant de l'année 1939 à l'élaboration de différents projets actuellement soumis à l'examen du Comité du Budget. Nous émettons l'espoir qu'une décision définitive intervienne à bref délai.

III. — Législation.

En 1937, le Conseil Juridique de l'Air proposa au Ministre de l'époque la création d'un Conseil d'Enquête Aéronautique dont les attributions étaient inspirées de celles dévolues au Conseil d'Enquête Maritime. Un projet de loi portant création de ce Conseil fut déposé sur le bureau du Sénat mais dut être retiré pour être mis en concordance avec les dispositions légales réglant l'emploi des langues en matière judiciaire. Le Gouvernement ferait œuvre utile en déposant le plus tôt possible ce projet de loi, car il est évident que les travaux d'un Conseil d'enquête aéronautique contribueraient dans une large mesure à augmenter la sécurité des transports aériens.

IV. — Société anonyme belge pour l'Exploitation des Transports Aériens.

A deux reprises, les statuts actuels de la SABENA firent l'objet d'une prorogation d'un an.

Un nouveau projet de statuts fut étudié et développé par le Département des Communications. Fin juillet 1939,

vaart en luchtvaarttoerisme. Aldus werd een loods gebouwd voor de burgerlijke vliegtuigen, op het militair vliegveld van Tienen, en een bungalow te Kiewit-Hasselt. Verder, werden de vliegvelden van Spa en Saint-Hubert voor de luchtvaart geopend.

II. — Reorganisatie van het bestuur van de Luchtvaart.

Het vraagstuk van de reorganisatie van het luchtvaartbestuur wordt, sedert 1933, gesteld. Sedert dezen tijd, werden talrijke ontwerpen onderzocht, welke evenwel, ongelukkig, zonder nuttig gevolg bleven.

Tot slot van de werkzaamheden van de onderzoekscommissie van Oran, werd, in Maart 1938, een zeer volledig ontwerp van reorganisatie ingediend. De voorstellen welke dit ontwerp inhield, werden door het Departement aandachtig onderzocht en herhaaldelijk met den Koninklijken Commissaris voor de Bestuurlijke Hervorming besproken. Meningsverschillen rezen op, welke hoofdzakelijk sloegen op de wijze van inrichten van den dienst van den onderbouw, belast met het onderzoek en de verwezenlijking van de vliegvelden en van hun toerusting.

Deze besprekingen leidden, in den loop van het jaar 1939, tot de uitwerking van onderscheidene ontwerpen, welk thans, voor onderzoek, aan het Begrootingscomité zijn onderworpen. Wij drukken de hoop uit dat men spoedig tot een definitieven uitslag kome.

III. — Wetgeving.

In 1937, stelde de Rechtskundige Raad voor de Luchtvaart aan den toenmaligen Minister voor, een Onderzoeksraad voor de Luchtvaart op te richten, waarvan de bevoegdheid naar het voorbeeld zou zijn van deze van den Onderzoeksraad voor de Zeevaart. Een ontwerp van wet, houdende oprichting van dezen Raad, werd op het bureau van den Senaat neergelegd, maar moest ingetrokken worden, om te worden in overeenstemming gebracht met de wettelijke bepalingen waarbij het gebruik der talen in gerechtszaken wordt geregeld. De Regeering zou nuttig werk verrichten, met zoo spoedig mogelijk dit wetsontwerp in te dienen, want het staat buiten kijf dat de werkzaamheden van een Onderzoeksraad voor de Luchtvaart, in ruime mate zou bijdragen, om de veiligheid van het luchtverkeer te verbeteren.

IV. — Sabena.

Reeds tweemaal, werden de huidige statuten van de SABENA met een jaar verlengd.

Een nieuw ontwerp van statuten werd door het Departement van Verkeerswezen onderzocht en uitgewerkt. Einde

le dit projet fut transmis pour avis aux ministères des Finances et des Colonies. Après quelques mises au point d'ordre subsidiaire, ces départements marquèrent leur accord. Les nouveaux statuts prévoient que la subvention gouvernementale découle d'un programme de base, approuvé par le Ministre des Communications.

Malheureusement, les circonstances actuelles font obstacle à l'établissement d'un programme de base quelconque. Dès lors, l'entrée en vigueur de ces nouveaux statuts doit être temporairement retardée. D'accord avec les départements intéressés, le Ministère des Communications élabore en ce moment un statut provisoire pour la période de mobilisation.

D'importantes modifications ont été apportées au réseau de la SABENA.

En 1939, la ligne Bruxelles-Malmö qui était déficitaire fut supprimée. De même, il fallut se résoudre à suspendre en mars 1939, par suite de la situation internationale, la ligne de Prague qui n'a pas pu être rétablie depuis lors.

Depuis la mobilisation, la SABENA est parvenue à reprendre dans une mesure notablement réduite ses services vers Amsterdam et Shoreham (Angleterre). D'autre part, les hostilités internationales ont rendu impossible le survol du territoire français emprunté par les avions de la ligne Belgique-Congo. Des négociations avec les Autorités françaises concernant la remise en exploitation de la ligne Belgique-France-Congo-Madagascar ont abouti de manière complète et à l'entière satisfaction de l'Administration de l'Aéronautique et de la SABENA. Le premier départ à l'aérodrome de Marseille-Marignane est fixé au 11 février 1940.

V. — Propagande aéronautique.

Grâce à l'émission d'un timbre poste spécial, le Comité de propagande aéronautique se créa des ressources propres et parvint ainsi à se maintenir en activité en 1939. C'est ainsi qu'il collabora à l'organisation du deuxième Salon de l'Aéronautique qui fut en tous points un brillant succès pour la Belgique. Le Conseil d'Administration dudit Comité s'est toutefois vu dans l'obligation de décider la suspension de son activité pour la durée de la mobilisation.

MARINE

I. — Considérations générales.

Les événements internationaux et l'ouverture d'hostilités sur mer mettent en lumière le rôle primordial de la marine marchande dans la vie d'une nation et permettent de mesurer toute l'étendue du danger auquel sont exposés jour et nuit les marins.

Nous pensons qu'un vibrant hommage à nos marins, pilotes et pêcheurs belges, pour le courage et l'esprit de sa-

Juli 1939, werd voornoemd ontwerp, voor advies, aan de Ministeries van Financiën en van Koloniën overgemaakt. Na enkele rectificaties van ondergeschikt belang, betuigden deze departementen hun instemming. De nieuwe statuten voorzien dat de regeerinstoelage afhangt van een basisprogramma, door den Minister van Verkeerswezen goedgekeurd.

Ongelukkig, zijn de huidige omstandigheden een beletsel voor het opmaken van hoegenaamd welk basisprogramma. De inwerkingtreding van deze nieuwe statuten moet dan ook tijdelijk worden uitgesteld. In overleg met de belanghebbende departementen, werkt het Ministerie van Verkeerswezen, op dit oogenblik, een voorlopig statuut uit voor de mobilisatieperiode.

Belangrijke wijzigingen werden toegebracht aan het net van de SABENA.

In 1939, werd de lijn Brussel-Malmö, die verlies boekte, opgeheven. In Maart 1939, moest men, wegens den internationalen toestand, de lijn op Praag opheffen, die sedertdien niet kon worden hersteld.

Sedert de mobilisatie, is de SABENA er in geslaagd, in zeer beperkte mate, haar diensten op Amsterdam en Shoreham (Engeland) te hervatten. Anderzijds, was het voor de vliegtuigen van de lijn België-Congo niet langer mogelijk over Fransch grondgebied te vliegen, wegens de internationale gebeurtenissen. Onderhandelingen, betreffende de overgave in exploitatie van de lijn « Belgique-France-Congo-Madagascar », zijn volkomen goed beëindigd en tot volledige genoegdoening van het bestuur der Luchtvaart en van de SABENA. Het eerste vertrek van af het vliegveld van Marseille-Marignane is vastgesteld op 11 Februari 1940.

V. — Luchtvaartpropaganda.

Dank zij de uitgifte van een bijzonderen postzegel, verschafte het Comité voor luchtvaartpropaganda zich de nodige middelen en kon het zijn werking voortzetten in 1939. Aldus verleende het zijn samenwerking aan de inrichting van het tweede Luchtvaartsalon dat, in ieder opzicht, een schitterende bijval was voor België. De raad van beheer van genoemd Comité was echter verplicht zijn werking op te schorsen voor den duur van de mobilisatie.

MARINE

I. — Algemeene beschouwingen.

De internationale gebeurtenissen en het uitbreken der vijandelijkheden op zee, hebben in het licht gesteld welke overwegende rol de koopvaardijvloot vervult in het leven van een natie, en zij laten toe den omvang te meten van het gevaar waaraan de zeelieden dag en nacht zijn blootgesteld.

Wij zijn van meening dat, in dit verslag, een ontroerende hulde moet worden gebracht aan onze Belgische zeelieden,

crifice dont ils font preuve devant le danger, trouve sa place dans le présent rapport.

La guerre influence profondément la vie maritime des pays neutres. Le torpillage et surtout le danger des mines ont déjà infligé à notre flotte marchande des pertes d'autant plus sensibles que bon nombre de ses unités sont d'un type ancien, par suite de la lutte que nos armateurs bénéficiant de subsides restreints ont eu à mener, dans des conditions difficiles, depuis des années contre les flottes étrangères puissamment subsidiées par leurs gouvernements respectifs. Les pertes en tonnage à ce jour s'élèvent à 29,910 tonnes D. W. D'autre part, la disparition des navires allemands de nos ports et la hausse sensible du taux des frets dans certaines directions ont jeté la perturbation dans notre trafic maritime. Enfin, la détention de nos navires dans les ports de contrôle britanniques, français et allemands ont réduit dans une mesure sérieuse le nombre de voyages annuel de chaque unité. A titre d'exemple, signalons que la Belgique importe annuellement du Congo environ 553,000 tonnes de produits. La Compagnie Maritime Belge qui a perdu trois belles unités depuis l'ouverture des hostilités disposait d'une flotte, qui permettait à peu de choses près de faire face à ce transport, à condition que chaque navire puisse effectuer six voyages aller-retour par an. Or, les pertes en tonnage déjà subies et les arrêts dans les Downs auront inévitablement pour résultat qu'une quantité importante de produits restera en souffrance à la Colonie, à moins qu'il ne soit porté remède à cette situation. Signalons encore la perturbation provoquée dans le trafic des bois au port d'Anvers, par la détention des navires dans les ports de contrôle allemands.

Du seul point de vue du ravitaillement du pays, ce n'est pas sans inquiétude que certains se demandent ce qu'il adviendrait si les attaques sous-marines se multipliaient, si la guerre des mines s'intensifiait ou si les mesures de blocus venaient à être renforcées davantage.

En effet, sous réserve des pertes récemment subies, notre flotte marchande comporte un tonnage de 355,000 tonnes, soit, à titre de comparaison, environ 1/8 et exactement 8,374 de la flotte des Pays-Bas, laquelle atteint un tonnage de 2,972,871 tonnes. Dans le mouvement à l'entrée du port d'Anvers, les navires belges ne représentent plus que 4.8 p. c. du tonnage net. *La flotte marchande belge est loin de pouvoir assurer le trafic minimum requis pour la subsistance de notre population.* En temps de paix, cette insuffisance de notre flotte marchande, bien que préjudiciable à divers points de vue, ne met cependant pas en péril notre ravitaillement, car nous disposons alors de l'apport des lignes régulières étrangères. Dans les circonstances actuelles, la question se pose de savoir dans quelles conditions et pour combien de temps nous disposerons encore de ce tonnage supplémentaire.

Etant donnée la gravité de ce problème, il importe de ne rien négliger en vue d'assurer les besoins du pays en tonnage maritime dans toutes les éventualités qui peuvent se présenter.

loodsen en visschers, voor den moed en den geest van opoffering die zij, in tegenwoordigheid van het gevaar, aan den dag leggen.

De oorlog doet zich scherp gevoelen bij het zeewezen van de neutrale landen. Het torpedeeren en vooral het mijnengevaar hebben aan onze handelsvloot reeds des te gevoeliger verliezen toegebracht, daar vele eenheden tot een oud type behooren, ten gevolge van den strijd dien onze reeders, ondanks hun karige toelagen, reeds jarenlang onder de moeilijkste omstandigheden moesten voeren tegen de vreemde vloeten welke krachtig werden gesteund door hun wederzijdsche regeeringen. De tot op heden geleden verliezen aan tonnenmaat, bereiken 29,910 D. W.-ton. Anderzijds, heeft het wegblijven van de Deutsche schepen uit onze havens en de merkbare stijging van de vrachtprijzen, in sommige richtingen stoornissen teweeggebracht in ons scheepvaartverkeer. Ten slotte, heeft het ophouden van onze schepen in de Britsche, Deutsche en Fransche controlehavens het aantal jaarlijksche reizen van elke eenheid in ernstige mate verminderd. Bij wijze van voorbeeld, België voert jaarlijks 553,000 ton producten uit Congo in. De Compagnie Maritime Belge die drie mooie eenheden verloor, sedert het uitbreken der vijandelijkheden, beschikte over een vloot welke, te naastenbij, toeliet het hoofd te bieden aan dit vervoer, op voorwaarde dat elk schip ieder jaar zes heen- en terugreizen deed. Welnu, de reeds geleden verliezen aan tonnenmaat en het oponthoud in de Downs zullen onvermijdelijk ten gevolge hebben dat een aanzienlijke hoeveelheid producten zal achterblijven, tenzij deze toestand wordt verholpen. Wijzen wij nog op de ontredde in het houtvervoer, in de Antwerpsche haven, wegens het aanhouden van de schepen in de Deutsche controlehavens.

In het opzicht alleen van de bevoorrading van het land, vragen sommigen zich, niet zonder bezorgdheid, af wat er gebeuren zou, indien de aanvallen van de duikboten talrijker worden, indien de mijnenoorlog of de blokkade-maatregelen nog scherper worden.

Inderdaad, wanneer men de onlangs geleden verliezen buiten beschouwing laat, telt onze handelsvloot nog 355,000 ton, hetzij, bij wijze van vergelijking, nagenoeg 1/8 of juist gezegd 8,374 van de vloot van Nederland, welke een tonnenmaat bereikt van 2,972,871 ton. Wat het aantal in de Antwerpsche haven binnenlopende schepen betreft, vertegenwoordigen de Belgische schepen slechts 4.8 t. h. van de netto-tonnemaat. *De Belgische koopvaardijvloot is dan ook hoegenaamd niet bij machte om het minimumverkeer te verzekeren, dat vereischt is met het oog op het levensbestaan van onze bevolking.* In vredetijd echter, is de geringe scheepsruimte van onze handelsvloot, hoe schadelijk ook in zekere opzichten, geen bezwaar voor onze bevoorrading daar wij dan beschikken over den toevoer van de geregelde vreemde lijnen. In de huidige omstandigheden, doet zich de vraag voor in welke voorwaarden en hoelang nog wij op deze bijkomende tonnemaat zullen kunnen rekenen.

Gelet op den ernst van dit vraagstuk, mag men niets verwaarloozen om de noodwendigheden van het land aan scheepsruimte in alle mogelijke omstandigheden te verzekeren.

Faut-il construire, acheter ou affréter des navires ?

La construction des navires en Belgique constitue en temps normal une solution idéale, mais en ce moment elle est insuffisante, vu la capacité de production limitée de nos chantiers navals. Quatre navires de charge de 8,000 tonnes D. W. du type « Alex Van Opstal » sont actuellement en commande aux Chantiers Cockerill mais ne seront livrés au plus tôt que d'ici un an. Compte tenu de cette commande, de celle de deux navires de 4,000 tonnes D. W. pour compte d'armateurs étrangers et des navires en construction pour compte de l'Etat, les Chantiers Cockerill sont occupés jusqu'à fin 1940 et d'ici là aucun armateur ne pourra faire construire une grosse unité. En effet, les autres chantiers belges ne sont pas en mesure de construire des navires du type courant de 8,000 tonnes.

Signalons encore qu'au chantier Boel, deux navires de charge de 2,800 tonnes D. W. et un navire de charge de 1,500 tonnes D. W. sont en construction pour compte de deux sociétés d'armement belges.

Pourtant, il faut construire, malgré tout, le plus et le plus rapidement possible, de préférence en Belgique et, s'il le faut, à l'étranger, non seulement pour réparer les pertes déjà subies et pour faire face à celles auxquelles nous restons exposés, non seulement pour parer à d'éventuelles difficultés de ravitaillement pendant la durée des hostilités, mais en outre pour préparer un avenir meilleur à notre économie nationale par la modernisation et le développement de notre marine marchande.

Tous les chantiers belges, grands et petits, doivent être mis au travail. La construction de petites unités en série pouvant être livrées en l'espace de quelques mois fournirait du travail à des milliers d'ouvriers, réduirait le chômage dans une industrie d'intérêt national et dans une série d'industries connexes. Un tonnage de 80 à 90,000 tonnes pourrait être mis en chantier.

Le second moyen de remédier à l'insuffisance de tonnage consiste dans l'achat de navires prêts à prendre la mer. Pour diverses raisons d'ordre international, cette solution est délicate et offre de graves inconvénients. D'ailleurs, différents pays parmi lesquels la Suède, le Danemark et les Pays-Bas ont interdit la vente des unités appartenant à leur flotte marchande. D'autre part, bon nombre des navires dont l'acquisition eût été intéressante sont depuis longtemps vendus. En Europe, il ne reste plus à vendre en général que de vieilles unités battant pavillon grec ou norvégien. Cela ne signifie toutefois pas qu'un effort ne doive pas être tenté. Nous en voyons la preuve dans le fait que récemment une de nos sociétés d'armement belges a fait l'acquisition d'un navire marchand esthonien. Peut-être des négociations pourraient-elles également être entamées utilement avec les Etats-Unis. Notons que depuis l'ouverture des hostilités, l'armement belge a acheté deux navires sans nationalité qui se trouvaient en démolition, respectivement de 13,586 et de 5,970 tonnes D. W. Un

Moet men schepen bouwen, koopen of charteren ?

De aanbouw van schepen is, in normale tijden, voor België een ideale oplossing; maar voor het oogenblik is zij ontoereikend, gelet op de beperkte bouw mogelijkheden van onze werven. Vier schepen met een laadvermogen van 8,000 D. W.-ton, model *Alex Van Opstal*, zijn voor het oogenblik in bestelling bij de Werven van Cockerill, maar zullen op zijn vroegst niet voor een jaar geleverd worden. Rekening gehouden met deze bestelling, met die van 2 schepen van 4,000 D. W.-ton, voor rekening van vreemde reeders, en met de schepen welke, voor rekening van den Staat, in aanbouw zijn, hebben de Werven van Cockerill werk tot einde 1940 en, van nu tot dan, zal geen enkel reeder een groote eenheid kunnen laten bouwen. Inderdaad, zijn de andere Belgische werven niet bij machte schepen te bouwen van het gewoon model van 8,000 ton.

Vermelden wij nog dat op de werf Boel, twee schepen met een laadvermogen van 2,800 D. W.-ton en één schip met een laadvermogen van 1,500 D. W.-ton, op de helling staan, voor rekening van twee Belgische reedersvennootschappen.

Men moet nochtans, spijs alles, zooveel en zoo snel mogelijk, bij voorkeur in België, en, zoo noodig, in den vreemde, schepen bouwen, niet slechts om de geleden verliezen te herstellen en om te voorzien in deze waaraan wij blootgesteld blijven, niet slechts om, gedurende de vijandelijkheden, aan bevoorradingsmoeilijkheden het hoofd te bieden, maar bovendien om een betere toekomst voor te bereiden aan 's lands economie, door de modernisering en de ontwikkeling van onze handelsscheepvaart.

Al de Belgische werven, groote en kleine, moeten aan het werk gesteld worden. De aanbouw van kleine standardeenheden, welke binnen enkele maanden kunnen geleverd worden, zou aan duizenden werklieden werk verschaffen, zou de werkloosheid verminderen in een nijverheid van nationaal belang en in een reeks aanverwante nijverheden. Een scheepsruimte van 80 tot 90,000 ton zou in aanbouw kunnen worden gesteld.

Het tweede middel om te voorzien in de ontoereikende scheepsruimte bestaat in het aankopen van zeewaardige schepen. Om verscheidene redenen van internationalen aard, is deze oplossing gevaarlijk en stuit zij op zware hindernissen. Trouwens, hebben onderscheidene landen, onder welke Zweden, Denemarken en Nederland, den verkoop verboden. Anderzijds, zijn talrijke schepen, die men goed zou gedaan hebben te koopen, reeds lang verkocht. In Europa, blijven er, in 't algemeen, slechts enkele zeer oude eenheden over, welke onder Grieksche of Noorsche vlag varen. Dit beteekent echter niet dat men alle hoop moet laten varen. Wij worden daarin versterkt door het feit dat, onlangs, een van onze Belgische reedersmaatschappijen een Estlandsch schip heeft kunnen aankopen. Misschien zouden insgelijks nuttige onderhandelingen met de Vereenigde-Staten kunnen aangeknoopt worden. Men bemerkte dat, sedert den aanvang van de vijandelijkheden, de Belgische reederij twee schepen heeft aangekocht, zonder nationaliteit, welk onttakeld werden, respectieve-

navire américain de 3,875 tonnes, un danois de 750 tonnes et un hollandais de 675 tonnes furent également acquis.

Il reste un troisième et dernier moyen : l'affrètement des navires. Cette mesure consisterait dans une série de conventions à conclure avec des armateurs neutres et en vertu desquelles un certain tonnage serait réservé à la Belgique dans un délai et pour un temps déterminé. Cette solution attrayante en apparence est en fait d'une réalisation particulièrement difficile. Affréter des navires, c'est une chose, mais leur procurer du fret, c'en est une autre. On ne voit pas bien l'Etat remplissant le rôle d'un agent maritime !

Le Gouvernement a prié les armateurs de faire connaître leur point de vue. La question qui se pose est celle de déterminer sous quelle forme et dans quelle mesure doit se produire l'intervention de l'Etat. Certains armateurs considèrent comme insuffisantes les conditions de crédit accordées par la loi du 1^{er} février 1939. Le Gouvernement est saisi de propositions concrètes sur lesquelles il se prononcera incessamment, après avoir pris l'avis du Conseil Supérieur de la Marine.

Signalons que dès le 17 mai 1939, une sous-commission du Conseil Supérieur de la Marine chargée d'étudier le problème de l'aide à la marine marchande avait déjà présenté un rapport sur la question, auquel se trouve annexé un autre rapport émanant de l'Union des Armateurs Belges. Enfin, le 2 octobre 1939, un rapport fort détaillé et abondamment documenté fut présenté au Conseil Supérieur de la Marine, en conclusion de décisions prises au cours de deux assemblées tenues les 18 janvier et 21 juin 1939.

Toutes les études sont terminées. Il ne reste plus qu'à conclure et nous sommes convaincus que, vu la gravité du moment, le Gouvernement saura prendre à bref délai la décision que dicte l'intérêt supérieur du Pays.

II. — Mesures prises.

Inspiré par les soucis de la situation internationale, le Gouvernement a pris une série de mesures dont voici les principales :

1^o Dès avant l'ouverture des hostilités entre nos voisins et en vue de parer aux difficultés que les milieux maritimes belges avaient connues en 1914, le Gouvernement organisa, par un arrêté royal en date du 7 août 1939, les assurances mutuelles maritimes contre les risques de guerre. Un organisme fut créé dans le cadre de la loi du 16 juin 1937 attribuant au Roi le pouvoir de prendre, dès le temps de paix, les mesures nécessaires pour assurer la mobilisation de la Nation. Cet organisme analogue à celui qui rendit d'appréciables services pendant la guerre 1914-1918 et qui assurait contre les risques de guerre les unités de notre

liik van 13,586 en van 5,970 D. W.-ton. Werden insge-lijks aangekocht : een Amerikaansch schip van 3,875 ton. een Deensch van 750 ton en een Nederlandsch van 675 ton.

Er blijft een derde en laatste middel : schepen charteren. Deze maatregel zou bestaan in een reeks met neutrale reeders te sluiten overeenkomsten, luidens welke een zekere scheepsruimte aan België zou voorbehouden worden, binnen bepaalde termijn en voor bepaalde duur. Deze oplossing, welke aantrekkelijk schijnt, is in feite uiterst moeilijk te verwezenlijken. Men kan veel schepen charteren, maar hun bevrachting bezorgen is een andere zaak. Men ziet moeilijk den Staat als scheepsagent optreden.

De Regeering heeft de reeders verzocht hun standpunt te kennen te geven. De vraag welke gesteld wordt, is te weten onder welken vorm en in hoever de Staat moet tusschenkomen.

Sommige reeders beschouwen de kredietvoorwaarden, toegestaan bij de wet van 1 Februari 1939, als onvoldoende. Aan de Regeering werden concrete voorstellen voorgelegd, waarover zij zich onverwijld zal uitspreken, na het advies te hebben ingewonnen van den Hoogen Raad voor de Zeevaart.

Aangestipt dient te worden, dat reeds, op 17 Mei 1939, een sub-commissie van den Hoogen Raad voor de Zeevaart, belast met de studie van het vraagstuk der hulpverlening aan de handelsvloot, een verslag over de kwestie indiende, vergezeld van een ander verslag, uitgaande van de « Union des Armateurs Belges ». Ten slotte, werd op 2 October 1939, door den Hoogen Raad voor de Zeevaart, een zeer omstandig verslag voorgelegd, als besluit van beslissingen getroffen tijdens de twee vergaderingen gehouden op 18 Januari en 21 Juni 1939.

Alle studies zijn beëindigd. Thans dient nog slechts een besluit getrokken, en wij zijn overtuigd dat, gezien den ernstigen aard van het oogenblik, de Regeering binnen korten tijd de beslissing zal weten te treffen, ingegeven door 's Lands hooger belang.

II. — Getroffen maatregelen.

Rekening houdend met de moeilijkheden voortspruitend uit den internationalen toestand, heeft de Regeering een reeks maatregelen uitgevaardigd, waarvan hierna de voornaamste :

1^o Van vóór het uitbreken der vijandelijkheden tusschen onze naburen, en ten einde de moeilijkheden te voorkomen waarmede de Belgische zeevaartkringen in 1914, hadden af te rekenen, werden door de Regeering, bij een Koninklijk besluit van 7 Augustus 1939, de onderlinge zeevaartverzekeringen tegen oorlogsriscico's ingericht. Een organisme werd opgericht, in het raam van de wet van 16 Juni 1937, waarbij aan den Koning machtiging werd verleend om, van vreedstijd af, de noodige maatregelen te treffen tot verzekering van 's Lands mobilisatie. Dit organisme, gelijkenis vertoonend met datgene in werking tijdens den

marine marchande et de pêche fonctionne depuis le début des hostilités.

Signalons toutefois que bon nombre de pêcheurs éprouvent de réelles difficultés pour payer les primes qui leur sont réclamées par cet organisme dénommé « Amerig ».

C'est ainsi que la Caisse Commune des Pêcheurs a demandé, au profit des armateurs à la pêche, l'intervention de l'Etat dans le paiement des primes. Pareille mesure se justifierait surtout en faveur des petits pêcheurs côtiers qui se trouvent dans une situation désespérée. En effet, la pêche à la crevette n'est plus rémunératrice, par suite de l'interdiction d'exportation vers la France et les pêcheurs côtiers n'ont pas la ressource de pouvoir, comme le font certains grands armateurs, vendre le produit de leur pêche, à des prix rémunérateurs, dans des ports étrangers. D'autre part, les hostilités maritimes empêchent nos petits pêcheurs côtiers, d'aller pêcher le hareng et l'esprot, au large de la côte française, du côté de Dunkerque. Dans un but d'intérêt général, l'Etat a estimé devoir obliger les propriétaires de navires, à s'assurer contre les risques de guerre. Or, pareille assurance ne peut être contractée, que si les propriétaires prouvent, au préalable, que leur bateau est déjà assuré contre les risques ordinaires. En outre, les Commissaires Maritimes ont invité les marchands de mazout à refuser de fournir du carburant aux bateaux non couverts contre les risques de guerre. Les propriétaires de bateaux offrant toutes les conditions de sécurité exigées pour prendre la mer, ne sont donc plus libres d'user normalement d'un bien qui leur appartient. En d'autres mots, les petits pêcheurs côtiers, dont la misère est un fait avéré, se voient priver de leur gagne-pain, par l'Etat. Nous estimons que lorsque l'Etat considère que l'intérêt général lui commande de s'immiscer dans l'exploitation de l'industrie de la pêche, au point que le propriétaire d'un bateau qui ne dispose pas des fonds nécessaires au paiement d'une prime d'assurance extraordinaire n'est plus libre de prendre la mer et d'être son propre assureur, il importe que l'Etat prenne alors les mesures nécessaires pour atténuer la rigueur des décisions prises, de manière à ce que les intéressés ne soient pas privés de leurs moyens normaux de subsistance. Ces considérations valent surtout pour les petits pêcheurs côtiers, à l'égard desquels le problème de l'assurance contre les risques de guerre appelle un nouvel examen.

2° Afin d'établir une collaboration organisée ainsi qu'une liaison permanente entre les différents ministères à caractère économique, les armateurs, les affréteurs et les groupements professionnels de l'industrie et du commerce à même de centraliser les besoins en tonnage, le Gouvernement a créé le Comité Mixte des Transports Maritimes. Cet organisme comprend deux sections: l'une groupant les industriels et les commerçants représentés par des délégués des Chambres de Commerce et d'autres groupements économiques, l'autre composée d'armateurs et d'affréteurs.

oorlog 1914-1918 en waardoor waardeerbare diensten werden bewezen, door het verzekeren van onze handels- en visschersvloot tegen de oorlogsriscos, is in werking getreden sedert den aanvang der vijandelijkheden.

Evenwel willen wij er op wijzen, dat tal van visschers werkelijke moeilijkheden ondervinden om de premien te kunnen betalen, die hun door dit organisme, genaamd « Amerig » worden gevraagd.

Aldus heeft de Gemeenschappelijke Kas voor Zeevisserij, ten bate van de visscherijreedomers de tusschenkomst van den Staat gevraagd in de betaling van de premien. Dergelijke maatregel zou vooral gerechtvaardigd zijn voor de kleine kustvisschers welke zich in een hopeloozen toestand bevinden. Inderdaad is de garnaalvisserij, ten gevolge van het verbod van uitvoer naar Frankrijk, niet meer winstgevend, en de kustvisschers beschikken over de middelen niet, om, naar het voorbeeld van zekere groote reeders, hun vischopbrengst aan winstgevendende prijzen in de vreemde havens te verkoopen. Anderzijds, beletten de vijandelijkheden op zee, onze kleine kustvisschers, den haring en het sprout te gaan visschen langs de Fransche kust bij Duinkerke. De Staat heeft, met het oog op het algemeen belang, geacht de eigenaars van schepen te moeten verplichten zich tegen de oorlogsriscos te verzekeren. Welnu, dergelijke verzekering kan slechts aangegaan worden indien de eigenaars voorafgaandelijk bewijzen dat hun schip reeds verzekerd is tegen de gewone riscos. De waterschouten hebben de mazouthandelaars verzocht geen brandstof te leveren aan de schepen welke niet tegen de oorlogsriscos gedekt zijn. De eigenaars van booten die voldoen aan al de vereischte voorwaarden inzake zeewaardigheid, hebben dus de vrijheid niet meer om normaal te beschikken over een goed dat hun toebehoort. Met andere woorden, de kleine kustvisschers, wier toestand bedenkelijk is, worden door den Staat van hun broodwinning beroofd. Wij zijn van oordeel dat, wanneer de Staat meent zich in het algemeen belang, in het visscherijbedrijf te moeten mengen, op zulke wijze dat de eigenaar van een boot, die niet over de middelen beschikt om een buitengewone verzekeringspremie te betalen, de vrijheid niet meer heeft om op zee te varen en zijn eigen verzekeraar te zijn, de Staat dan ook de noodige maatregelen moet nemen om de scherpe maatregelen die werden genomen, te verzachten zoodat de belanghebbenden niet beroofd worden van hun normale bestaansmiddelen. Deze overwegingen gelden vooral voor de kleine kustvisschers ten gunste van wie het vraagstuk der verzekering tegen oorlogsriscos opnieuw dient te worden onderzocht.

2° Ten einde een georganiseerde samenwerking alsook een gedurig contact tot stand te brengen tusschen de verschillende ministeries van economischen aard, de reeders, de scheepsbevrachters en de beroepsgroeperingen van handel en nijverheid bij machte de behoeften in tonne- maat te centraliseeren, werd door de Regeering het Gemengd Comité voor Scheepsvvoer opgericht. Dit organisme omvat twee afdelingen: de eene groepeerde de nijveraars en handelaars vertegenwoordigd door afgevaardigden van de Kamers van Koophandel en andere economische groe-

Ce Comité a été installé et est entré en activité. Il a notamment pour mission de proposer, toutes mesures utiles de nature à assurer les transports maritimes nécessaires à l'économie du Pays.

3° Au sein de l'Administration Centrale a été créé un Bureau de Mobilisation et de Fret qui a dans ses attributions toutes questions d'ordre juridique, économique et d'organisation que pose le problème de la mobilisation civile de la Marine. Il a notamment le pouvoir d'organiser les mesures en vue de réquisitionner les navires nécessaires au ravitaillement de la population, en cas de besoin.

4° Un ensemble de mesures ont été prises en vue d'assurer la sécurité en mer de notre flotte marchande et de nos bateaux de pêche. Des instructions confidentielles sont remises à tous les capitaines de navires en vue de réduire les risques de navigation dans les zones dangereuses.

D'accord avec le Ministère de la Défense Nationale, le Département des Communications a pris une série de mesures appropriées pour combattre les risques provenant des mines dérivantes. Un service de renseignements permanent recueille et fait prendre tous les renseignements au sujet de l'emplacement des mines. Des Comités de Sécurité fonctionnent dans chaque port.

Un service de destruction des mines a également été organisé au littoral et si le danger des mines venait à s'aggraver, sans doute faudrait-il songer à entreprendre le dragage des mines à l'intérieur de nos eaux territoriales.

Au sujet de l'organisation de ce service, nous tenons à attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de modifier d'urgence, la méthode adoptée pour la destruction des mines. Les engins sont coulés à l'aide de mitrailleuses; les balles perçant le flotteur de la mine, celle-ci coule à pic. Chaque mine coulée de la sorte, constitue un grave danger pour nos pêcheurs, dont les chaluts râclent le fond de la mer. Notre flotte de pêche est ainsi exposée aux pires dangers. Il importe que l'Administration de la Marine attire tout particulièrement l'attention du Département de la Défense Nationale, sur cette situation. Pour éviter que nos bateaux de pêche ne soient par trop exposés au danger du repêchage de mines coulées qui peuvent faire explosion dans leurs chaluts, il faut, sans retard, adopter la méthode de la destruction des mines, à l'aide de petits canons.

Il nous paraît enfin, que les vedettes rapides dont dispose l'Administration de la Marine, pourraient avantageusement remplacer les bateaux-pilotes affectés à ce service de destruction des mines. Ces vedettes se déplacent plus facilement, ont une vitesse plus grande et, à raison de leur faible tirant d'eau, n'ont rien à craindre des bancs

peeringen; de andere is samengesteld uit reeders en scheepsbevrachters. Dit Comité werd ingesteld en is in werking getreden. Het heeft inzonderheid tot taak, alle nuttige maatregelen voor te stellen van dien aard het scheepsvervoer te verzekeren, noodig voor 's Lands economie.

3° In den schoot van het Hoofdbestuur, werd een Mobilisatie- en Bevrachtingsbureau ingericht, tot wiens bevoegdheid alle kwesties behooren van juridischen, economischen en organisatorischen aard, in verband met het vraagstuk van de burgerlijke mobilisatie van het Zeewezen. Het beschikt namelijk over de bevoegdheid om de maatregelen te treffen met het oog op de opeischung van de desnoods voor de bevoorrading der bevolking noodig zijnde schepen.

4° Een stel maatregelen werd getroffen tot verzekering van de veiligheid ter zee van onze handelsvloot en van onze visschersbooten. Vertrouwelijke onderrichtingen zijn overhandigd aan al de scheepskapiteins, ten einde de scheepvaartrisico's in de gevaarlijke gebieden te verminderen.

In overleg met het Ministerie van Landsverdediging, werd door het Departement van Verkeerswezen een reeks geschikte maatregelen getroffen tot bestrijding van de risico's opgeleverd door drijvende mijnen. Een bestendige inlichtingsdienst verzamelt en ziet uit naar alle inlichtingen nopens de ligging der mijnen. Veiligheidscomités zijn werkzaam in elke haven.

Een dienst voor de vernieling der mijnen werd insgelijks ingericht aan de kust en, moest het mijnengevaar verergeren, ware het wellicht noodig over te gaan tot het opvisschen der mijnen, binnen onze territoriale wateren.

Nopens de inrichting van dien dienst, houden wij er aan de aandacht van de Regeering te vestigen op de noodzakelijkheid, ten spoedigste de aangewende methode tot vernieling der mijnen te wijzigen. Die tuigen worden tot zinken gebracht door middel van machinegeweren; de kogels doorboren den vlotter der mijn, welke dan onderzinkt. Elke aldus in den grond geboorde mijn levert een ernstig gevaar op voor onze visschers, wier sleepnetten in aanraking komen met den zeebodem. Onze visschersvloot is aldus aan de ergste gevaren blootgesteld. Het Bestuur van Zeewezen dient de bijzondere aandacht van het Departement van Landsverdediging op dien toestand te vestigen. Om te voorkomen dat onze visschersbooten niet te zeer blootgesteld zouden zijn aan het gevaar opgeleverd door het opvisschen van gezonken mijnen, welke laatste in hun sleepnetten kunnen ontploffen, dient onverwijld overgegaan tot het aanwenden van de mijnvernielingsmethode met behulp van kleine kanonnen.

Ten slotte, zijn wij de meening toegedaan, dat de snelvarende wachtscheepjes, waarover het Bestuur van Zeewezen beschikt, op voordeelige wijze de voor dien mijnvernielingsdienst bestemde loodsbooten zouden kunnen vervangen. Die wachtscheepjes verplaatsen zich gemakkelijker, hebben een grootere snelheid, en hoeven, wegens hun geringen diepgang, de zandbanken niet te duchten.

III. — Pêche maritime.

Ainsi que nous avons eu l'honneur de l'exposer dans le rapport sur le budget du Ministère des Communications déposé l'an dernier, il manquait un contact direct entre l'Administration Centrale et les milieux de la pêche maritime. Les problèmes que pose l'industrie de la pêche maritime réclament parfois des solutions urgentes. Pour résoudre cette difficulté, nous avons émis le vœu de voir investir des pouvoirs nécessaires une autorité locale à laquelle armateurs et pêcheurs pourraient à l'avenir exposer directement et immédiatement leurs griefs et desiderata. Un arrêté royal en date du 23 août 1939 instituant un Service de la Pêche maritime avec siège à Ostende est venu apporter remède à cette situation. Les attributions de ce nouveau service comprennent :

- la surveillance de la pêche maritime ;
- la rationalisation de l'industrie de la pêche ;
- l'introduction d'études et de propositions relatives à la pêche maritime ;
- toutes mesures de mobilisation ;
- la collaboration aux mesures d'exécution de contingentement et la surveillance du personnel de l'Office Central de Contingents et de Licences chargé de cette exécution ;

- l'application des lois sociales à la pêche maritime ;
- la surveillance de la Caisse Commune ;
- l'inspection de l'enseignement de la pêche ;
- la collaboration au conseil professionnel ;
- l'utilisation des statistiques de la pêche ;
- l'utilisation des résultats de l'exploration de la mer.

Le directeur du nouveau service s'est vu accorder des délégations fort étendues. En outre, les commissaires maritimes ont reçu pour instructions de prêter la collaboration la plus large à ce nouveau service de la pêche.

Cette réorganisation a produit une excellente impression dans les milieux de la pêche maritime où l'on en attend les meilleurs résultats.

Dans notre rapport sur le budget pour l'exercice 1939, nous avons signalé que, dans le domaine de la recherche scientifique, il fallait davantage s'inspirer de ce qui se fait à l'étranger, en vue de créer un lien étroit entre la science et la pratique de la pêche maritime. Nous avons été heureux d'apprendre qu'un projet de réorganisation de l'Institut d'Etudes Maritimes avait été élaboré par le Département, comportant à côté de la section chargée des études purement scientifiques, la création d'une section à caractère technique à laquelle les pêcheurs pourront s'adresser en vue d'obtenir des conseils d'ordre pratique.

Enfin, dans leur effort tendant à proportionner les charges aux bénéfices de leur exploitation, les armateurs à la pêche qui assurent leur personnel contre les accidents

III. — Zeevischerij.

Zoals wij de eer hadden er op te wijzen, in het verleden jaar ingediend verslag over de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, bestond er geen rechtstreeksch verband tusschen het Hoofdbestuur en de zeevischvangst-kringen. De vraagstukken oprijzend voor de zeevischvangst-industrie vergen soms dringende oplossingen. Voor de oplossing van die moeilijkheden, hadden wij den wensch uitgedrukt, dat de noodige bevoegdheden zouden worden verleend aan een plaatselijke autoriteit, aan welke de reeders en visschers in de toekomst rechtstreeks en dadelijk hun klachten en wenschen zouden kunnen overmaken. Een Koninklijk besluit, van 23 Augustus 1939, houdende instelling van een Zeevischerijdienst met zetel te Oostende, heeft dien toestand verholpen. De bevoegdheden van dien dienst omvatten :

- het toezicht op de zeevischvangst ;
- de rationaliseering van de vischvangstnijverheid ;
- de indiening van studies en voorstellen betreffende de zeevischvangst ;
- allerhande mobilisatiemaatregelen.
- de medewerking aan de uitvoeringsmaatregelen van contingentteering en het toezicht van het personeel van het Centraal Bureau voor Contingenten en Vergunningen met die uitvoering belast ;
- de toepassing van de sociale wetten op de zeevischerij ;
- het toezicht op de Gemeenschappelijke Kas ;
- het toezicht op het onderwijs der visscherij ;
- de medewerking aan den beroepsraad ;
- het benutten van de vischvangststatistieken ;
- het benutten van de uitslagen van de zeeexploratie.

Aan den directeur van den nieuwen dienst werd een zeer uitgebreide bevoegdheid toegekend. Bovendien, werd aan de waterschouten opdracht gegeven de ruimste medewerking te verleen aan dezen nieuwen dienst van de vischerij.

Deze herinrichting heeft een uitstekenden indruk gemaakt in de kringen van de zeevischerij, alwaar men de beste uitslagen er van verwacht.

In ons verslag over de begroting voor het dienstjaar 1939, hebben wij er op gewezen dat men, op het gebied van het wetenschappelijk onderzoek, meer aandacht moest schenken aan wat in het buitenland gebeurt, ten einde een nauwer verband tot stand te brengen tusschen de wetenschap en de beoefening van de zeevischerij. Wij hebben met genoegen vernomen dat een ontwerp tot herinrichting van het Instituut voor Zeestudiën werd opge maakt door het Departement dat, benevens de afdeling voor louter wetenschappelijke studiën, de inrichting voorziet van een afdeling met technisch karakter, tot welke de visschers zich zullen kunnen wenden voor raadgevingen van practischen aard.

Eindelijk, in hun poging om de lasten in verhouding te brengen met de winsten van hun bedrijf, zouden de vischerijreeders — die hun personeel tegen arbeidsonge-

de travail, auprès de la Caisse Commune, seraient désireux de voir adopter, comme base du calcul des primes, un pourcentage sur le prix de vente du produit de la pêche, au lieu du salaire moyen payé aux équipages.

IV. — Matériel nouveau.

Un nouveau garde-pêche d'un déplacement de 1,600 tonnes et d'une vitesse de 30 nœuds a été commandé en remplacement du « Zinnia ». Les travaux de construction progressent normalement et, selon toute vraisemblance, cette unité pourra être livrée vers la fin de 1940.

Une nouvelle malle du type du dernier paquebot en service, le « Prince Albert » est également en construction. Baptisée « Prins Filip », elle a été lancée le 29 septembre 1939 et les travaux de parachèvement se poursuivent activement. La livraison pourra en être effectuée en juin 1940.

Les deux derniers bateaux-pilotes en service, acquis en vue de moderniser et d'améliorer la flotte affectée à cet important service du pilotage, furent commandés le 9 septembre 1936 et mis en ligne au début de 1938.

Enfin, deux vedettes rapides ont été achetées pour les besoins combinés de la Marine et de l'Aéronautique militaire. Commandées en Angleterre le 11 juillet 1939, ces vedettes qui ont une vitesse de 24 nœuds furent livrées fin novembre dernier.

V. — Service des malles Ostende-Douvres.

1° *Exploitation* : Les hostilités sur mer rendent particulièrement difficile l'exploitation de notre ligne nationale. Le trafic est en régression sérieuse, ce qui a justifié la réduction du nombre des départs. Le port de Douvres n'étant plus accessible, nos malles se rendent actuellement à Folkestone.

En 1939, des excursions d'un jour, à des prix très avantageux, au départ d'Ostende vers Folkestone, Canterbury et Boulogne furent organisées, en collaboration avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges. Malheureusement, les complications internationales et la menace de guerre au cours de l'été dernier n'ont pas permis de remporter le succès escompté et qui avait d'ailleurs couronné cette heureuse innovation en 1938.

Le tableau ci-après fait ressortir la régression du trafic au cours de l'année 1939, par rapport à 1938, en ce qui concerne le nombre de passagers et d'automobiles transportés ainsi que les recettes réalisées :

vallen verzekeren bij de *Gemeenschappelijke Kas*, — verlangen dat, als grondslag voor het berekenen der premie, een percent zou worden genomen op den verkoopprijs van de vischvangst, in stede van op het gemiddeld salaris dat aan het zeevolk wordt uitbetaald.

IV. — Nieuw materieel.

Een nieuw politieschip voor de visscherij, met een waterverplaatsing van 1,600 ton en een snelheid van 30 knopen, werd besteld ter vervanging van de « Zinnia ». De bouw van het schip verloopt normaal en, naar alle waarschijnlijkheid, zal deze eenheid, tegen einde 1940, kunnen worden afgeleverd.

Ook een nieuwe maalboot van het type der jongste in dienst gekomen, de « Prince Albert », staat op de helling. Zij liep van stapel, op 29 September 1939, met den naam « Prins Filip » en de voltooiingswerken worden ijverig voortgezet. De boot zal, in Juni 1940, kunnen worden afgeleverd.

De laatste twee loodsbooten in dienst werden aangekocht om de vloot die deel uitmaakt van dezen belangrijke loodsdienst te moderniseeren en te verbeteren; zij werden besteld op 9 September 1936 en in de vaart gebracht, begin 1938.

Ten slotte, werden twee snelvarende wachtschepen aangekocht voor de behoeften zoowel van het Zeewezen als van de Militaire Luchtvaart. Ze werden besteld, in Engeland, op 11 Juli 1939. Die wachtschepen, met een snelheid van 24 knopen, werden einde November j.l. geleverd.

V. — Dienst van de maalbooten Oostende-Dover.

1° *Exploitatie* : Wegens de vijandelijkheden op zee, wordt de exploitatie van onze nationale lijn ten eerste bemoeilijkt. Het verkeer is in ernstige mate teruggelopen, zoodat het aantal afvaarten moest worden verminderd. Daar de haven van Dover voor het verkeer gesloten werd, varen onze maalbooten thans op Folkestone.

In 1939, werden eendaagsche reizen, tegen uiterst voordeelige prijzen ingericht van Oostende uit naar Folkestone, Canterbury en Boulogne, in samenwerking met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen. Ongelukkig bleef, in den afgelopen Zomer, wegens de internationale verwickelingen en de oorlogsdreiging, de verwachte bijval uit, waarmede deze gelukkige nieuwigheid in 1938 werd bekroond.

Bijgaande tabel toont den achteruitloop van het vervoer, in 1939, vergeleken met 1938, voor wat betreft het aantal reizigers en autos, alsmede de gemaakte ontvangsten :

Mois	Recettes	Passagers	Autos	Maand	Ontvangsten	Reizigers	Autos
1938 :				1938 :			
Janvier fr.	1,573,841.39	22,210	175	Januari fr.	1,573,841.39	22,210	175
Février	1,361,402.31	13,545	122	Februari... ..	1,361,402.31	13,545	122
Mars	1,793,011.50	15,201	206	Maart	1,793,011.50	15,201	206
Avril	3,387,252.45	51,583	493	April... ..	3,387,252.45	51,583	493
Mai	2,908,192.29	28,331	492	Mei	2,908,192.29	28,331	492
Juin	5,606,862.04	66,573	1,034	Juni	5,606,862.04	66,573	1,034
Juillet	11,853,254.23	145,339	2,420	Juli	11,853,254.23	145,339	2,420
Août	10,808,772.80	160,903	3,142	Augustus	10,808,772.80	160,903	3,142
Septembre	3,987,487.72	74,038	1,570	September	3,987,487.72	74,038	1,570
Octobre	1,399,021.59	14,580	260	October	1,399,021.59	14,580	260
Novembre	861,548.76	10,900	118	November	861,548.76	10,900	118
Décembre	3,750,283.24	17,427	135	December	3,750,283.24	17,427	135
Total fr.	49,290,930.32	620,630	10,167	Totaal... .. fr.	49,290,930.32	620,630	10,167
1939 :				1939 :			
Janvier fr.	1,118,221.25	17,800	142	Januari fr.	1,118,221.25	17,800	142
Février	1,142,219.18	11,856	91	Februari... ..	1,142,219.18	11,856	91
Mars	1,672,429.80	13,128	146	Maart... ..	1,672,429.80	13,128	146
Avril	2,659,731.61	38,779	302	April... ..	2,659,731.61	38,779	302
Mai	3,634,134.95	29,611	306	Mei	3,634,134.95	29,611	306
Juin	3,758,140.67	35,730	610	Juni	3,758,140.67	35,730	610
Juillet	6,673,849.16	91,063	1,564	Juli	6,673,849.16	91,063	1,564
Août	7,091,293.79	121,876	2,041	Augustus	7,091,293.79	121,876	2,041
Septembre	1,500,000.00*	5,150	93	September	1,500,000.00*	5,150	93
Octobre	200,000.00*	1,903	14	October	200,000.00*	1,903	14
Novembre	300,000.00*	1,284	18	November	300,000.00*	1,284	18
Décembre	1,500,000.00*	1,098	8	December	1,500,000.00*	1,098	8
Total fr.	31,250,020.41*	369,278	5,335	Totaal fr.	31,250,020.41*	369,278	5,335

* Chiffres approximatifs.

2^o *Personnel* : Pour se rendre compte combien sont justes et fondées certaines revendications présentées par le personnel navigant de l'Etat, il convient de se pénétrer de cette idée qu'il existe un « *front de la mer* » qui, au delà du littoral, se perd dans les brumes du large. Ce « *front de la mer* » auquel si peu de gens songent expose jour et nuit nos marins à un *risque de guerre* dont le caractère *extraordinaire* ne peut être sérieusement contesté par personne. Les armateurs l'ont fort bien compris et, de ce chef, ils allouent à leur personnel navigant une prime exceptionnelle calculée à raison de 70 p. c. des salaires et traitements,

Outre le risque de mer, les équipages et officiers de nos malles connaissent encore les angoisses et les risques afférents au séjour dans un port anglais visé par l'aviation allemande.

Pour risques extraordinaires encourus *en temps de paix*, l'Administration, par arrêté, en date du 28 novembre dernier, a décidé d'accorder à son personnel navigant, à partir du 1^{er} octobre 1939, une indemnité variant suivant les

* Benaderde cijfers.

2^o *Personeel* : Om zich er van te overtuigen hoe billijk en gegrond sommige desiderata van het varend personeel van den Staat zijn, moet men zich wel in het hoofd prenten dat er een « *zeefront* » bestaat, dat zich ver buiten de zeekust uitstrekt tot den wasigen einder. Dit « *zeefront* », waaraan zoo weinigen denken, stelt onze zeelieden dag en nacht bloot aan een « *oorlogsrisico* » waarvan het *buitengewoon* karakter door niemand ernstig kan worden betwist. De reeders hebben dit ingezien en keeren aan hun varend personeel een uitzonderlijke premie uit, welke wordt berekend tegen 70 t. h. van de loonen en wedden.

Behalve het oorlogsrisico, kennen de bemanningen en de officieren van onze maalbooten nog den angst en de risico's van een verblijf in een Engelsche haven die het mikpunt is van de Deutsche luchtvaart.

Wegens buitengewone risico's *in vreedestijd* opgelopen, heeft het Bestuur, bij besluit d. d. 28 November j. l., beslist, aan haar varend personeel, met ingang op 1 October 1939, een vergoeding te verleenen, verschillend vol-

grades et qui est de fr. 25.50 pour les commandants et de fr. 12.75 pour les matelots et chauffeurs. Cette prime est nettement insuffisante et il semble qu'il serait équitable de mettre les marins au service de l'Etat sur un pied d'égalité avec leurs collègues navigant au commerce.

En exécution d'un contrat collectif, signé en date du 31 juillet 1936, les armateurs belges paient au personnel des machines une prime de 25 p. c. du salaire, à titre de compensation pour les conditions malsaines dans lesquelles il est amené à effectuer son travail et surtout parce que la motorisation de la flotte a donné aux mécaniciens un véritable caractère de spécialistes. Pareille prime n'a jamais été allouée par l'Etat. Il existe toutefois pour le personnel des machines des malles un système de primes calculées à raison des économies réalisées dans la consommation de carburant, combustible et huile. Mais le calcul de ces primes est à ce point compliqué que le personnel ne dispose d'aucun moyen de contrôle effectif; en outre, le paiement des primes a lieu avec des retards considérables atteignant parfois plusieurs mois.

D'autre part, dans la marine marchande, les officiers mécaniciens brevetés qui remplissent une fonction inférieure au grade de leur brevet bénéficient d'une prime mensuelle de 50 francs. Jamais l'Etat n'a alloué semblable prime qui ne représenterait qu'une dépense annuelle de 24,000 francs, compte tenu du fait qu'il n'y a que quarante agents réunissant les conditions pour en bénéficier.

Depuis le début de l'état de mobilisation, une prestation supplémentaire d'une heure par jour a été imposée sans rétribution au personnel navigant du service des malles. Il nous paraît qu'il y a lieu de mettre fin à cet état de choses, en accordant aux intéressés une rémunération en rapport avec les prestations supplémentaires effectuées.

Dans un esprit d'équité, le régime des primes devrait faire l'objet d'un nouvel examen, de manière à supprimer dans la mesure du possible l'inégalité par trop grande qui existe entre les marins au service de l'Etat et ceux navigant pour l'armement privé.

Il faudrait enfin que les indemnités et pensions dues en cas d'accidents et de pertes de vies humaines aux membres du personnel navigant et à leurs héritiers soient adaptées aux circonstances du moment, car il est évident que les accidents et pertes de vies qui viendraient à se produire dans la marine de l'Etat, par suite d'un fait de guerre, n'auraient pas le caractère de simples accidents de travail et il serait injuste de les soumettre à un règlement d'indemnités ou de pensions sur la base des lois et règlements administratifs visant les accidents soumis au risque normal du temps de paix. Pour la marine marchande, les indemnités légales ont d'ailleurs été majorées de 50 p. c. Une mesure identique s'impose en faveur des marins de l'Etat.

VI. — Pilotage.

De tous les marins au service de l'Etat, nos pilotes sont, à toute évidence, les plus exposés aux dangers de la guerre sur mer. Outre le danger des mines et des sous-marins au-

gens de graden en ten bedrage van fr. 25.50 voor de bevelhebbers en fr. 12.75 voor de matrozen en stokers. Die premie is blijkbaar onvoldoende en het schijnt billijk de zeelieden in dienst van den Staat op gelijken voet te stellen met hun collega's van de Koopvaardijvloot.

In uitvoering van een collectieve arbeidsovereenkomst, op 31 Juli 1936 geteekend, betalen de Belgische reeders aan het machinepersoneel een premie van 25 t. h. van het loon, bij wijze van vergelding voor de ongezonde voorwaarden waarin het zijn arbeid moet verrichten en vooral, omdat de motorisatie van de vloot de werktuigkundigen tot oprechte specialisten heeft bestempeld. Dergelijke premie werd nooit door den Staat toegekend. Er bestaat, evenwel, voor het machinepersoneel van de maalbooten, een premiestelsel dat wordt berekend volgens de hoeveelheid uitgespaarde stookolie, brandstof en olie. De berekening van deze premien is echter dermate ingewikkeld, dat het personeel het middel niet heeft om ze werkelijk te controleren; bovendien, heeft de betaling van de premien met zoo'n aanzienlijke vertraging plaats, dat zij soms maanden aanloopt.

Anderzijds, ontvangen de officieren-werktuigkundigen met brevet van de Koopvaardijvloot, die een lagere bediening waarnemen dan den graad van hun brevet, een maandelijksche premie van 50 frank. Nooit kende de Staat dergelijke premie toe, welke zou neerkomen op een jaarlijksche uitgave van slechts 24,000 frank, vermits men maar veertig agenten telt die in dit geval verkeerden.

Sedert het begin van den staat van mobilisatie, werd elken dag een onbezoldigd overuur opgelegd aan het varende personeel van den dienst der maalbooten. Naar onze meening, moet hieraan een einde worden gemaakt door aan de belanghebbenden een bezoldiging toe te kennen, welke in verhouding is tot de bijkomende prestaties.

Billijkheidshalve, zou het premiestelsel opnieuw moeten worden onderzocht om, voor zoover dit mogelijk is, de al te groote ongelijkheid weg te nemen, die bestaat tusschen de zeelieden in dienst van den Staat en degenen die voor de private reederij varen.

De vergoedingen en pensioenen bij ongevallen en verlies aan menschenlevens, aan de leden van het scheepspersoneel en aan hun erfgenamen verschuldigd, zouden aan de omstandigheden van het oogenblik moeten aangepast worden, want het is duidelijk dat de ongevallen en het verlies aan menschenlevens, welke zich in scheepvaartdienst van den Staat wegens een feit van oorlog zouden voordoen, uiteraard geen eenvoudige werkongevallen zouden zijn en het ware onbillijk ze te onderwerpen aan een vergoedings- of pensioenregeling op grondslag van de bestuurlijke wetten en reglementen, welke op de ongevallen slaan die onder het normale risico van vrede tijd vallen. Voor de koopvaardij schepen werden, trouwens de wettelijke schadeloosstellingen met 50 t. h. verhoogd. Een zelfde maatregel moet ook voor de zeelieden van den Staat genomen worden.

VI. — Loodswezen.

Onder al de zeelieden in Staatsdienst, zijn onze loodsen ongetwijfeld het meest aan de gevaren van den zeeoorlog blootgesteld. Boven het gevaar van de mijnen en de duik-

quel sont exposés tous ceux qui naviguent sous pavillon neutre, ils doivent en outre parfois exercer leurs fonctions dans les eaux internationales à bord de navires battant pavillon d'une puissance belligérante; ces navires, armés ou non, sont particulièrement exposés aux torpillages sans avertissement et aux attaques aériennes.

Pendant leur séjour à terre, les pilotes de mer doivent en outre participer à des patrouilles chargées de la recherche des mines au large de notre côte.

Alors que par suite du danger, l'Administration a songé — et il faut l'en féliciter — à mettre à l'abri nos bateaux-phares qu'elle a remplacés par des bouées lumineuses, par contre, la vie de nos pilotes reste exposée la nuit. En effet, le service de nuit en mer a été maintenu pour les pilotes dont les bateaux doivent croiser aux environs de leur poste de stationnement, alors qu'à raison du danger, le service du pilotage a été suspendu la nuit, en France, pour les ports de la côte Nord-Ouest, et en Angleterre, pour les ports des côtes Sud et Est. On peut se demander s'il n'y aurait pas lieu de faire de même, d'autant plus que les bateaux navigant la nuit en Mer du Nord sont actuellement peu nombreux. Peut-être l'Administration de la Marine pourrait-elle se borner à assurer les besoins en pilotes de mer, entre le lever et le coucher du soleil. De la sorte, l'Etat limiterait considérablement le risque de perte de vies humaines auquel sont exposés les pilotes belges. Le Département, en collaboration avec le Ministère des Affaires Etrangères, devrait d'urgence négocier une entente avec les Pays-Bas, en vue de régler la question des heures de service du pilotage pour la durée des hostilités sur mer. En attendant qu'une décision intervienne, il importe en tout cas de munir nos bateaux-pilotes de projecteurs disposés à l'avant des navires et suffisamment puissants pour permettre de découvrir et d'éviter les mines flottantes. Les moyens d'éclairage dont disposent en ce moment à cet effet nos bateaux-pilotes donnent un faisceau lumineux n'éclairant à l'avant que sur une distance maximum de 20 mètres; or cette distance est parcourue par le bateau en 3 secondes de temps et il va de soi qu'il n'existe dès lors aucune chance sérieuse d'échapper la nuit à une mine flottante, même si elle avait été aperçue.

Enfin, la rémunération des pilotes devrait également d'urgence faire l'objet d'une révision temporaire pour la durée des hostilités sur mer, non seulement à raison du risque de guerre, mais également à raison du fait que les pilotes sont rétribués au moyen d'un tantième pour cent sur les droits de pilotage perçus par l'Etat. Or, la baisse importante du trafic vers nos ports a entraîné une chute des recettes de droits de pilotage qui, par voie de conséquence, a provoqué une réduction considérable des ressources professionnelles des pilotes.

Nous avons appris que des propositions ont été introduites par l'Administration de la Marine, avec effet rétroactif au 1^{er} septembre 1939, en vue d'assurer aux pilotes, outre certaines remises sur les recettes qu'ils procurent au Trésor, un gain mensuel fixe correspondant environ aux

booten, waaraan blootgesteld zijn al diegenen welke onder neutrale vlag varen, moeten zij bovendien soms nog hun bediening uitoefenen in de internationale waters, aan boord van schepen welke onder vlag van een oorlogvoerende mogendheid varen. Bewapend of niet, zijn die schepen vooral aan torpedeering zonder waarschuwing en aan de luchtaanvallen blootgesteld.

Tijdens hun verblijf aan wal, moeten onze zeeloodsen bovendien medepatrouilleeren om de mijnen langs onze kust op te sporen.

Wanneer, anderzijds, het Bestuur, om reden van gevaar — en men moet het er om gelukwensen — er over gewaakt heeft onze vuurschepen in veiligheid te brengen en ze te vervangen door lichtboeien, blijft integendeel het leven van onze loodszen 's nachts aan gevaar blootgesteld. Inderdaad, werd de nachtdienst op zee behouden voor de loodszen wier schepen kruisen moeten in de nabijheid van hun standplaats, dan wanneer, om reden van gevaar, de loodsdienst 's nachts geschorst werd, in Frankrijk, voor de havens van de Noord-Westkust en, in Engeland, voor de havens van de Zuid- en Oostkust. Men vraagt zich af of men niet hetzelfde diende te doen, zooveel te meer daar de schepen welke, op dit oogenblik, 's nachts op de Noord-zee varen, weinig talrijk zijn. Misschien zou het Bestuur van Zeewezen best in de loodsnoodwendigheden op zee, slechts tusschen zonsopgang en -ondergang voorzien. Aldus zou de Staat het gevaar van verlies aan menschenlevens, waaraan onze Belgische loodszen blootgesteld zijn, aanzienlijk verminderen. Het Departement, met de medewerking van het Ministerie van Buitenlandsche Zaken, zou onverwijld moeten onderhandelen met Nederland, ten einde de kwestie van de diensturen van het loodswezen te regelen, voor den duur der vijandelijkheden op zee. In afwachting van een beslissing, moet men, in elk geval, onze loodsbooten van schijnwerpers voorzien, die vooraan de schepen zijn opgesteld en sterk genoeg om de vlottende mijnen te ontdekken en uit den weg te varen. De verlichtingsmiddelen waarmede onze loodsbooten daartoe voorzien zijn, werpen een lichtbundel uit, welke ten hoogste slechts een afstand van 20 meter vóór het schip verlicht; welnu, deze afstand wordt door het schip op 3 seconden afgelegd, en vanzelfsprekend, bestaat er dan niet de minste ernstige kans 's nachts aan een vlottende mijn te ontsnappen, zelf wanneer zij gezien werd.

Ten slotte, zou de bezoldiging van de loodszen insgelijks dringend tijdelijk moeten herzien worden, voor den duur van de vijandelijkheden op zee; niet slechts wegens het oorlogsgevaar, maar insgelijks wegens het feit dat de loodszen bezoldigd worden bij wijze van een percentage op de loodsrechten door den Staat geïnd. Welnu, de aanzienlijke vermindering van het verkeer naar onze havens heeft een daling van de ontvangen loodsrechten meegebracht, die voor gevolg had een aanzienlijke inkrimping van de beroepsinkomsten van de loodszen.

Wij vernamen dat het Bestuur van het Zeewezen voorstellen heeft gedaan, terugwerkend tot op 1 September 1939 ten einde aan de loodszen, benevens zekere kortingen op de door hen aan de Thesaurie verschaftte ontvangsten, een vast maandelijksch gewin te verzekeren, dat ongeveer

3/4 des gains moyens réalisés *en temps normal* par les intéressés. Nous estimons que la mesure envisagée est absolument insuffisante, en raison du risque de guerre auquel sont soumis les pilotes.

VII. — Mesures législatives.

Par la loi du 1^{er} février 1939 sur l'organisation des crédits pour le développement des flottes marchande et de pêche et pour l'encouragement à la construction navale, l'Etat a été autorisé à :

a) garantir à concurrence de 375,000,000 de francs au plus le remboursement en principal, intérêts et accessoires, de prêts consentis par des institutions publiques de crédit aux armateurs et aux sociétés d'armement belges, en vue du renouvellement et du développement de préférence par construction sur chantiers belges, des flottes marchande et de pêche belges ;

b) consentir aux bénéficiaires des dits prêts, des subides qui ne pourront, en aucun cas, dépasser l'équivalent d'un intérêt calculé au taux de 3 p. c. l'an sur les capitaux restant dus. Cette mesure a été prise en vue de réduire la charge des intérêts pour les armateurs. Il convient cependant de remarquer que cette intervention de l'Etat a été limitée à une somme maximum de 11,250,000 francs par an.

Un arrêté royal en date du 23 juin 1939 a fixé la procédure d'introduction et d'examen des demandes.

Signalons enfin que le Gouvernement a déposé sur le bureau du Sénat les trois projets de loi ci-après :

- sur l'immatriculation obligatoire des navires et bateaux ;
- portant révision de la loi du 20 septembre 1903 sur les lettres de mer ;
- sur le certificat d'immatriculation des bateaux.

VIII. — Mesures diverses.

1. — En vue de permettre au Gouvernement de protester à *bref délai* auprès des puissances belligérantes, en cas d'attaques dirigées contre des unités de nos flottes marchande et de pêche ainsi qu'en cas de perte ou d'avaries de navires belges, par faits de guerre, une procédure d'enquête sommaire devrait être envisagée. Celle-ci pourrait sans doute être réalisée grâce à la collaboration des commissaires et inspecteurs maritimes. Actuellement, le Ministère des Affaires Etrangères n'intervient par la voie diplomatique qu'après examen du cas par le Conseil d'Enquête Maritime. Or, cette admirable juridiction, qui rend

overeenkomt met de 3/4 van het gemiddeld gewin door de betrokkenen *in normalen tijd* gemaakt. Wij zijn van meening dat de overwogen maatregel volstrekt onvoldoende is, wegens het oorlogs-risico waaraan de loodsen zijn blootgesteld.

VII. — Wetgevingsmaatregelen.

Door de wet van 1 Februari 1939, tot inrichting van het krediet voor de uitbreiding van koopvaardij- en visschersvloten en tot aanmoediging van den scheepsbouw, wordt aan den Staat toegelaten :

a) tot een bedrag van hoogstens 375 miljoen frank, de terugbetaling — in hoofdsom, interesten en bijhoorigheden — te waarborgen van leeningen door openbare kredietinstellingen toegestaan aan de Belgische reeders en reederijen, tot vernieuwing en uitbreiding, bij voorkeur door aanbouw op Belgische scheepswerven, van de Belgische koopvaardij- en visschersvloot ;

b) aan de verkrijgers van bedoelde leeningen toelagen te verleen die, in geen geval, hooger mogen belopen dan het bedrag overeenstemmende met een interest tegen 3 t. h. 's jaars op de verschuldigd blijvende kapitalen. Deze maatregel werd getroffen ten einde voor de reeders den last van de interesten te verminderen. Men moet evenwel doen opmerken dat deze tusschenkomst van den Staat beperkt werd tot ten hoogste 11,250,000 frank per jaar.

Een Koninklijk besluit van 23 Juni 1939 heeft de inleidings- en onderzoeksprocedure van de aanvragen vastgesteld.

Wijzen wij er ten slotte op, dat de Regeering op het Bureau van den Senaat de drie hiernavolgende wetsontwerpen heeft ingediend :

- op de verplichte inschrijving van schepen en vaartuigen ;
- houdende herziening van de wet van 20 September 1903 op de zeebrieven ;
- over het getuigschrift van inschrijving van de vaartuigen.

VIII. — Maatregelen van allerlei aard.

1. — Ten einde de Regeering toe te laten *spoedig* bij de oorlogvoerende mogendheden protest aan te tekenen, in geval van aanvallen gericht tegen eenheden van onze koopvaardij- of visschersvloot, zou men een procedure van getuigenverhoor bij korte behandeling moeten overwegen. Deze zou ongetwijfeld kunnen verwezenlijkt worden, dank zij de medewerking van de waterschouten en toezichters. Op dit oogenblik, komt de Minister van Buitenlandsche Zaken langs diplomatieken weg, slechts tusschen, na onderzoek van het geval door den Onderzoeksraad van de Zeevaart, Welnu, dit bewonderenswaardig

d'inappréciables services au Pays dans le domaine maritime, est surchargée de travail et les règles de procédure qu'elle est tenue d'observer ne lui permettent souvent de rendre ses sentences que plusieurs semaines après les faits.

Nous émettons le vœu de voir remédier à cette situation.

2. — Au cours de la discussion générale du Budget du Ministère des Communications de 1939, à la séance du 15 juin dernier, nous avons attiré l'attention du Gouvernement sur l'intérêt qu'il y aurait à organiser au littoral, à l'usage du personnel navigant, des fonctionnaires et des agents subalternes de la Marine de l'Etat, un centre médical et, tout au moins, un dispensaire. Cette mesure permettrait de réaliser des économies et éviterait aux malades et victimes d'accidents de devoir se rendre à Gand pour s'y faire soigner. La promesse gouvernementale d'examen attentif du problème n'ayant abouti à aucune réalisation pratique, nous nous permettons d'insister, dans l'espoir que l'Administration ne perde pas de vue cette question qui ne manque assurément pas d'intérêt.

3. — Nous nous permettons également de rappeler à l'attention du Gouvernement les revendications des marins anciens combattants de la guerre 1914-1918, auxquelles il n'a pas encore été réservé une suite favorable, dans la mesure où elles furent reconnues légitimes et fondées.

Dans cet ordre d'idées, nous regrettons de devoir constater que l'engagement formel du Gouvernement d'accorder un jour de congé le jour anniversaire de l'armistice aux anciens combattants marins au service de l'Etat n'a pas encore été tenu.

4. — En 1939, l'Etat-Major du navire-école « Mercator » a été incorporé dans les cadres. Cette mesure d'équité a été favorablement accueillie dans les milieux maritimes.

5. — L'Administration de la Marine a mis à l'étude un projet de réorganisation de la Commission de Mariculture et de Mytiliculture.

TRANSPORTS CONCEDES

I. — Organisation de la Direction Supérieure.

Depuis un certain temps, il était avéré que la Direction Supérieure des Services de Transports concédés, constituée à une époque où il n'était pas possible de lui donner la structure requise par l'ampleur du rôle qui lui était assigné, ne disposait plus des moyens d'action nécessaires pour remplir convenablement sa mission.

L'importance sans cesse grandissante de l'élément technique autant que la multiplication des objectifs d'ordre administratif, nécessitait une répartition plus judicieuse des attributions et une extension du personnel de la dite D. S. T. C.

La 3^{me} Direction s'occupait naguère de toutes les ques-

rechtscollege dat, op zeevaartgebied, aan het Land onschatbare diensten bewijst, is overlast met werk, en de regelen van procedure, welke het dient te volgen, laten het dikwijls niet toe zijn beslissingen te vellen, tenzij meerdere weken na de feiten.

Wij drukken den wensch uit dat deze toestand zou worden verholpen.

2. — Tijdens de algemeene bespreking van de Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen van 1939, in de vergadering van 15 Juni laatst, hadden wij de aandacht van de Regeering gevestigd op het belang van aan de kust, ten gebuike van de ambtenaars, van het varende personeel en van de ondergeschikte beambten, een medisch centrum, of ten minste, een dispensarium in te richten. Deze maatregel zou toelaten besparingen te doen en zou aan de slachtoffers van ongevallen de reis naar Gent besparen om er zich te laten verzorgen. Daar de belofte van de Regeering het vraagstuk aandachtig te onderzoeken tot geen enkel practischen uitslag heeft geleid, durven wij aandringen, met de hoop dat het Bestuur dit vraagstuk, dat niet zonder belang is, niet uit het oog zal verliezen.

3. — Wij zijn tevens zoo vrij opnieuw de aandacht van de Regeering te vestigen op de eischen van de zeelieden, oud-strijders van den oorlog 1914-1918, waarop nog geen gunstig gevolg werd gegeven, in de maat waarin zij als gerechtvaardigd en gegrond voorkwamen.

In dezen gedachtengang, betreuren wij het te moeten vaststellen dat de uitdrukkelijke verbintenis van de Regeering, om een dag verlof te verleenen, op den verjaardag van den wapenstilstand, aan de zeelieden in Staatsdienst, welke oud-strijders zijn, nog niet werd nagekomen.

4. — In 1939, werd de Staf van het schoolschip « Mercator » in de kaders ingelijfd. Deze billijke maatregel werd in de zeevaartmiddens gunstig onthaald.

5. — Het Bestuur van het Zeewezen heeft een ontwerp ter studie gelegd van de reorganisatie van de Commissie voor de zeevisch- en mosselteelt.

VERGUNDE VERVOERDIENSTEN

I. — Inrichting van de Hooge Directie.

Sedert enkelen tijd, is men tot de vaststelling gekomen, dat de Hooge Directie der vergunde vervoerdiensten, opgericht op een oogenblik dat het niet mogelijk was haar een structuur te geven, vereischt door den omvang van de haar opgedragen taak, niet meer beschikt over de noodige actiemiddelen om haar opdracht behoorlijk te vervullen.

De steeds toenemende belangrijkheid van den technischen factor, zoowel als de vermenigvuldiging van de doeleinden van administratieven aard, vergden een meer gepaste indeeling der bezigheden en een uitbreiding van het personeel van vermelde H. D. V. V.

De 3^o Directie hield zich vroeger bezig met al de kwes-

tions, tant d'ordre administratif que technique, relatives aux transports automobiles de personnes par route, y compris les tramways et les trolleybus; il en était de même pour « l'Office des Transports par Route », pour tout ce qui concerne le transport des marchandises.

La réorganisation a eu pour résultat, la création d'une 4^{me} Direction qui établit et applique la réglementation administrative, pour tous les transports de personnes, d'une 5^{me} Direction qui s'occupe de la réglementation administrative des transports de marchandises et, enfin, d'une 3^{me} Direction exclusivement technique, qui contrôle les conditions techniques des véhicules, tant pour le transport de personnes que pour le transport de choses et qui est chargée, d'autre part, de la surveillance des industries de construction et de montage automobile.

Un arrêté royal du 3 novembre 1939 a consacré cette réorganisation, qui est actuellement en voie de réalisation.

II. — Législation sur les transports à titre onéreux par route.

1. — Un arrêté royal en date du 30 août 1939 impose aux véhicules carrossés pour 6 personnes ou moins (taxis) des conditions de sécurité et de contrôle, à l'instar de ce qui est déjà en vigueur pour les autobus et les autocars.

Il s'agit de la détermination des conditions techniques auxquelles les véhicules doivent répondre, pour obtenir le permis de circulation réglementaire.

2. — Un arrêté royal daté du 29 août 1939 établit une réglementation technique du même genre, pour les véhicules utilisés pour les transports de choses, contre rémunération.

3. — Un arrêté royal daté du 15 décembre 1938 confie à des organismes agréés, la mission de vérifier si les véhicules répondent aux conditions techniques prescrites et sont susceptibles d'être pourvus du permis de circulation.

Cet arrêté impose aux organismes agréés, d'une part, un niveau scientifique adéquat et, d'autre part, un outillage de contrôle moderne et perfectionné.

Malheureusement, les événements actuels font obstacle à la mise en application des mesures énoncées ci-dessus.

4. — Un arrêté royal, en date du 18 janvier 1939, a mis au point les dispositions d'un arrêté royal précédent du 17 septembre 1936 portant règlement sur la sélection et la surveillance médicales des chauffeurs des services publics de transports de personnes.

Le nouvel arrêté a eu pour but d'atténuer la rigueur des dispositions de l'arrêté précédent, notamment en faveur des chauffeurs ayant déjà une longue pratique professionnelle et que les méthodes scientifiques de détection du daltonisme arrivaient à faire déclarer inaptes à la conduite de véhicules.

ties, zoo van bestuurlijken als van technischen aard, betreffende het personenvervoer per auto op de baan, met daarbij de trams en trolleybussen; hetzelfde gold voor den Dienst voor het Wegvervoer, wat betreft het vervoer van goederen.

De herinrichting had de oprichting voor gevolg van een 4^e Directie, welke de administratieve reglementeering, voor alle personenvervoer opmaakt en toepast; van een 5^e Directie, belast met de administratieve reglementeering van het goederenvervoer, en, ten slotte, van een 3^e Directie, van uitsluitend technischen aard, belast met de controle inzake de technische vereischten der voertuigen, zoowel wat het personen- als het goederenvervoer betreft, en die, anderzijds, het toezicht moet uitoefenen op de fabrieken waar auto's worden gemaakt en gemonteerd.

Die herinrichting maakt het voorwerp uit van een Koninklijk besluit van 3 November 1939, en wordt thans verwezenlijkt.

II. — Wetgeving op het wegvervoer, onder bezwarenden titel.

1. — Een Koninklijk besluit, gedateerd van 30 Augustus 1939, voorziet, voor de voertuigen gecarrosseerd voor 6 personen of minder (taxis), veiligheids- en controlevereischten naar het voorbeeld van hetgeen geldt voor de autobussen en autocars.

Daarin worden de technische vereischten bepaald, waaraan de voertuigen dienen te beantwoorden met het oog op de aflevering van het reglementair bewijs van deugdelijkheid.

2. — Een Koninklijk besluit van 29 Augustus 1939 bevat een technische reglementeering van zelfden aard voor de voertuigen bestemd voor vervoer van zaken, tegen bezoldiging.

3. — Bij een Koninklijk besluit van 15 December 1938, wordt aan daartoe erkende organismen de taak opgedragen, na te gaan of de voertuigen beantwoorden aan de opgelegde technische vereischten en in het bezit kunnen worden gesteld van het bewijs van deugdelijkheid.

Dit besluit legt aan de erkende organismen, eenerzijds, een passend wetenschappelijk peil op en, anderzijds, een moderne en geperfectioneerde controletoerusting.

Ongelukkiglijk, verhinderen de huidige gebeurtenissen de toepassing van voormelde maatregelen.

4. — Bij een Koninklijk besluit van 18 Januari 1939, worden de bepalingen aangevuld van een voorgaand Koninklijk besluit van 17 September 1936, houdende reglement van de geneeskundige schifting en van het geneeskundig toezicht op de autobestuurders van openbare diensten tot vervoer van personen.

Dit nieuw besluit had ten doel de strenge bepalingen van het voorgaand besluit te milderen, namelijk ten gunste van de autobestuurders die reeds lang hun beroep uitoefenen en die, door de toepassing der wetenschappelijke methoden tot opsporing van het daltonisme, ongeschikt zouden worden verklaard als voertuigbestuurder.

Un deuxième arrêté royal du 18 octobre 1939 suspend, en temps de mobilisation de l'armée, l'obligation imposée aux chauffeurs des services publics, de subir des examens médicaux annuels de révision et un troisième arrêté du 24 novembre publié au *Moniteur* le 2 décembre dernier permet, pendant cette même période de mobilisation, de prolonger de six en six mois, la durée de validité des permis de conduire provisoires délivrés aux chauffeurs qui, n'ayant pas été reconnus aptes, lors d'un premier examen, sont en instance d'un examen de révision.

5. — Un arrêté royal du 24 mars 1939 pris conjointement par le Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale et par le Ministère des Communications, modifie les arrêtés royaux antérieurs relatifs à l'assurance obligatoire de la responsabilité civile des exploitants de services publics de transports de personnes et des transporteurs de choses pour compte d'autrui et contre rémunération.

Il s'agit d'assimiler à des cautionnements et de conserver de la même manière que ceux-ci les dépôts de garantie exigés des réassureurs par les arrêtés précédents.

6. — Un arrêté ministériel daté du 25 juillet 1939 a remanié le cahier des charges type des services publics d'autobus et d'autocars.

Il a été jugé opportun d'arrêter un cahier général des charges, applicable à tous les services publics en général et un cahier spécial pour chacun des services en particulier.

L'arrêté avait, d'autre part, pour but d'uniformiser le régime des réductions de tarifs accordées aux catégories privilégiées et de compléter la liste de celles-ci par analogie aux mesures en vigueur au chemin de fer, d'une part, aux tramways, d'autre part.

7. — Comme corollaire à la loi attribuant au Roi le pouvoir de prendre les mesures nécessaires pour assurer la mobilisation de la nation et la protection de la population en cas de guerre, un arrêté royal du 21 octobre 1935 avait créé au sein du Département des Communications un « Office National des Transports Automobiles ».

Un arrêté royal en date du 20 février 1939 a modifié les dispositions de l'arrêté organique, en vue de le compléter au regard des dispositions légales subséquentes et de mieux définir le rôle du dit O. N. T. A.

Dès le début des événements internationaux actuels, l'O. N. T. A. a été mis en activité et les mesures d'exécution nécessaires ont été prises.

Un arrêté royal en date du 10 octobre 1939 a modifié l'article 48 du règlement sur les réquisitions civiles, en vue d'habiliter l'O. N. T. A. à procéder aux réquisitions à titre différé et en location.

Een tweede Koninklijk besluit van 18 October 1939 behelst de schorsing, gedurende de mobilisatie van het leger, van de verplichting opgelegd aan de autobestuurders der openbare diensten, de jaarlijksche geneeskundige onderzoeken te ondergaan, en een derde besluit van 24 November 1939, verschenen in het Staatsblad van 2 December er na, zal toelaten, gedurende diezelfde mobilisatieperiode, om de zes maanden, den geldigheidsduur te verlengen van de voorloopige rijbewijzen afgeleverd aan de autobestuurders die, ongeschikt zijnde bevonden tijdens een eerste onderzoek, een nieuw onderzoek moeten ondergaan.

5. — Bij een Koninklijk besluit van 24 Maart 1939, uitgaande van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg en van het Ministerie van Verkeerswezen, werden de vroegere Koninklijke besluiten gewijzigd, betreffende de verplichte verzekering inzake de burgerlijke verantwoordelijkheid van de ondernemers van openbare diensten voor bezoldigd vervoer van personen en voor vervoer van zaken voor rekening van anderen en tegen bezoldiging.

Daarin gaat het om de gelijkstelling met borgstellingen, en om de bewaring op zelfde wijze als deze laatste, van de waarborgdeposito's welke, bij de vroegere besluiten, van de herverzekeraars werden geveegd.

6. — Bij een ministerieel besluit van 25 Juli 1939, werd het modellastenkohier voor de openbare autobus- en autocardiensdiensten omgewerkt.

Men was van oordeel, dat een algemeen lastenkohier diende opgemaakt, geldend voor al de openbare diensten in 't algemeen, en een bijzonder kohier voor elken dienst afzonderlijk.

Anderzijds, beoogde dit besluit de eenmaking van het regime der tariefverlagingen, toegestaan aan de bevoorrechte categorieën, alsook de aanvulling van de lijst dezer tariefverlagingen, in overeenstemming met de respectievelijk bij den spoorweg en op de tramwegen geldende maatregelen.

7. — Als uitvloeisel van de wet waarbij den Koning machtiging wordt verleend tot het treffen van de noodige maatregelen tot verzekering van 's lands mobilisatie en de bescherming der bevolking in geval van oorlog, werd bij een Koninklijk besluit van 21 October 1935, bij het Departement van Verkeerswezen, een Nationalen Auto-vervoerdienst opgericht.

Een Koninklijk besluit van 20 Februari 1939 wijzigde de bepalingen van het organiek besluit, ten einde dit aan te vullen, rekening houdend met de later uitgevaardigde wetsbepalingen en om de rol van vermelden N. A. V. beter te bepalen.

Van bij den aanvang der huidige internationale gebeurtenissen, werd de N. A. V. in werking gesteld en werden de noodige uitvoeringsmaatregelen getroffen.

Bij een Koninklijk besluit van 10 October 1939, werd artikel 48 van het reglement op de burgerlijke opeischingen gewijzigd, ten einde den N. A. V. er toe te machtigen over te gaan tot verdaagde opeischingen en opeischingen in huur.

Vingt-sept commissions de réquisition ont été constituées et ont commencé leurs opérations.

Un arrêté royal en date du 18 novembre 1939 a fixé l'indemnité à allouer pour les camions appelés devant les Commissions de réquisition, mais qui ne sont pas admis; un autre arrêté royal du 24 octobre 1939 a fixé à 100 francs par jour le montant de l'indemnité à allouer aux experts attachés aux dites Commissions de réquisition.

III. — Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

I. — Considérations générales.

Si votre rapporteur se faisait l'écho du mécontentement qui entoure l'exploitation de la S. N. C. F. B., ce chapitre pourrait n'être qu'une longue énumération de récriminations de tous genres.

Il y a d'abord les revendications de la Société Nationale elle-même, qui proteste contre les multiples charges auxquelles il lui est devenu difficile, sinon impossible, de faire face et qui justifient à ses yeux une intervention financière de l'Etat, en vue de lui assurer des conditions d'existence normales.

Il y a ensuite les voyageurs qui réclament, les uns parce que de très nombreux trains ont été supprimés; d'autres, parce que dans certaines petites gares, les mesures d'économies mises en vigueur sont allées jusqu'à la suppression des appareils de chauffage dans les salles d'attente; d'autres encore, parce que le guide officiel ne permet plus aux voyageurs de se faire une idée exacte de l'heure de départ et d'arrivée des trains; d'autres enfin, parce que certains types de voitures mises en service offrent de nombreux et graves inconvénients.

Quant au personnel dont la plupart des réclamations sont parfaitement justifiées, il a été la principale victime des mesures dites « de redressement » appliquées au cours de l'année 1939 et même déjà en 1938. Des réductions de personnel et suppressions d'emplois massives ont eu notamment pour résultat d'imposer au personnel des trains une besogne excessive, au point que sa sécurité et celle des voyageurs pourrait s'en trouver partiellement compromise. Un réel découragement se manifeste au sein du personnel des gardes et chefs-gardes soumis à un nouveau régime de contrôle particulièrement sévère et par ailleurs peu élégant, exercé par des inspecteurs non revêtus de leur uniforme qui prennent place dans les trains comme de simples voyageurs et essayent par de nombreux moyens de surprendre la vigilance des gardes. Ces nouveaux agents, tant à raison des conditions dans lesquelles ils exercent leurs fonctions que des moyens auxquels ils ont recours, ne tardèrent pas à être baptisés du nom pittoresque d'*agents de la Gestapo*. Sur les lignes déclarées déficitaires, les trains ont été remplacés par des automotrices du type « *Brossel* » dont le conducteur doit remplir à la fois

Zeven en twintig opeischingscommissiën werden ingesteld en hebben hun werkzaamheden aangevat.

Een Koninklijk besluit van 18 November 1939 bepaalt de vergoeding uit te keeren voor de voertuigen welke aan de Opeischingscommissiën werden aangeboden, zonder te worden aanvaard; een ander Koninklijk besluit van 24 October 1939, heeft op 100 frank per dag het bedrag bepaald van de vergoeding, te verleen en aan de deskundigen gehecht aan vermelde Opeischingscommissiën.

III. — Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

I. — Algemeene beschouwingen.

Indien uw verslaggever zich als tolk moest willen aanstellen van de misnoegdheid verband houdende met de exploitatie van de N. M. B. S., dan zou hij zich in dit hoofdstuk kunnen beperken bij de opsomming van een lange lijst allerhande grieven.

In de eerste plaats, heeft men de eischen van de Nationale Maatschappij zelf, die protest aanteekeent tegen de menigvuldige lasten waaraan zij moeilijk, zooniet onmogelijk, nog het hoofd kan bieden en die, volgens haar, een financieele tusschenkomst vanwege den Staat billijken, ten einde haar normale bestaansvoorwaarden te verzekeren.

Vervolgens komen de reizigers aan de beurt, waarvan de eenen klagen over de afschaffing van talrijke treinen; anderen, omdat de besparingsmaatregelen in sommige kleine stations zoover werden gedreven, dat zij hebben geleid tot de afschaffing der verwarmingstoestellen in de wachtzalen; anderen nog, omdat het officieel treinboek de reizigers niet meer in de mogelijkheid stelt zich een juist denkbeeld te vormen van de treinregeling; anderen, ten slotte, omdat zekere in dienst gestelde rijtuig-types talrijke en ernstige ongemakken opleveren.

Wat het personeel betreft, waarvan de meeste klachten volkomen zijn gegrond, dit laatste was het bijzonderste slachtoffer van de zoogenaamde « herstelmaatregelen », toegepast tijdens het jaar 1939 en zelfs reeds in 1938. De verminderingen van personeel en de massale afschaffingen van bedieningen hebben er, inzonderheid, toe geleid het treinpersoneel met overdreven werk te belasten, zoodat zijn eigen veiligheid en die der reizigers in zekere maat in gevaar zou kunnen worden gebracht. Een ware ontmoediging heeft zich meester gemaakt van het wachters- en hoofdwachterspersoneel, onderworpen aan een nieuw bijzonder streng en trouwens weinig elegant regime van contrôle, uitgeoefend door inspecteurs die, zonder uniform, als gewone reizigers plaats nemen in de treinen, en door allerhande middelen de waakzaamheid der treinwachters trachten te verschalken. Die nieuwe bedienden, zoowel wegens de voorwaarden waarin zij hun functies vervullen als wegens de middelen tot welke zij hun toevlucht nemen, werden weldra betiteld met den schilderachtigen naam: *agenten der Gestapo*. Op de lijnen welke deficitair verklaard werden, heeft men de treinen vervangen door « miche-

les fonctions de mécanicien, de chef-garde, de chef de station et d'aiguilleur ! Pour réaliser des économies sur les appointements des contrôleurs, des chefs-gardes sont chargés de remplir les fonctions de contrôleur ambulant. A de rares exceptions près, le grand choix n'est plus accordé qu'aux membres du personnel qui suggèrent à la Direction l'une ou l'autre mesure d'économie.

La conclusion qui s'impose en toute objectivité est que le Gouvernement doit intervenir pour mettre un terme à cette situation. Toutefois, à ce sujet, nous nous permettons de rappeler le passage ci-après de notre rapport sur le budget pour l'exercice 1939 :

« La situation déficitaire de la Société Nationale a retenu » à nouveau toute l'attention de la Commission des Transports.

» D'autre part, les membres de votre Commission sont » unanimes à regretter que le Ministre des Communications ne dispose pas de pouvoirs plus étendus et que, » dès lors, il ne puisse exercer qu'une influence absolument insuffisante au sein de ce service public, en manière telle que les vœux exprimés par le Parlement tant » en ce qui concerne les griefs formulés par le personnel » que par les usagers des chemins de fer restent généralement sans effet. Votre Commission est d'avis que si » la question se pose d'assainir la situation financière de » plus en plus difficile de la Société Nationale, il en est » de même du problème de l'augmentation des pouvoirs » du Ministre des Communications qui devrait également » être résolu. Ces deux problèmes sont posés et, sans vouloir dès à présent se prononcer sur le choix de la formule à laquelle il y aura lieu de s'arrêter, votre Commission estime que le Gouvernement devra s'en préoccuper en même temps que de la grave question de la » coordination des moyens de transports. L'urgence d'une » solution à apporter à ces deux problèmes apparaît d'autant mieux, lorsqu'on tient compte du fait qu'en poursuivant sa politique de réduction de prix de revient, » par un ensemble de mesures d'économies et de rationalisation, la Société Nationale a, en maintes circonstances, dépassé les limites raisonnables, provoquant ainsi » de légitimes protestations tant de la part du personnel » que des voyageurs et même des riverains de la voie » ferrée. »

Nous estimons devoir maintenir cette opinion.

2. — Problème financier.

La question de la situation financière de la S.N.C.F.B. a fait l'objet d'un examen minutieux et d'une étude approfondie de la part du Gouvernement.

La S. N. C. F. B. sollicitait l'intervention de l'Etat :

pour les pensions, à concurrence de	190 millions;
pour les réductions de tarifs à concurrence de	50 millions;
pour les prestations gratuites et à prix réduit, à concurrence de	40 millions;
pour les lignes déficitaires, à concurrence de	60 millions.
soit au total : 340 millions.	

lines » model « Brossel » waarvan de geleider tegelijk dienst moet doen als machinist, treinwachter, stationschef en wisselwachter ! Om besparingen te doen op de bezoldigingen van de controleurs, worden treinwachters er mede belast den dienst van controleur op den trein te doen. Op weinig uitzonderingen na, staat de groote keus nog slechts open voor de leden van het personeel die aan de Directie de een of andere besparing weten in te geven.

Het besluit dat in alle objectiviteit hieruit dient getrokken, is dat de Regeering moet tusschenkomen om aan dezen toestand een einde te maken. Wij zijn evenwel zoo vrij hierover volgende passus uit ons verslag over de begroting voor het dienstjaar 1939 aan te halen :

« Het tekort van de Nationale Maatschappij maakte opnieuw de aandacht gaande van de Commissie voor het Verkeerswezen.

» Anderzijds, betreuren de leden van uw Commissie eenparig, dat de Minister van Verkeerswezen geen uitgebreider macht bezit en dat hij, diensgevolge, slechts een volstrekt ontoereikenden invloed kan doen gelden in den schoot van dezen openbaren dienst, zoodat de wenschen door het Parlement uitgedrukt, zoowel wat betreft de grieven vanwege het personeel als die van de spoorweggebruikers, over 't algemeen, zonder gevolg blijven. Uw Commissie is van oordeel dat zoo de kwestie zich voordoet den steeds meer en meer benarden financieelen toestand op te klaren van de Nationale Maatschappij, dit ook geldt voor de kwestie van de uitbreiding der machten van den Minister van Verkeerswezen die, terzelfdertijd zal moeten opgelost worden. Beide vraagstukken zijn gesteld en, zonder reeds nu uitspraak te willen doen over de keuze van de formule, is uw Commissie van oordeel dat de Regeering terzelfdertijd de ernstige kwestie van de coördinatie van de verkeersmiddelen zal moeten aanvatten. Een oplossing van beide vraagstukken is des te meer geboden, wanneer men bedenkt dat de Nationale Maatschappij, door haar politiek van kostprijsverlaging, door een stel van bezuinigings- en rationaliseeringsmaatregelen voort te zetten, in menige omstandigheid de redelijke perken te buiten ging, wat aanleiding gaf tot gewettigd protest, zoowel vanwege het personeel, als vanwege de gebruikers en zelfs de aanwonenden van den spoorwer. »

Wij moeten ons bij die meening houden.

2. — Financieel vraagstuk.

Het vraagstuk van den financieelen toestand van de N. M. B. S. maakte het voorwerp uit van een omstandig en grondig onderzoek vanwege de Regeering.

De N. M. B. S. vroeg de tusschenkomst van den Staat :

voor de pensioenen, tot beloop van	190 miljoen;
voor de tariefverminderingen, tot beloop van	50 miljoen;
voor de kosteloze prestaties en deze aan verminderden prijs, tot beloop van	40 miljoen;
voor de lijnen met bedrijfstekort	60 miljoen;

hetzij samen : 340 miljoen

En dernière analyse, la Société Nationale a ramené ses revendications :

a) *pour les pensions*, à 46 millions;
Cette somme représente le montant des pensions qui sera payé en 1940 à des agents retraités avant 1926 et qui n'ont donc jamais été au service de la Société.

b) *pour les prestations gratuites* aux P. T. T., à 40 millions;

c) *pour les réductions*, à une augmentation de 50 millions.

soit au total : 136 millions.

Les revendications de la Société Nationale, dans leur forme actuelle, font l'objet d'un examen de la part du Gouvernement.

3. — Réalisations.

Un projet de loi a été élaboré et sera prochainement déposé, en vue d'étendre dans une certaine mesure les zones de sécurité et de servitude déterminées par la loi du 25 juillet 1891 sur la Police des Chemins de Fer, aux abords des tunnels. Ce projet s'inspire surtout des besoins de sécurité des tunnels de la Jonction Nord-Midi.

Le Conseil de Cabinet, en séance du 19 mai 1939, autorisa le Ministre des Communications à soumettre à la signature royale, en vue du dépôt au Parlement, ce projet de complément et de modification aux articles 3, 4, 7, 8, 10 et d'adjonction des articles 6bis, 6ter, 6quater et 6quinquies à la loi du 25 juillet 1891. Depuis lors, des difficultés ont surgi à raison du fait que le Département des Finances estime que le projet doit stipuler que l'établissement de servitudes légales d'utilité publique ne peut donner lieu à un droit à indemnité en faveur des biens grevés. Ce dernier point est actuellement à l'examen.

Des travaux importants qui avaient été décidés dans un but de résorption du chômage et avec l'aide financière de l'Etat, ont été réalisés. Citons notamment, à titre d'exemples, la nouvelle gare de Bruges, l'aménagement de la gare d'Anvers-Nord et la fusion des deux gares d'Ostende.

Certains travaux nouveaux ont été mis à l'étude en liaison avec la politique générale du Gouvernement. Il s'agit notamment du déplacement de la ligne de chemin de fer Zeebruges-Heyst-Duinbergen, avec construction d'une nouvelle gare à Heist; de la construction d'un ouvrage d'art pour la suppression du passage à niveau de Nimy; du relèvement des voies de la gare de Courtrai.

Il a été procédé à l'étude et à la mise au point des mesures et installations de sécurité à réaliser en matière de passages à niveau.

In laatste instantie, heeft de Nationale Maatschappij haar eischen teruggebracht :

a) *voor de pensioenen*, tot 46 miljoen;

Deze som vertegenwoordigt het bedrag van de pensioenen, dat in 1940 zal worden betaald aan bedienden die, vóór 1926, werden gepensionneerd en die dus nooit in den dienst waren van de Maatschappij.

b) *voor de kosteloze prestaties* tegenover P. T. T.; tot 40 miljoen;

c) *voor de verminderingen*, tot een verhoging van 50 miljoen;

hetzij samen : 136 miljoen.

De eischen van de Nationale Maatschappij worden, in hun huidige vorm, door de Regeering onderzocht.

3. — Wat reeds werd verwezenlijkt.

Er werd een wetsontwerp opgemaakt, dat eerlang zal worden ingediend, om in zekere mate de veiligheids- en dienstbaarheidszones, die door de wet van 25 Juli 1891 op de Politie van de Spoorwegen worden bepaald, tot de omgeving van de tunnels uit te breiden. Dit ontwerp werd vooral ingegeven door de veiligheidsvereisten van de tunnels van de Noord-Zuidverbinding.

De Kabinetsraad, in vergadering van 19 Mei 1939, machtigde den Minister van Verkeerswezen, aan de Koninklijke handteekening, voor indiening bij het Parlement, dit ontwerp voor te leggen, houdende aanvulling en wijziging van de artikelen 3, 4, 7, 8, 10 en toevoeging van de artikelen 6bis, 6ter, 6quater en 6quinquies, aan de wet van 25 Juli 1891. Sindsdien, ontstonden moeilijkheden, wegens het feit dat het Departement van Financiën oordeelt dat het ontwerp moet bepalen dat de vestiging van wettelijke dienstbaarheden van openbaar nut, geen aanspraak kan geven op een recht tot vergoeding ten gunste van de bezwaarde goederen. Dit laatste punt ligt thans in onderzoek.

Er werden belangrijke werken uitgevoerd, waartoe werd besloten om werk te verschaffen en met den financiële steun van den Staat. Laten wij, als voorbeeld, melding maken van het nieuw station van Brugge, de herinrichting van het station Antwerpen-Noord en de versmelting van de twee stations van Oostende.

Sommige nieuwe werken werden ter studie gelegd, in verband met de algemeene politiek der Regeering. Het geldt hier namelijk de verlenging van de spoorweglijn Zeebrugge-Heist-Duinbergen, alsmede het bouwen van een nieuw station, te Heist, het bouwen van een kunstwerk met het oog op de afschaffing van den overweg te Nimy; de ophooging van de sporen in het station van Kortrijk.

Er werd overgegaan tot de studie en het klaar maken van de veiligheidsmaatregelen en -inrichtingen, te verwezenlijken in verband met de overwegen.

IV. — Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux.

La Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux, tout comme la Société Nationale des Chemins de fer Belges, est aux prises avec des difficultés financières très réelles. En effet, elle est arrivée au point d'avoir épuisé totalement en avances faites aux lignes déficitaires, l'entière du disponible du fonds de prévision et du fonds de réserve statutaires constitués par l'excédent du produit des lignes rentables. Cette situation posait évidemment un grave problème de trésorerie. C'est dans ces conditions qu'en date du 17 août 1939, un arrêté-loi portant le n° 36 approuva une modification aux articles 11 et 17 des statuts. La Société s'est ainsi trouvée habilitée à contracter des emprunts en vue de se constituer un fonds de roulement.

Un deuxième arrêté-loi en voie d'élaboration accordera la garantie de bonne fin de l'Etat, pour un emprunt de 50 millions à contracter par la S. N. C. V. afin de permettre la constitution du fonds de roulement.

Au sein du Ministère des Communications, une Commission a été créée, en septembre dernier, dans le but d'étudier les difficultés financières de la S. N. C. V. et de préconiser des moyens propres à y remédier. Cette Commission est composée de 2 délégués du Département des Communications, de 2 délégués du Ministère des Finances ainsi que de 2 représentants de la S. N. C. V.

Signalons, pour terminer, que depuis le 1^{er} novembre 1939, les véhicules des Chemins de fer Vicinaux, de même que ceux des lignes de tramways, ont été munis des signaux de direction imposés de longue date aux véhicules automobiles par le Code de la Route.

V. — Compagnie du Nord-Belge.

La concession de la ligne de chemin de fer Liège-Namur-Givet viendra à échéance le 4 septembre 1941. D'autre part, la Compagnie concessionnaire exploite à bail deux autres lignes de chemin de fer dont la concession se termine respectivement en 1942 et en 1948.

Une Commission a été constituée au sein du Département, en vue de l'étude des questions relatives à la reprise par l'Etat, en 1941, de la dite ligne Liège-Namur-Givet. Elle aura à préparer notamment le travail d'expertise en vue de la détermination de la valeur du matériel à reprendre par l'Etat et à se prononcer sur les conditions dans lesquelles pourrait éventuellement être adoptée une date unique pour la résiliation des trois concessions en cause.

VI. — Coordination des Transports.

Des Commissions provinciales ont été constituées qui sont chargées de donner leur avis sur les modifications à

IV. — Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen heeft, evenals de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, met zware financieele moeilijkheden te kampen. Inderdaad, zij heeft een punt bereikt, waarop zij al de middelen van het bij de statuten voorziene Ramingsfonds en Reservefonds welke werden gestijfd door het overschot van de winstgevendende lijnen, heeft opgebruikt in voorschotten aan de lijnen met bedrijfsverlies. Deze toestand stelde, natuurlijk, een ernstig vraagstuk van financieelen aard. Op 17 Augustus 1939, keurde een besluitwet n° 36 dan ook een wijziging goed van de artikelen 11 en 17 van de statuten. De Maatschappij werd aldus gemachtigd leeningen aan te gaan om een bedrijfskapitaal te vormen.

Een tweede besluitwet die thans wordt uitgewerkt, zal den waarborg van den Staat tot goeden afloop, voor een leening van 50 miljoen door de N. M. B. B. aan te gaan verleen om de vorming van het bedrijfskapitaal toe te laten.

In den schoot van het Ministerie van Verkeerswezen werd, in September j. l., een Commissie opgericht om de financieele moeilijkheden van de N. M. B. B. te bestudeeren en de middelen aan te bevelen om deze te verhelpen. Deze Commissie bestaat uit twee afgevaardigden van het Departement van Verkeerswezen, uit twee van het Ministerie van Financiën, alsmede uit 2 vertegenwoordigers van de N. M. B. B.

Laten wij, ten slotte, er op wijzen dat, sedert 1 November 1939, de rijtuigen van de Buurtspoorwegen, evenals deze van de tramlijnen, werden voorzien van richtingswijzers die sedert lang door den wegcode werden opgelegd aan de motorrijtuigen.

V. — Compagnie du Nord-Belge.

De vergunning van de spoorweglijn Luik-Namen-Givet vervalt op 4 September 1941. Anderzijds, heeft de vergunninghoudende maatschappij twee andere spoorweglijnen in pacht, waarvan de vergunning vervalt, respectievelijk in 1942 en in 1948.

In den schoot van de Commissie, werd een Comité gevormd met het oog op de studie van de vraagstukken die verband houden met de overname, door den Staat, in 1941, met de lijn genaamd « Luik-Namen-Givet ». Zij zal, namelijk, het werk moeten voorbereiden, met het oog op de schatting van de waarde van het door den Staat over te nemen materieel en uitspraak doen over de voorwaarden waaronder, eventueel, een eenvormige datum kan worden aangenomen voor de drie genoemde vergunningen.

VI. — Coordinatie van de verkeersmiddelen.

Er werden provinciale Commissiën opgericht, met de opdracht advies uit te brengen over de wijzigingen die

intervenir dans la situation réciproque des diverses entreprises de transports de personnes.

D'autre part, un Comité d'Etudes pour la coordination de tous les moyens de transport par rail, par eau et par route, plus spécialement en ce qui concerne le transport des marchandises, a été constitué en août 1939 et placé sous la présidence de M. le sénateur Comte de la Barre d'Erquelinnes. Notons toutefois que les événements actuels ont mis cette Commission dans l'impossibilité temporaire de siéger utilement.

La composition de cette Commission, d'accord avec le Conseil des Ministres, a été fixée comme suit :

- 2 délégués du Ministère des Communications;
- 1 délégué du Ministère des Travaux Publics;
- 1 délégué du Ministère des Affaires Economiques;
- 1 délégué du Ministère de l'Agriculture;
- 2 représentants de la Société Nationale des Chemins de fer Belges;
- 1 représentant de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux;
- 2 représentants des Bateliers;
- 2 représentants des Transporteurs de marchandises par Route;
- 1 délégué du Comité Central Industriel;
- 1 délégué du « Vlaamsch Economisch Verbond »;
- 1 délégué de la Fédération Nationale des Chambres de Commerce et d'Industrie.

Sur les instances du Ministre des Travaux Publics et de la Résorption du Chômage de l'époque, le Comité National pour la Défense de la Navigation intérieure désigna, à titre provisoire, deux délégués pour représenter la navigation intérieure au sein de la dite Commission.

Rappelons qu'en juillet 1935, il avait déjà été créé une « Commission de Coordination des Transports », présidée par M. le sénateur Barnich, qui fut chargée principalement de donner son avis sur le projet de réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, lequel a été consacré par l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936.

Cette Commission a pour mission de poursuivre l'étude du problème des transports tel qu'il se pose en Belgique et de suggérer au Gouvernement de nouvelles mesures susceptibles d'y apporter une solution organique d'ensemble en ce qui concerne plus particulièrement le transport des marchandises.

Questions.

Trois membres de votre Commission ont chacun posé une question que nous faisons suivre ci-après, avec les réponses qui y furent données :

QUESTION N° 1

a) La mobilisation a-t-elle pour conséquence de retarder les travaux de la Jonction Nord-Midi ?

moeten worden voorgesteld aan den wederzijdschen toestand van de onderscheidene ondernemingen voor personenvervoer.

Anderzijds, werd in Augustus 1939, onder voorzitterschap van den heer Senator Graaf de la Barre d'Erquelinnes, een Studiecomité gevormd voor de coördinatie van gansch het spoor-, water- en wegvervoer en, meer in het bijzonder, wat het koopwarenvervoer betreft. Laten wij, evenwel, opmerken dat deze Commissie, wegens de huidige gebeurtenissen, tijdelijk in de onmogelijkheid verkeert om nuttig werk te verrichten.

De samenstelling van deze Commissie werd, in overeenstemming met den Raad der Ministers, als volgt bepaald :

- 2 afgevaardigden van het Ministerie van Verkeerswezen;
- 1 afgevaardigde van het Min. van Openbare Werken;
- 1 afgevaardigde van het Min. van Economische Zaken;
- 1 afgevaardigde van het Min. van Landbouw;
- 2 vertegenwoordigers van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen;
- 1 vertegenwoordiger van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen;
- 2 vertegenwoordigers van de Binnenschippers;
- 2 vertegenwoordigers van de Goederenvervoerders over den weg;
- 1 afgevaardigde van het Centraal Nijverheidscomité;
- 1 afgevaardigde van het Vlaamsch Economisch Verbond;
- 1 afgevaardigde van het Nationaal Verbond van de Handels- en Nijverheidskamers.

Op aandringen van den toenmaligen Minister van Openbare Werken en Werkverschaffing, wees het Nationaal Comité voor de Bescherming van de Binnenscheepvaart, ten voorloopigen titel, twee afgevaardigden aan om de binnenscheepvaart in vernoemde Commissie te vertegenwoordigen.

Herinneren wij er aan dat, in Juli 1935, een « Commissie voor de Coördinatie van het Vervoer » gesticht werd, voorgezeten door den H. senator Barnich, die hoofdzakelijk er mede belast was advies uit te brengen over het ontwerp van reglementeering van het vervoer van goederen door motorvoertuigen, dat door het Koninklijk besluit n° 248 van 5 Maart 1936 bekrachtigd werd.

Deze Commissie heeft tot zending het vraagstuk van het vervoer, zooals het in België gesteld wordt, verder te onderzoeken, en aan de Regeering nieuwe maatregelen voor te stellen, welke van dien aard zijn, er een organieke oplossing voor het geheel aan te geven, meer inzonderheid wat het vervoer van goederen betreft.

Vragen.

Drie leden van uw Commissie stelden ieder een vraag die wij hierna, samen met het antwoord, laten volgen :

VRAAG N° 1

a) Wordt de uitvoering van de werken aan de Noord-Zuidverbinding vertraagd wegens de mobilisatie ?

b) A quelle date, dans les prévisions actuelles, la jonction pourra-t-elle être mise en service ?

c) Quel sera, dans les prévisions actuelles, le coût total ?

d) Est-il possible de chiffrer, dès à présent, même très approximativement, les économies ou les dépenses supplémentaires qu'entraînera pour la Société Nationale l'exploitation de la Jonction ?

REPONSE

a) Jusqu'à présent, la difficulté d'approvisionnement des matériaux n'a guère retardé les travaux. Mais des retards sont à prévoir par suite du rappel et du maintien sous les drapeaux, d'ingénieurs et de techniciens de l'Office. Le personnel recruté temporairement en remplacement de ces agents ne peut rendre des services immédiats.

b) Pour autant qu'on puisse prévoir, et si les circonstances actuelles ne viennent entraver ou ralentir la marche des travaux, la Jonction pourra être mise en service en 1942.

c) Le rapport annuel sur l'activité de l'Office National pour l'achèvement de la Jonction donne tous les renseignements nécessaires et détaillés au sujet de la dépense. Les résultats des adjudications qui ont eu lieu en août, septembre et novembre, sont favorables et restent en dessous des prévisions.

d) Il n'est pas possible de faire une évaluation approximative à cause de la récente décision de procéder à l'électrification de ce qu'on a appelé la « petite étoile ferroviaire » autour de Bruxelles, électrification qui commencera par la ligne de Charleroi.

Tout ou partie du service électrique d'Anvers-Bruxelles pourra être prolongé jusque Charleroi. Des circuits électriques divers desservant la grande banlieue de Bruxelles pourront également être organisés. Le régime d'exploitation du réseau sera complètement transformé. Toute estimation chiffrée serait prématurée dans les conditions actuelles mais toutes les probabilités sont en faveur de résultats favorables, et en tout cas il n'est pas prévu de dépenses supplémentaires qui ne seraient compensées dès le début par des économies ou des facilités d'exploitation.

QUESTION N° 2

Comment la S. N. C. F. B. justifie-t-elle l'augmentation exagérée de la taxe de remboursement appliquée par elle pour les colis expédiés contre remboursement ?

Taux ancien de la taxe :

1. — *Colis postaux intérieurs*, c'est-à-dire petits colis allant jusque 5 kg., emballage compris :

a) Si l'expéditeur est titulaire d'un C. C. P. : 0 fr. 50 par tranche de 1,000 fr. avec minimum de 0 fr. 70 ;

b) Op welken datum zal, naar de huidige vooruitzichten, de Verbinding in dienst kunnen worden gesteld ?

c) Hoeveel zal zij, volgens de huidige ramingen, in het geheel kosten ?

d) Is het mogelijk, van nu reeds af, zelfs met groote benadering, de besparingen of de bijkomende uitgaven te berekenen, welke voor de Nationale Maatschappij zullen voortspruiten uit de exploitatie der Verbinding ?

ANTWOORD

a) Tot nu toe, hebben de werken nagenoeg geen vertraging ondergaan, wegens de moeilijke bevoorrading in bouwstoffen. Doch vertragingen zijn te voorzien, wegens de terugroeping en het behoud onder de wapens van ingenieurs en technici van den Dienst. Het ter vervanging van die bedienden tijdelijk aangeworven personeel kan geen onmiddellijke diensten bewijzen.

b) Voor zooveel kan worden voorzien, en indien de huidige omstandigheden den gang der werken niet zullen belemmeren of vertragen, zal de Verbinding in 1942 kunnen in dienst worden gesteld.

c) Het jaarlijksch verslag over de bedrijvigheid van den Nationalen Dienst voor de voltooiing der Verbinding, bevat al de noodige en breedvoerige inlichtingen nopens die uitgave. De uitslagen der aanbestedingen welke plaats hadden, in Augustus, September en November, zijn gunstig en blijven beneden de ramingen.

d) Het is niet mogelijk een benaderende raming te doen wegens de jongste beslissing verband houdend met de electrificatie van wat men heeft genoemd de « kleine spoorwegster » omheen Brussel, electrificatie waarmede een aanvang zal worden genomen op de lijn Charleroi.

De electrische dienst Antwerpen-Brussel zal geheel of gedeeltelijk tot Charleroi kunnen worden verlengd. Allerhande electrische lijnen tot bediening van de groote Brusselsche agglomeratie zullen insgelijks ingericht kunnen worden. Het exploitatie-regime van het net zal een volledige verandering ondergaan. Elke gecijferde raming ware, onder de huidige omstandigheden, voorbarig, doch alle vooruitzichten laten gunstige uitslagen voorzien ; in elk geval, worden geen bijkomende uitgaven voorzien, die niet, van bij den aanvang af, zouden worden gecompenseerd door besparingen of exploitatie-faciliteiten.

VRAAG N° 2

Hoe verantwoordt de N. M. B. S. de overdreven verhooging van het terugbetalingsrecht door haar toegepast voor de tegen rembours verzonden colli ?

Vroeger bedrag van de taxe :

1. — *Binnenlandsche postcolli*, d. i., kleine colli niet meer dan 5 kgr. wegende, verpakking inbegrepen :

a) Indien de verzender houder is van een postcheckrekening : 0 fr. 50 per schijf van 1,000 frank, met minimum van 0 fr. 70 ;

b) Si l'expéditeur n'a pas de C. C. P. : 1 fr. par tranche de 1,000 fr. avec minimum de 1 fr. 50.

II. — Pour tous les envois autres que les colis postaux intérieurs :

a) Remboursements de 100 fr. et moins : 1 franc.

b) Remboursements de plus de 100 francs : taxe fixe de 1 fr., plus taxe additionnelle de 0 fr. 30 par partie indivisible de 100 francs.

Taux actuel de la taxe.

I. — Colis postaux intérieurs :

a) Si l'expéditeur est titulaire d'un C. C. P. : 0 fr. 50 par tranche de 1,000 francs avec minimum de 1 fr. 50.

b) Si l'expéditeur n'a pas de C. C. P. : 1 fr. par tranche de 1,000 fr. avec minimum de 2 fr.

II. — Pour tous les envois autres que les colis postaux intérieurs : Taxe uniforme de 1 fr. 50 par tranche de 100 fr.

Majoration résultant de l'application du tarif actuel.

Montant du remboursement	Taxe ancienne	Taxe actuelle	Majoration %
100 fr.	1.00	1.50	50 %
1,000 fr.	4.00	15.00	375 %
5,000 fr.	16.00	75.00	468 %
10,000 fr.	31.00	150.00	483 %

REPONSE

La S.N.C.F.B. a justifié l'augmentation en question par les considérations suivantes :

« Les modifications qui se sont produites dans les courants de vente et l'indécision de la situation économique engagent beaucoup de commerçants à effectuer leurs transports contre remboursement.

« Le montant de certains d'entre eux est particulièrement élevé. Il en résulte pour nous un accroissement de notre responsabilité, en même temps qu'un retard important dans la remise des envois aux destinataires.

« La majoration de la taxe n'est pas inspirée par le souci de majorer les recettes, mais par celui d'être rémunérés pour les sujétions nouvelles qui nous sont imposées. »

Il est incontestable que l'accentuation des livraisons contre remboursement, engendrée par les pratiques commerciales actuelles, entraîne pour le transporteur un accroissement d'écritures, des complications dans les opérations de camionnage et une aggravation de responsabilité.

b) Indien de verzender geen postcheckrekening heeft : 1 fr. per schijf van 1,000 fr. met minimum van 1 fr. 50.

II. — Voor al de andere zendingen dan binnenlandsche postcolli :

a) Terugbetalingen van 100 fr. en minder : 1 frank.

b) Terugbetalingen van meer dan 100 frank : vaste taxe van 1 fr., plus bijtaxe van 0 fr. 30 per ondeelbaar deel van 100 frank.

Huidig bedrag van de taxe.

I. — Binnenlandsche postcolli :

a) Indien de verzender houder is van een postcheckrekening : 0 fr. 50 per schijf van 1,000 frank met minimum van 1 fr. 50.

b) Indien de verzender geen postcheckrekening heeft : 1 fr. per schijf van 1,000 frank met minimum van 2 fr.

II. — Voor al de andere zendingen dan binnenlandsche postcolli : eenvormige taxe van 1 fr. 50 per schijf van 100 fr.

Verhooging wegens toepassing van het huidig tarief.

Bedrag van de terugbetaling	Vroegere taxe	Huidige taxe	Verhooging %
100 fr.	1.00	1.50	50 %
1,000 fr.	4.00	15.00	375 %
5,000 fr.	16.00	75.00	468 %
10,000 fr.	31.00	150.00	483 %

ANTWOORD

De N. M. B. S. heeft bedoelde verhooging door volgende overwegingen gerechtvaardigd :

« De wijzigingen welke zich in de verkooporders hebben voorgedaan en de twijfelachtige economische toestand, zetten veel handelslieden aan hun vervoer tegen terugbetaling te doen.

« Het bedrag van sommige vrachten is bijzonder hoog. Hieruit volgt voor ons een groter verantwoordelijkheid, alsmede een aanzienlijke vertraging bij de aflevering van de pakketten aan de geadresseerden.

« De verhooging van de taxe is niet ingegeven door de bekommernis, om de ontvangsten te verhoogen, maar door deze vergoed te worden voor de nieuwe lasten welke op ons drukken. »

Het is onbetwistbaar dat de verhooging van de leveringen tegen terugbetaling, door de huidige handelspraktijk ontstaan, voor den vervoerder een verhooging van schrijfwerk, verwikkeling in de vrachtoperaties en een verzwaring van verantwoordelijkheid meebrengt.

A proprement parler, le Chemin de fer n'est pas désigné pour se faire l'encaisseur, sur une grande échelle, du prix des choses transportées.

S'il est vrai que pour les remboursements d'un import élevé l'augmentation de la taxe est considérable, il faut cependant se dire qu'il existe pour les expéditeurs des moyens moins onéreux et plus spécialisés pour l'encaissement de la valeur des marchandises expédiées.

QUESTION N° 3

1. — Sous prétexte que les lignes sont déficitaires, la Société Nationale ne supprime-t-elle pas la plupart des trains dans la région de Turnhout? Les mesures prises par les dirigeants de notre réseau national n'obligent-elles pas les voyageurs à recourir à d'autres moyens de transport et n'est-ce pas là l'explication du fait que certaines lignes seraient devenues déficitaires?

Exemple :

Lorsque je me rends en train de Turnhout à Bruxelles pour assister à la séance de la Chambre, qui commence à 2 heures, je me vois dans l'obligation de prendre le train de 11 h. 10 pour me rendre à Anvers, où je dois changer et prendre le train de 13 heures, qui me mène à Bruxelles à 13 h. 30, soit un voyage de 2 h. 20 pour 80 kilomètres.

Si je reste en séance jusqu'à 18 heures, je pourrai prendre le train de 18 h. 30 pour Anvers. Départ d'Anvers, à 19 h. 34, arrivée à Herenthals à 20 h. 23. Départ, Herenthals, à 21 h. 14, arrivée à Turnhout à 21 h. 40, soit 3 h. 10 pour 80 kilomètres.

Il y a un quart de siècle, en 1914, la correspondance était meilleure.

Il n'y a pas un commerçant qui, dans ces conditions, puisse encore faire usage du chemin de fer pour se rendre à Bruxelles. La plupart prennent l'autobus sur Anvers et de là le train pour Bruxelles.

2. — Comment explique-t-on que le voyage par train en 3^{me} classe de Turnhout à Anvers coûte 17 francs et que le même voyage aller-retour coûte 28 francs, alors qu'en autobus les prix ne s'élèvent respectivement qu'à 10 fr. 50 et 15 francs?

Je me suis fait communiquer en 1939 les chiffres du trafic par voie ferrée entre Turnhout et Anvers. Voici ces chiffres. On a délivré :

Billets à prix plein	499
Billets à 50 p. c. de réduction	3,400
Billets à 25 p. c. de réduction	1,196
Billets à 75 p. c. de réduction	140

Le trafic par autobus Turnhout-Anvers et vice-versa.

Je m'étais adressé en même temps aux exploitants des deux services d'autobus afin de connaître le nombre de voyageurs transportés en 1937.

Aucun des deux ne m'a donné ces renseignements, peut-être avaient-ils assez de motifs pour ne pas donner de réponse.

Eigenlijk, is de Spoorweg niet aangewezen om, op groote schaal, den prijs van de vervoerde waren te gaan innen.

Indien het waar is dat de verhooging van de taxe voor de terugbetalingen van hoog bedrag aanzienlijk is, moet men evenwel toegeven dat er voor de verzenders minder kostelijke en meer geëigende middelen bestaan, voor de inning van de waarde der verzonden goederen.

VRAAG N° 3

1. — Schaft de Nationale Maatschappij, onder voorwendsel dat ze deficitair zijn, niet de meeste treinen af in de streek van Turnhout?

Verplichten de maatregelen, door de beheerders van ons nationaal net getroffen, de reizigers niet hun toevlucht tot andere vervoermiddelen te nemen, en ligt daar de verklaring niet in voor het feit dat zekere lijnen deficitair zijn geworden?

Voorbeeld :

Wanneer ik van uit Turnhout me naar Brussel begeef, per trein, om de Kamervergadering bij te wonen, die aanvang neemt te 2 uur, ben ik verplicht den trein te nemen te 11 u. 10, om te reizen naar Antwerpen, daar over te stappen en te vertrekken om 13 uur, om dan te Brussel aan te komen om 13 u. 30. Dit komt neer op een reis van 2 u. 20 min., voor amper 80 kilometer.

Wanneer ik in de Kamer blijf tot 18 uur, kan ik te Brussel vertrekken om 18 u. 30 op Antwerpen. Vertrek te Antwerpen, te 19 u. 34, aankomst te Herenthals 20 u. 23. Vertrek te Herenthals 21 u. 14, aankomst te Turnhout 21 u. 40, of 3 u. 10 voor 80 kilometer.

Vóór 1914, was de verbinding beter dan nu, een kwart eeuw later.

Er is geen enkel handelman, welke op die wijze nog gebruik kan maken van den trein om naar Brussel te reizen. De meesten nemen de autobus langs Antwerpen en dan verder den trein naar Brussel.

2. — Hoe verklaart men dat de reis, per spoor, in 3^e klasse, van Turnhout naar Antwerpen, 17 frank kost en dat dezelfde reis, heen en terug, 28 frank kost, wanneer de prijzen in autobus respectief slechts 10.50 en 15 fr. zijn?

Ik heb, in 1939, nagegaan wat het verkeer was per spoor tusschen Turnhout en Antwerpen. Ziehier den uitslag :

Werden afgeleverd :

Reiskaarten tegen den vollen prijs... ..	499
Reiskaarten met 50 t. h. vermindering	3,400
Reiskaarten met 25 t. h. vermindering	1,196
Reiskaarten met 75 t. h. vermindering	140

Het vervoer per autobus, van Turnhout naar Antwerpen en omgekeerd.

Ik had me, terzelfdertijd, gewend tot de twee exploitende autobusdiensten om van hen te vernemen het aantal reizigers dat zij hadden vervoerd, in het jaar 1937.

Van geen beide kon ik de gevraagde inlichtingen bekomen, zij hadden wellicht reden genoeg om ze te verzwijgen.

Je me vis donc obligé de faire moi-même un calcul, qui, m'étant renseigné auprès de personnes compétentes, n'est nullement exagéré.

Les deux sociétés font chacune 15 voyages de Turnhout à Anvers et 15 voyages d'Anvers à Turnhout, abstraction faite des services spéciaux qui sont particulièrement nombreux.

Si nous prenons pour chaque service régulier une moyenne de 10 voyageurs de Turnhout à Anvers et vice versa, nous atteignons le chiffre énorme de 219,000 voyageurs par an, alors que le chemin de fer n'en transporte que 5,235. On parle de déficit : depuis les changements d'octobre 1938, date de suppressions des trains, etc., les recettes de la ligne de Turnhout ont baissé dans la proportion de 10,000 francs par mois, soit 120,000 francs par an.

3. — L'administration de la S. N. C. F. est intraitable et dans beaucoup de cas incompétente pour exploiter les services. Voici un exemple : depuis des années un train part de Turnhout à Anvers, le matin à 3 h. 45. Avec ce train, voyagent les ouvriers qui se rendent de Turnhout au port d'Anvers; ce train prend aussi des voyageurs à Thienen et Lichtaert. Un second train partait à 4 h. 45, également pour Anvers.

C'est un fait que ce train prenait beaucoup plus d'ouvriers que le premier, mais on le fit attendre pendant 14 minutes à Herenthals, ce qui eut comme conséquence qu'il arrivait trop tard à Anvers et que les ouvriers du port ne pouvaient plus être à temps à leur travail.

Des dizaines de fois on a demandé de faire partir le second train quelques minutes plus tôt et de ne pas lui imposer un temps d'arrêt à Herenthals. Ainsi chaque ouvrier serait arrivé à temps à Anvers tandis qu'il aurait pu partir une heure plus tard à Turnhout. Ces demandes sont toujours restées sans suite.

4. — A l'heure actuelle, un grand nombre d'ouvriers de Geel travaillent à Houthalen. Ces ouvriers, dont le nombre s'élève bien à 150, doivent se procurer des autobus, faire de grandes dépenses pour se faire transporter à leur travail, d'autres doivent faire chaque jour huit à neuf kilomètres en vélo de Geel à Moll et le soir de Moll à Geel pour pouvoir faire usage du train. Ce train est formé à Moll et il serait possible d'arranger les choses de façon à ce que le train venant d'Herenthals donne correspondance avec celui pour Moll. S'il partait un peu plus tôt d'Herenthals il pourrait donner correspondance de Geel vers Moll. On a fait cette demande à différentes reprises, mais toujours sans succès. Pourquoi?

Avant octobre nous avions un semi-direct Turnhout-Bruxelles, partant de Turnhout à 9 h. 12 et arrivant à Bruxelles à 10 h. 40. Cet horaire était trop tard. Quelqu'un se rendant à Bruxelles pour affaires, ne pouvait plus rien faire dans la matinée; on a demandé à différentes reprises de faire partir ce train une heure plus tôt de Turnhout. On n'y a jamais donné suite. La situation s'est encore empirée puisqu'on a simplement supprimé le train.

Ik was dus wel verplicht zelf een berekening te maken, die, na bekomen inlichtingen van bevoegde personen, zeker niet als overdreven kan worden aangezien.

Beide maatschappijen hebben, ieder, elken dag 15 reizen van Turnhout naar Antwerpen en 15 reizen van Antwerpen naar Turnhout. Aldus laat ik de speciale diensten, die zeer talrijk zijn, buiten beschouwing, alhoewel ze zeer belangrijk zijn.

Welnu, elke geregelde dienst genomen aan tien reizigers, vervoerd van Turnhout naar Antwerpen en omgekeerd, dan komt men tot het reusachtig getal reizigers van 219,000 per jaar, terwijl de spoorweg slechts 5,235 reizigers vervoert. Men spreekt van tekort; sedert de veranderingen van October 1938, datum van afschaffing van treinen enz. waren de inkomsten van de lijn Turnhout met 10,000 frank per maand verminderd of 120,000 frank per jaar.

3. — Het bestuur der N. M. B. S. is onhandelbaar en in veel gevallen onbevoegd om de diensten te exploiteeren. Ziehier een voorbeeld: Sinds jaren, vertrekt uit Turnhout naar Antwerpen, 's morgens een trein te 3 u. 45. Met dezen trein, reizen de werklieden die, uit Turnhout, te Antwerpen aan de haven gaan werken; neemt te Tielen en Lichtaert ook reizigers op. Een tweede trein vertrok te 4 u. 45 eveneens naar Antwerpen.

Het is bewezen dat met dezen trein veel meer volk vertrok dan met den eersten; doch dezen tweeden trein liet men te Herenthals 14 minuten staan, zoodat hij te laat in Antwerpen toekwam en de havenarbeiders niet op tijd de haven konden bereiken.

Tientallen keeren is gevraagd geworden om den tweede trein enkele minuten vroeger te laten vertrekken en hem te Herenthals te laten doorrijden. Alzoo zou elke arbeider op tijd te Antwerpen kunnen toekomen, terwijl hij 's morgens een uur later zou hebben kunnen vertrekken uit Turnhout. Nooit werd daaraan gevolg gegeven.

4. — Op dit oogenblik, werken een groot getal arbeiders van Geel, te Houthalen. Deze arbeiders, wel 150 in getal, moeten zich autobussen aanschaffen, groote uitgaven doen om zich naar hun werk te laten voeren; anderen moeten alle dagen acht tot negen kilometer ver met hun rijwiel rijden, van Geel naar Mol en 's avonds terug van Mol, om gebruik te kunnen maken van den trein. Deze trein wordt te Mol geformeerd en er is een mogelijkheid te vinden om den trein die van Herenthals komt, aansluiting te doen geven met deze van Mol. Als hij wat vroeger te Herenthals zou vertrekken, kon hij aansluiting geven van Geel naar Mol. Herhaaldelijk werd dit gevraagd, doch er werd geen gevolg aan gegeven. Waarom?

Tot vóór October, hadden wij een half-doorgaanden trein Turnhout-Brussel. Die vertrok uit Turnhout te 9 u. 12 en kwam te Brussel toe te 10 u. 40. Deze uurregeling was te laat. Iemand die voor zaken moest gaan, kon vóór den middag geen zaken meer doen te Brussel; menigmaal werd gevraagd om dien trein één uur vroeger te laten vertrekken uit Turnhout. Nooit werd hieraan gevolg gegeven. Nu is het nog slechter, daar men den trein gewoonweg heeft afgeschaft.

Jusqu'en octobre nous avions un train semi-direct, départ Bruxelles à 17 h. 26, arrivée à Turnhout à 19 heures. Ce train était abondamment utilisé par des voyageurs et des ouvriers, ainsi que par des députés et sénateurs de Lierre, Herenthals, Turnhout, Moll et le Nord du Limbourg.

Ce train a également été supprimé. Nous nous demandons pourquoi ?

REPONSE

1. — Communications Turnhout-Bruxelles aux heures du midi.

En plus du parcours cité par Anvers les intéressés disposent des trains suivants :

3111	Turnhout...	D. 11 h. 10
	Lierre...	A. 12 h. 08
TT 2011	Lierre...	D. 12 h. 16
	Contich (Cas.)...	A. 12 h. 27
E 134	Contich (Cas.)...	D. 12 h. 29
	Bruxelles (Nord)...	A. 12 h. 56

soit un voyage de 1 h. 16 au lieu de 2 h. 20.

Communications Bruxelles-Turnhout, le soir.

Les communications Bruxelles-Turnhout, le soir, sont les suivantes :

E 147	Bruxelles (Nord)...	D. 17 h. 45
	Contich (Cas.)...	A. 18 h. 15
TT 2018	Contich (Cas.)...	D. 18 h. 30
	Lierre...	A. 18 h. 41
3170	Lierre...	D. 18 h. 52
	Turnhout...	A. 19 h. 45
E 55	Bruxelles (Nord)...	D. 19 h. 00
	Anvers (C.)...	A. 19 h. 31
3120	Anvers (C.)...	D. 19 h. 34
	Herenthals...	A. 20 h. 23
TL 257	Herenthals...	D. 21 h. 14
	Turnhout...	A. 21 h. 40

L'avancement du train TL 257 est à l'étude afin de diminuer la durée de la halte pour la correspondance à Herenthals.

2. — Prix du trajet Turnhout-Anvers.

C'est à raison du détour via Herenthals que le prix du voyage par train est supérieur à celui par autobus. Il s'en suit que la mise en circulation de trains supplémentaires n'aurait aucun effet sur la concurrence dont souffre le chemin de fer de la part des transports routiers.

La question du tarif sur cette section a déjà fait l'objet

Tot in October, hadden wij een trein half-direct Brussel-Turnhout, met vertrek uit Brussel te 17 u. 26, aankomst te Turnhout te 19 uur. Deze trein werd veel gebruikt door reizigers en werklieden, ook volksvertegenwoordigers en senators van Lier, Herenthals, Turnhout, Mol en Noord-Limbourg.

Ook deze trein werd afgeschaft. Wij vragen ons af waarom ?

ANTWOORD

1. — Verbinding Turnhout-Brussel op de middaguren.

Benevens den aangehaalden reisweg over Antwerpen, beschikken de belanghebbenden over navermelde treinen :

3111	Turnhout...	V. 11 u. 10
	Lier...	A. 12 u. 08
TT 2011	Lier...	V. 12 u. 16
	Kontich (Kaz.)...	A. 12 u. 27
E 134	Kontich (Kaz.)...	V. 12 u. 29
	Brussel (Noord)...	A. 12 u. 56

hetzij een reisduur van 1 u. 16 in stede van 2 u. 20.

Verbinding Brussel-Turnhout 's avonds.

De verbindingen Brussel-Turnhout, in de avonduren, zijn als volgt vastgesteld :

E 147	Brussel (Noord)...	V. 17 u. 45
	Kontich (Kaz.)...	A. 18 u. 15
TT 2018	Kontich (Kaz.)...	V. 18 u. 30
	Lier...	A. 18 u. 41
3170	Lier...	V. 18 u. 52
	Turnhout...	A. 19 u. 45
E 55	Brussel (Noord)...	V. 19 u. 00
	Antwerpen (C.)...	A. 19 u. 31
3120	Antwerpen (C.)...	V. 19 u. 34
	Herenthals...	A. 20 u. 23
TL 257	Herenthals...	V. 21 u. 14
	Turnhout...	A. 21 u. 40

De vervroeging van trein TL 257 wordt onderzocht, ten einde de aansluitingspoos te Herenthals te verminderen.

2. — Kostprijs van het vervoer Turnhout-Antwerpen.

't Is wegens den omweg via Herenthals, dat de prijs van de reis per trein hooger is dan deze per autobus. Daaruit volgt, ten andere, dat het inleggen van bijkomende treinen zonder eenigen invloed zou blijven op de concurrentie die het spoor vanwege het wegvervoer te lijden heeft.

De kwestie van den vervoerprijs op dit baanvak heeft,

d'un examen approfondi en 1933. On a estimé alors que le prix du trajet Turnhout-Anvers ne pouvait être utilement diminué. On en arriverait autrement à ce résultat que, par exemple, tous les voyageurs de Turnhout à destination de n'importe quel point entre Lier et Anvers seraient amenés à payer un prix identique pour des trajets d'inégale longueur.

3. — *Suppression du train Turnhout D. 4 h. 45 vers Herenthals avec correspondance pour Anvers.*

Le nombre de trains sur la ligne Turnhout-Herenthals était trop grand, eu égard à la rare clientèle, ce qui rendait l'exploitation totalement déficitaire.

Afin de remédier à cette situation, la S. N. s'est vu dans la nécessité de supprimer certains trains en lésant le moins possible les intérêts de la clientèle.

C'est ainsi que le second train, partant de Turnhout à 4 h. 45, a été supprimé, parce que le train précédent, à clientèle moins nombreuse devait être maintenu pour permettre aux dockers d'être à temps à leur travail.

4. — *Communication Gheel-Houthaelen, le matin.*

L'examen auquel a déjà été soumise cette question a confirmé qu'environ 70 ouvriers se rendent quotidiennement de Gheel à Houthaelen pour travailler.

Il n'est pas possible de réaliser à Moll la correspondance entre les trains

TL 202 (A. 6 h. 18 de Herenthals)
3950 (D. 5 h. 58 vers Hasselt)

parce que le premier, ne peut, à raison des heures de travail dans les fabriques situées entre Moll et Neerpelt, être suffisamment avancé sans nuire aux intérêts de ces ouvriers (arrivée prématurée) et que d'autre part le train 3950 ne peut être retardé à raison des heures de travail dans les mines de Beeringen.

Il faut encore faire remarquer que le train TL 202 donne correspondance à Moll avec le train :

3962 Moll... .. D. 6 h. 37
3942 Houthaelen... .. A. 7 h. 45

6. — *Suppression temporaire des trains.*

3788 Turnhout D. 8 h. 45
332 Bruxelles (Nord) A. 10 h. 22
333 Bruxelles (Nord) D. 17 h. 25
3789 Turnhout A. 19 h. 03

Ces trains ont été temporairement supprimés à raison des circonstances anormales que nous vivons, leur clien-

reeds in 1933, het voorwerp uitgemaakt van een grondig onderzoek. Bevonden werd dat het niet mogelijk was den prijs voor den reisweg Turnhout-Antwerpen op nuttige wijze te verminderen. Desgevallend, zou men tot dezen uitslag komen dat, bij voorbeeld, al de reizigers uit Turnhout met bestemming van gelijk welk punt tusschen Lier en Antwerpen, voor trajecten van ongelijke lengten, een en denzelfden prijs zouden moeten betalen.

3. — *Afschaffing trein Turnhout V. 4 u. 45 naar Herenthals met aansluiting op Antwerpen.*

Het aantal treinen op de lijn Turnhout-Herenthals was te aanzienlijk, ten overstaan van de geringe belangrijkheid der cliënteel, zoodat de exploitatie volkomen deficitair was.

Om dien toestand te verhelpen, heeft de N. M. zich genoodzaakt bevonden enkele treinen af te schaffen, die het minst de belangen der cliënteel benadeelden.

Aldus werd de tweede trein, die te 4 u. 45 uit Turnhout vetrok, afgeschaft, daar de voorgaande met minder cliënteel diende behouden, om de dokwerkers toe te laten op tijd het werk aan te vangen.

4. — *Verbinding Geel-Houthalen 's morgens.*

Het onderzoek waaraan deze kwestie reeds werd onderworpen, heeft uitgewezen dat een 70-tal werklieden van Geel zich, dagelijks, voor hun werk naar Houthalen begeben.

Het is niet mogelijk de aansluiting, te Mol, te verwezenlijken tusschen de treinen.

TL 202

TL 202 (A. 6 u. 18 van Herenthals)
3950 (V. 5 u. 58 naar Hasselt)

daar de eerste, wegens de werkuren in de fabrieken, gelegen tusschen Mol en Neerpelt, niet voldoende kan vervroegd worden, zonder de belangen dier werklieden te schaden (te vroege aankomst) en, anderzijds, de trein 3950 niet later mag gesteld worden wegens de werkuren in de mijnen te Beeringen.

Er dient nog te worden bemerkt, dat de trein TL 202 aansluiting geeft te Mol met trein

3962 Mol V. 6 u. 37
3942 Houthalen A. 7 u. 45

6. — *Voorloopige afschaffing der treinen.*

3788 Turnhout V. 8 u. 45
332 Brussel (Noord) A. 10 u. 22
333 Brussel (Noord) V. 17 u. 25
3789 Turnhout A. 19 u. 03

Deze treinen werden, wegens de huidige abnormale omstandigheden, tijdelijk afgeschaft, daar hun cliënteel

tèle étant insuffisante pour justifier leur maintien dans la période actuelle et les intéressés disposant d'ailleurs à la même heure d'autres communications :

A. *Aller* :

T 1051	Turnhout	...	D. 7 h. 59
	Anvers (C.)	...	A. 9 h. 10
E 14	Anvers (C.)	...	D. 9 h. 30
	Bruxelles (Nord)	...	A. 10 h. 01

B. *Retour* :

E 147	Bruxelles (Nord)	...	D. 17 h. 45
	Contich (Cas.)	...	A. 18 h. 15
TT 2018	Contich (Cas.)	...	D. 18 h. 30
	Lierre...	...	A. 18 h. 41
3170	Lierre...	...	D. 18 h. 52
	Turnhout	...	A. 19 h. 45

Vu l'espace de temps entre les trains T 1051/E 14, la S. N. examine la possibilité de réaliser pour le train T 1051 une communication via Contich (Cas.) avec les trains électriques.

POSTES

En ce qui concerne l'organisation de l'Administration Centrale, une décision de principe a été prise en rapport avec la division des services centraux de la Poste, en bureaux flamands et français, de manière à en arriver à une répartition égale des postes dirigeants entre les deux groupes linguistiques, ce par application de la loi du 28 juin 1932 sur l'emploi des langues en matière administrative.

D'autre part, la mise en application de l'arrêté royal du 2 octobre 1937 fixant le nouveau statut du personnel de l'Etat, a nécessité la revision des modes de recrutement de certaines catégories d'agents de la Poste : facteurs surnuméraires et sous-percepteurs/sous-perceptrices.

Pour les facteurs surnuméraires, il a été institué deux examens :

— *un spécial* réservé aux étrangers employés par l'Administration, aux porteurs de télégrammes immatriculés et aux nettoyeurs de chaudières de la Marine, comptant, les uns et les autres, 4 ans d'ancienneté ou 2,448 heures d'utilisation ;

— *un ordinaire* accessible aux autres candidats.

Pour les sous-percepteurs/sous-perceptrices, il a été institué également deux examens :

— *un spécial* réservé aux agents de la 4^e catégorie et au personnel auxiliaire de la Poste, comptant l'ancienneté et le délai d'utilisation requis ;

— *un ordinaire* accessible aux autres candidats.

onvoldoende was om hun behoud in dit huidig tijdperk te rechtvaardigen, en de belanghebbenden trouwens op hetzelfde uur over andere verbindingen beschikken :

A. *Heenreis* :

T 1051	Turnhout...	...	V. 7 u. 59
	Antwerpen (C.)	...	A. 9 u. 10
E 14	Antwerpen (C.)	...	V. 9 u. 30
	Brussel (Noord)	...	A. 10 u. 01

B. *Terugreis* :

E 147	Brussel (Noord)	...	V. 17 u. 45
	Kontich (Kaz.)	...	A. 18 u. 15
TT 2018	Kontich (Kaz.)	...	V. 18 u. 30
	Lier	...	A. 18 u. 41
3170	Lier	...	V. 18 u. 52
	Turnhout	...	A. 19 u. 45

Gezien de tijdruimte tussen de treinen T 1051/E 14, onderzoekt de N. M. de mogelijkheid om voor trein T 1051, te Lier, een verbinding tot stand te brengen via Kontich (Kaz.) met de elektrische treinen.

POSTERIEN

Wat de inrichting van het Hoofdbestuur betreft, werd, in beginsel, een beslissing genomen in verband met de in-deeling van de hoofddiensten van Posterijen in Nederlandsche en Fransche bureelen, derwijze dat de leidende posten zouden kunnen gelijkelijk worden verdeeld tussen de twee taalgroepen, in toepassing van de wet van 28 Juni 1932 op het gebruik der talen in bestuurszaken.

Anderzijds, moest, ten gevolge van de inwerkingstelling van het Koninklijk besluit van 2 October 1937, houdende vaststelling van het nieuw statuut van het Rijkspersoneel, de wijze van aanwerving worden herzien van sommige categorieën van postbedienden : boventallige bestellers en onderpostontvangers/onderpostontvangeressen.

Voor de boventallige bestellers, werden twee proeven ingesteld :

— een *bijzondere* proef voorbehouden aan de vreemdelingen in dienst van het Bestuur, aan de geïmmatriculeerde telegrambestellers en aan de ketelschoonmakers van het Zeewezen met 4 jaren anciënniteit en 2,448 uren dienst ;

— een *gewone* proef toegankelijk voor de overige kandidaten.

Voor de postonderontvangers/postonderontvangeressen, werden insgelijks twee proeven ingesteld :

— een *bijzondere* proef voorbehouden aan de beambten van de 4^e categorie en aan het hulppersoneel van Posterijen, die voldoen aan de vereischten inzake anciënniteit en dienst ;

— een *gewone* proef toegankelijk voor de overige kandidaten.

COMMISSION DE RECEPTION DES IMPRIMES

Un membre de votre Commission a posé la question reproduite ci-après avec la réponse qui y fut donnée.

QUESTION

Les dépenses entraînées par l'activité de la Commission de réception des imprimés sont-elles en rapport avec son utilité réelle ?

Le fonctionnement de cet organisme a-t-il fait l'objet d'une étude, par M. le Commissaire Royal à la réforme administrative ?

REPONSE

Il n'est pas douteux que l'activité de la Commission de réception des papiers, imprimés, fournitures de bureau, etc..., soit non seulement utile, mais nécessaire pour avoir la garantie que les produits présentés par les fournisseurs possèdent les qualités exigées et que les fournitures effectuées répondent en quantité et en qualité, aux conditions des marchés.

Les dépenses, en personnel, matériel et divers, prévues pour 1940, s'élèvent à 423,270 francs — en réduction de 6,180 francs sur celles de 1939 — et l'effectif du service ne dépasse pas le cadre fixé en 1932, lors de la séparation de la Commission de l'Office Central des Imprimés.

Le fonctionnement de la Commission de réception des papiers, imprimés, etc... n'a pas — à ma connaissance — fait l'objet d'une étude de M. le Commissaire Royal à la réforme administrative.

TOURISME

I. — Considérations générales.

La question qui se pose est celle de savoir, si, compte tenu de l'état de guerre en Europe, le Gouvernement doit continuer à consacrer des crédits au Tourisme. Nous n'hésitons pas à répondre affirmativement. En effet, toutes les branches de l'industrie et du commerce sont intéressées, directement ou indirectement, au tourisme qui constitue un secteur très important de l'économie nationale. Des centaines de millions sont investis dans nos entreprises touristiques. L'Etat ne peut pas s'en désintéresser. Il faut, d'une part, stimuler dans toute la mesure du possible, pour 1940, le mouvement touristique et, d'autre part, veiller au maintien, sinon au perfectionnement de l'ensemble de notre organisation touristique, fruit de plusieurs années d'efforts.

Sans doute, bien que le tourisme soit entré dans les mœurs, ne devons-nous pas nous faire illusion sur l'importance de la clientèle étrangère qui fréquentera notre pays en 1940. Néanmoins, la publicité à l'étranger doit être poursuivie, afin de ne pas perdre le bénéfice des efforts réalisés à ce jour, et d'entretenir chez les touristes

OPLEVERINGSCOMMISSIE VOOR HET DRUKWERK

Door een lid van uw Commissie werd de volgende vraag gesteld: Wij geven ze, samen met het antwoord.

VRAAG

Zijn de uitgaven voortvloeiende uit de werking van den Keurraad voor Drukwerk in verhouding tot zijn werkelijk nut ?

Werd de werking van dit organisme bestudeerd door den Koninklijken Commissaris voor de Bestuurshervorming ?

ANTWOORD

Het lijdt geen twijfel dat de werking van den Keurraad voor papier, drukwerk, kantoorbehoeften, enz. niet alleen nuttig maar ook noodig is, om de zekerheid te hebben dat de producten die door de leveranciers worden aangeboden, de vereischte hoedanigheden bezitten en dat de gedane leveringen, in hoeveelheid en hoedanigheid, aan de voorwaarden van de overeenkomsten beantwoorden.

De uitgaven voor personeel, materieel en diversen, voorzien voor 1940, bedragen 423,270 frank — wat 6,180 frank minder is dan in 1939 — en het personeel van den Dienst gaat het kader niet te boven, dat, in 1932, werd vastgesteld, toen de Raad werd afgescheiden van het Centraal Bureau voor Drukwerk.

De werking van den Keurraad voor papier, drukwerk, enz., was — naar mijn weten — niet het voorwerp van een studie vanwege den Koninklijken Commissaris voor de Bestuurshervorming.

TOERISME

I. — Algemeene beschouwingen.

De vraag die zich voordoet is deze, of de Regeering, in verband met den oorlogstoestand in Europa, nog kredieten moet blijven voorzien voor Toerisme. Wij aarzelen niet hierop bevestigend te antwoorden. Inderdaad, al de takken van nijverheid en handel hebben, rechtstreeks of zijdelings, belang bij het toerisme dat een zeer belangrijke sector is in 's lands bedrijfsleven. Honderden millioenen werden gestoken in onze toeristische bedrijven. De Staat kan deze dan ook niet aan hun lot overlaten. Anderzijds, moet, voor 1940, het vreemdelingenverkeer, voor zoover zulks mogelijk is, worden aangemoedigd en, anderzijds, moet worden gewaakt over de handhaving, zooniet de verbetering van onze toeristische organisatie die de vrucht van verscheidene jaren inspanning is.

Zeker, ofschoon het toerisme ingang heeft gevonden, moeten wij ons niet te veel voorstellen over het belang van de buitenlandsche clientèle die, in 1940, ons land zal bezoeken. Niettemin, moet de propaganda in het buitenland worden voortgezet, om te voorkomen dat de pogingen die tot dusver werden gedaan, te loor zouden gaan, en bij de

étrangers, le désir de visiter la Belgique, dès que les événements internationaux le leur permettront. Il doit d'autant plus en être ainsi, que la clientèle touristique est des plus capricieuses et influençables, doit être sollicitée et ne répond, en général, qu'aux appels qui lui sont adressés avec insistance, habileté et bon goût.

Nombre de Belges, qui avaient l'habitude de faire des voyages et des séjours à l'étranger, reculeront devant les dangers et difficultés de toute nature et passeront leurs vacances en Belgique. L'épuisante guerre des nerfs et les soucis nombreux d'une population soumise au régime de l'état de mobilisation, sont autant de raisons pour que nos compatriotes songent à passer quelques jours au grand air « quelque part en Belgique », sur les plages attrayantes de notre Littoral ou dans le calme de l'Ardenne, de la Campine ou de la Haute-Belgique. C'est la raison pour laquelle nos centres de villégiature ne peuvent négliger, ni leur toilette, ni leur programme d'attractions. Il appartiendra au Commissariat Général du Tourisme de faire preuve d'un maximum d'activité, en vue de stimuler le goût des déplacements et de guider le touriste belge, dans son choix, par une publicité bien comprise.

Il importe de souligner que l'hôtellerie est l'élément essentiel et indispensable au Tourisme. La qualité de l'hôtellerie détermine l'ampleur de l'animation touristique et contribue au bon renom d'un pays. Il en est tout particulièrement ainsi, pour les hôtels du Littoral, qui sont, en quelque sorte, le salon de réception de la Belgique.

Or, l'hôtellerie en général et l'hôtellerie saisonnière, en particulier, ont été profondément atteintes par les périodes de crises successives que nous avons vécues en ces dernières années. En outre, l'industrie hôtelière de la côte et des Ardennes a été victime de la saison tronquée de 1939 et se trouve devant l'inconnu pour un temps indéterminé. Toute exploitation normale est ainsi devenue impossible et il faudra se résoudre à prendre, sans retard, un ensemble de mesures permettant aux hôteliers de faire l'essai d'une exploitation réduite, avec l'assurance que les charges d'impôt, de loyer et d'hypothèque seront proportionnées au résultat obtenu. Il y va de l'intérêt, non seulement des hôteliers et du tourisme en général, mais même de l'Etat, des propriétaires d'immeubles loués à usage d'hôtels et des créanciers hypothécaires.

Dans cet ordre d'idées et à titre de comparaison, il nous paraît intéressant de signaler que le Conseil Fédéral suisse a, par décret en date du 3 novembre 1939, accordé un sursis extraordinaire spécial aux hôteliers. Ceux-ci peuvent demander un sursis de paiement jusqu'à fin 1940 pour toutes dettes à l'exception de celles relatives au salaire de leur personnel. Le sursis est donc applicable aux impôts et taxes généralement quelconques. La demande de sursis n'est accompagnée d'aucune mesure de publicité qui serait de nature à nuire au crédit des hôteliers. Pour les créances hypothécaires en capital, un sursis de deux ans peut être accordé. Pour les intérêts des créances hypothécaires, le sursis peut s'étendre jusqu'à fin 1940 et

vreemde toeristen het verlangen levendig worden gehouden om hun stappen naar België te richten, zoodra de internationale gebeurtenissen dit weer zullen toelaten. Immers, men mag niet vergeten dat de toeristische clientèle zeer wispelturig en onstandvastig is, dat zij moet worden bewerkt en, over 't algemeen, slechts gevolg geeft aan dringende, behendige en van goeden smaak getuigende uitnodigingen.

Talrijke Belgen die geregeld in het buitenland reisden of er verbleven, zullen thans terugdeinzen voor de gevaren en moeilijkheden van allen aard en zullen hun verlof in België doorbrengen. De afmattende zenuwenoorlog en de vele zorgen van een bevolking die leeft onder het regime van den staat van mobilisatie, zijn evenveel redenen voor onze landgenooten om eenige dagen in open lucht « ergens in België » door te brengen, op het bekoorlijk strand van onze zeekust, of in de kalme omgeving van de Ardennen, de Kempen of Hoog-België. Dit is de reden waarom onze zomerverblijfplaatsen noch hun uiterlijk, noch hun feestprogramma mogen verwaarloozen. Het Commissariaat generaal voor Toerisme moet een maximum van bedrijvigheid aan den dag leggen, ten einde den reislust aan te wakkeren en den Belgischen toerist door een welbegrepen propaganda voor te lichten.

Men mag niet uit het oog verliezen, dat het hôtelbedrijf het voornaamste en onmisbaarste bestanddeel is van het Toerisme. Hoe beter het hôtelbedrijf, des te meer vreemdelingenverkeer. Het draagt bij tot de goede faam van een land. Dit is in het bijzonder het geval met de hôtels van de kust, die zoowat de ontvangtsalon van België zijn.

Welnu, het hôtelbedrijf, over 't algemeen, en het seizoenbedrijf, in het bijzonder, werden zwaar getroffen door de opeenvolgende crisissen die zich in den loop der laatste jaren voordeden. Bovendien, werd het hôtelbedrijf van de kust en van de Ardennen het slachtoffer van het verminkt seizoen van 1939 en bevindt het zich thans tegenover het onbekende, voor een onbepaalden tijd. Elk normaal bedrijf is alzoo uitgesloten, zoodat men, noodgedwongen en zonder verwijl, eenige maatregelen zal moeten nemen, die de hôtelhouders in staat stellen een beperkt bedrijf op touw te zetten, met de verzekering dat de lasten van belastingen, huur en hypotheek zullen worden aangepast aan de inkomsten. Niet alleen het belang van de hôtelhouders en van het toerisme, over 't algemeen, staat op het spel, ook dit van den Staat, van de eigenaars van als hôtel verhuurde vaste goederen en van de hypotheekhoudende schuldeischers.

In dit verband en, bij wijze van vergelijking, lijkt het ons belangwekkend te vermelden dat de Zwitsersche Bondsraad, bij decreet van 3 November 1939, een buitengewoon uitstel heeft toegestaan aan de hôtelhouders. Dezen mogen uitstel van betaling tot einde 1940 aanvragen voor elke schuld, met uitzondering van deze die betrekking heeft op het salaris van hun personeel. Uitstel is dus toepasselijk op hoegenaamd welke belastingen en taxes. Aan de vraag om uitstel wordt geen ruchtbaarheid gegeven, ten einde zoo weinig schade mogelijk te berokkenen aan het krediet van de hôtelhouders. Voor de hypothecaire schuldvorderingen in hoofdsom, kan uitstel van twee jaar worden verleend. Voor de interesten der hypothecaire

est applicable à tout ou partie des intérêts. Une suspension de l'amortissement du capital jusqu'à fin 1940 peut remplacer le sursis lui-même, auquel cas la durée de l'amortissement est prolongée pour une période égale à celle de la suspension.

De même, en Suisse, un projet de décret sur le désendettement de l'hôtellerie est à l'étude et entrera en vigueur avant l'expiration du sursis fixée à fin 1940, en manière telle que les hôteliers pourront ajuster leurs dettes en temps utile.

Enfin, le gouvernement fédéral a alloué à la Société Fiduciaire suisse pour l'Hôtellerie un premier crédit de plus de 3 millions de francs suisses pour permettre aux hôteliers atteints par la crise de faire face aux dépenses inévitables d'entretien, de salaires, de paiement de primes d'assurance et autres.

Des mesures devront être prises en Belgique. Les groupements professionnels de l'hôtellerie se sont adressés au Gouvernement et lui ont présenté un ensemble de suggestions. Des propositions concrètes ont été transmises au Ministère des Finances par le Commissariat Général du Tourisme, en vue de venir en aide à l'industrie hôtelière particulièrement atteinte par les événements internationaux. Nous émettons le vœu de voir le Gouvernement prendre à bref délai une décision de nature à satisfaire les revendications de l'hôtellerie dans la mesure où elles auront été reconnues légitimes.

A titre indicatif, nous reproduisons ci-après un tableau faisant ressortir l'importance de la régression du chiffre d'affaires dans les hôtels de plusieurs plages de notre littoral. Les hôtels pris en exemple ont été choisis dans les différentes catégories. Il échet de noter que les hôtels qui d'habitude cessaient leur exploitation vers le 15-25 septembre ont fermé en 1939 entre le 25 et le 30 août et que la plupart des clients annoncés après le 15 août annulèrent les réservations en raison de la menace de guerre.

Le tableau a été établi en prenant pour base les chiffres d'affaires des années 1935 ou 1936 à peu près semblables et correspondant à de bonnes années moyennes :

Ostende :

1 ^{re} catégorie		2 ^e catégorie	
1935-1936 ... %	100	1935... .. %	100
1937... ..	77	1937... ..	73,7
1938... ..	50,40	1938... ..	50,2
1939... ..	33,38	1939... ..	26,3
3 ^e catégorie		4 ^e catégorie	
1935... .. %	100	1936... .. %	100
1937... ..	64,3	1937... ..	80
1938... ..	42	1938... ..	63
1939... ..	21,5	1939... ..	37

schuldvorderingen, kan het uitstel zich uitstrekken tot einde 1940 en toepasselijk zijn op al of een deel der interesten. Schorsing van de afschrijving van het kapitaal, tot einde 1940, kan het uitstel zelf vervangen, in welk geval de duur van de afschrijving wordt verlengd met een termijn gelijk aan dien van de schorsing.

Bovendien, ligt in Zwitserland een ontwerp van decreet ter studie, om den schuldenlast van het hôtelbedrijf te verlichten, dat in werking zal treden vóór het verstrijken van het uitstel gesteld op einde 1940, zoodat de hôtelhouders hun schuld zullen kunnen aanpassen te gelegener tijd.

Ten slotte, verleende de Bondsregering aan de « Société Fiduciaire Suisse pour l'Hôtellerie » een eerste krediet van ruim 3 miljoen Zwitsersche frank, om de door de crisis getroffen hôtelhouders in staat te stellen het hoofd te bieden aan de noodzakelijke uitgaven wegens onderhoud, salarissen, betaling van verzekeringspremiën en andere.

Ook in België, moet worden ingegrepen. De beroepsverenigingen van het hôtelbedrijf hebben zich tot de Regeering gericht en deze verscheidene voorstellen voorgelegd. Concrete voorstellen werden aan het Ministerie van Financiën overgemaakt door het Commissariaat-generaal voor Toerisme, ten einde te hulp te komen aan het hôtelbedrijf dat bijzonder zwaar wordt getroffen door de internationale gebeurtenissen. Wij geven den wensch te kennen dat de Regeering weldra een beslissing moge nemen, die tegemoet komt aan de desiderata van het hôtelbedrijf, voor zoover deze als gewettigd werden erkend.

Bij wijze van aanduiding, laten wij hierna een tabel volgen, waaruit blijkt hoezeer het zakencijfer is teruggelopen in de hôtels van verscheidene badplaatsen van onze kust. De hôtels die als voorbeeld worden genomen, werden gekozen in de verschillende categorieën. Er valt op te merken dat de hôtels die hun bedrijf gewoonlijk staken rond 15-25 September, in 1939 hun deuren sloten tusschen 25 en 30 Augustus en dat de meeste gasten die na 15 Augustus werden verwacht, wegens de oorlogsdreiging wegbleven.

De tabel werd opgemaakt op basis van de zakencijfers van de jaren 1935 of 1936, die vrijwel gelijk waren en overeenkomen met een gemiddeld goed jaar.

Oostende :

1 ^{re} catégorie		2 ^{de} catégorie	
1935-1936 ... %	100	1935... ..	100
1937... ..	77	1937... ..	73,7
1938... ..	50,40	1938... ..	50,2
1939... ..	33,38	1939... ..	26,3
3 ^{de} catégorie		4 ^{de} catégorie	
1935... .. %	100	1936... .. %	100
1937... ..	64,3	1937... ..	80
1938... ..	42	1938... ..	63
1939... ..	21,5	1939... ..	37

Westende :

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1936... .. % 100	1936... .. % 100
1937... .. 60	1937... .. 72
1938... .. 50	1938... .. 52
1939... .. 30	1939... .. 33

Middelkerke :

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1935... .. % 100	1935... .. % 100
1937... .. 53	1937... .. 61,5
1938... .. 26	1938... .. 54,8
1939... .. 25	1939... .. 39

3 ^e catégorie
—
1935... .. % 100
1937... .. 55
1938... .. 55
1939... .. 37

Heyst-Duinbergen :

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1935-1936 ... % 100	1935-1936 ... % 100
1937... .. 73	1937... .. 68
1938... .. 48	1938... .. 32
1939... .. 32	1939... .. 23

3 ^e catégorie
—
1935-1936 ... % 100
1937... .. 75
1938... .. 35
1939... .. 15

Blankenberghe :

Cette ville opère différemment, basant ses chiffres sur la capacité d'occupation des hôtels, pendant la période allant du 15 juin au 25 septembre, la possibilité d'occupation étant représentée par le chiffre 100.

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1936... .. % 80	1936... .. % 60
1937... .. 52	1937... .. 45
1938... .. 30	1938... .. 35
1939... .. 26	1939... .. 17

3 ^e catégorie	4 ^e catégorie
—	—
1936... .. % 43	1936... .. % 51,7
1937... .. 48	1937... .. 45
1938... .. 40	1938... .. 42,5
1939... .. 22	1939... .. 28,6

Westende :

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1936... .. % 100	1936... .. % 100
1937... .. 60	1937... .. 72
1938... .. 50	1938... .. 52
1939... .. 30	1939... .. 33

Middelkerke :

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1935... .. % 100	1935... .. % 100
1937... .. 53	1937... .. 61,5
1938... .. 26	1938... .. 54,8
1939... .. 25	1939... .. 39

3 ^e catégorie
—
1935... .. % 100
1937... .. 55
1938... .. 55
1939... .. 37

Heist-Duinbergen :

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1935-1936 ... % 100	1935-1936 ... % 100
1937... .. 73	1937... .. 68
1938... .. 48	1938... .. 32
1939... .. 32	1939... .. 23

3 ^e catégorie
—
1935-1936 ... % 100
1937... .. 75
1938... .. 35
1939... .. 15

Blankenberge :

Deze stad gaat anders te werk, daar zij haar gegevens opmaakt volgens de plaatsruimte in de hotels, gedurende het tijdperk van 15 Juni tot 25 September; de plaatsruimte wordt voorgesteld met het cijfer 100.

1 ^{re} catégorie	2 ^e catégorie
—	—
1936... .. % 80	1936... .. % 60
1937... .. 52	1937... .. 45
1938... .. 30	1938... .. 35
1939... .. 26	1939... .. 17

3 ^e catégorie	4 ^e catégorie
—	—
1936... .. % 43	1936... .. % 51,7
1937... .. 48	1937... .. 45
1938... .. 40	1938... .. 42,5
1939... .. 22	1939... .. 28,6

Bruges :

L'Association des Hôteliers de cette ville n'indique pas le chiffre d'affaires des hôtels et s'en réfère au rapport de la taxe de séjour. Or, il est à noter que, malgré les manifestations folkloriques et l'Exposition Memling, la taxe de séjour n'a atteint, en 1939, que 44 p. c. du montant de l'année 1936.

II. — Organisation.

Après la dissolution par arrêté royal du 22 décembre 1930 de l'ancien Conseil supérieur du Tourisme et de la direction de la propagande et du tourisme, la mission de ces organismes fut assumée par l'Office belgo-luxembourgeois de tourisme, association intercommunale, constituée le 3 février 1931, sous la forme juridique des associations sans but lucratif, dont les statuts furent approuvés par arrêté royal du 13 mars 1931.

L'activité de l'association avait pour objet d'assurer la propagande touristique, d'améliorer les conditions matérielles de voyage et de séjour en Belgique, de promouvoir toutes mesures légales, administratives, fiscales ou autres, de nature à favoriser le tourisme, de développer et de coordonner l'effort des organisations s'occupant de tourisme.

Après la publication de l'arrêté-loi et de l'arrêté royal du 26 août 1935, réglant le statut de l'hôtellerie, et après les modifications apportées aux statuts de l'O. B. L. U. T. pour lui permettre de donner son concours à l'application desdits arrêtés, un arrêté royal du 11 septembre 1935 créa au département le service spécial du Tourisme et de l'Hôtellerie, chargé de faciliter, au Ministère des Transports, l'exécution de la nouvelle mission de l'Office belgo-luxembourgeois de Tourisme, dans lequel un inspecteur et un contrôleur du nouveau service représentaient le Ministre et un autre contrôleur assurait et dirigeait le service de la comptabilité et des matières.

Le chevauchement des attributions du nouveau service et de l'O. B. L. U. T., les interférences de leurs activités entraînèrent des conflits et de multiples difficultés auxquels il fut mis fin par une refonte complète de l'organisation touristique officielle.

Dans l'entre-temps, à l'occasion de la mise en application de la loi du 8 juillet 1936, concernant les congés annuels payés et de l'arrêté royal d'application du 14 août 1936, fut créé au Ministère des Transports l'Office National des Vacances ouvrières, chargé de promouvoir tout moyen de procurer aux bénéficiaires de la loi sur les congés payés des vacances saines, récréatives et éducatives.

En ordre principal, sa mission était la même au point de vue des vacances ouvrières, que celle dévolue à l'O. B. L. U. T. et au service du Tourisme et de l'Hôtellerie en ce qui concerne le tourisme en général.

Brugge :

De Hôtelhoudersbond van deze stad vermeldt het zaken cijfer niet van de hotels en maakt de rekening volgens de verblijftaxe. Welnu, er valt op te merken dat, ondanks de folkloristische uitvoeringen en de Memlintentoonstelling, de verblijftaxe, in 1939, slechts 44 t. h. bereikte van het bedrag van het jaar 1936.

II. — Inrichting.

Na de ontbinding, bij Koninklijk besluit van 22 December 1930, van den Hoogen raad voor Toerisme en van de directie voor propaganda en toerisme, werd de taak van deze organismen overgenomen door den Belgisch-Luxemburgschen dienst voor toerisme, een intercommunale vereeniging, op 3 Februari 1931 gesticht als vereeniging zonder winstoogmerken en waarvan de statuten werden goedgekeurd bij Koninklijk besluit van 13 Maart 1931.

De taak van de Vereeniging bestond er in, de toeristische propaganda te verzekeren, de stoffelijke voorwaarden van het reizen en verblijven in België te verbeteren, alle wettelijke, administratieve, fiskale of andere maatregelen in de hand te werken, met het oog op de bevordering van het toerisme, de pogingen van de vereenigingen die zich met toerisme inlaten, uit te breiden en te ordenen.

Na de bekendmaking van de besluitwet en van het Koninklijk besluit van 26 Augustus 1935, houdende het statuut van het hotelbedrijf, en na de statuten van de O. B. L. U. T. te hebben gewijzigd, om dit organisme in staat te stellen zijn medewerking te verleenen bij de toepassing van genoemde besluiten, werd, bij Koninklijk besluit van 11 September 1935, bij het departement de bijzondere dienst voor Toerisme en het Hotelbedrijf opgericht, er mede belast in het Ministerie van Verkeerswezen de uitvoering te vergemakkelijken van de nieuwe opdracht van den Belgisch-Luxemburgschen Dienst voor Toerisme, waarin een inspecteur en een contrôleur van den nieuwen dienst den Minister vertegenwoordigden en een ander contrôleur den dienst van de comptabiliteit en van het zakelijk deel verzekerde en bestuurde.

Daar de bevoegdheid van den nieuwen dienst en van de O. B. L. U. T. ineenliepen, gaf het samentreffen van hun bedrijvigheid aanleiding tot geschillen en talrijke moeilijkheden waaraan een einde werd gemaakt door een volledige omvorming van de officieele inrichting van het toerisme.

Ondertusschen werd, ter gelegenheid van het van kracht worden van de wet van 8 Juli 1936, betreffende de betaalde verlofdagen, en van het Koninklijk besluit van uitvoering van 14 Augustus 1936, bij het Ministerie van Verkeerswezen, het Nationaal Bureau voor arbeidersvacantie opgericht, gelast om aan de beneficianten van de wet op de betaalde verlofdagen, gezonde, ontspannende en opvoedende dagen te bezorgen.

Hoofdzakelijk, was zijn zending, wat arbeidersvacantie betreft, dezelfde als deze van de O. B. L. U. T. en, wat het toerisme over het algemeen betreft, dezelfde als deze van den Dienst voor Toerisme en Hotelbedrijf.

Le désir du Gouvernement de mettre fin à la dualité des services officiels de tourisme est à l'origine de l'arrêté royal du 26 janvier 1939, créant le Commissariat Général du Tourisme, service concentrant toutes les activités des organismes officiels préexistants de tourisme et de vacances ouvrières.

Ce nouvel organisme administratif comporte une direction du tourisme et de l'hôtellerie et une direction des vacances ouvrières et du tourisme populaire. Ces directions sont aidées dans l'exécution de leur mission, respectivement par le Conseil supérieur du Tourisme et de l'Hôtellerie et par le Conseil supérieur des Vacances Ouvrières et du Tourisme Populaire, chargés de suggérer au Ministre toutes mesures ou moyens propres à réaliser l'objet du Commissariat Général du Tourisme, de donner leur avis sur toutes questions leur soumises par le Ministre, de discuter les résultats obtenus et les directives de la politique touristique.

Un Comité de Coordination, composé, sous la présidence du Ministre, des présidents et vice-présidents des deux Conseils supérieurs, du Commissaire général et du Commissaire général adjoint du tourisme, suit les travaux des deux Conseils et examine les questions qui ressortissent à leur activité simultanée.

III. — Législation.

Les bases légales de l'activité du Commissariat Général du Tourisme sont, outre l'arrêté royal du 26 janvier 1939 qui précise la mission, d'une part l'arrêté du 26 août 1935, relatif au statut de l'hôtellerie et l'arrêté royal d'application de la même date, modifié par les arrêtés du 20 février 1936 (4° de l'article 1°), du 23 janvier 1937 (finale de l'article 7) et du 13 mai 1938 (3° alinéa de l'article 10), l'arrêté royal du 12 juillet 1937, prescrivant une statistique régulière du tourisme, et son arrêté ministériel d'exécution du 20 avril 1938, l'arrêté royal du 20 janvier 1939, créant le carnet de voyages touristiques.

D'autre part, en ce qui concerne les vacances ouvrières, il y a la loi du 8 juillet 1936 et les arrêtés royaux d'application.

IV. — Réalisations.

Le nouveau service a commencé à fonctionner dans le courant de l'année 1939. Le commissaire général est nommé, le commissaire général adjoint est désigné; les conseils supérieurs sont constitués, ont été installés et ont commencé leur travail.

L'activité de la nouvelle organisation s'est déjà manifestée par la création du carnet touristique. Six mille carnets avaient été vendus à la fin de juillet 1939, et l'on

De wensch van de Regeering om een einde te maken aan de dualiteit van de officieele diensten voor het toerisme, ligt aan den oorsprong van het Koninklijk besluit van 26 Januari 1939, waarbij het Commissariaat generaal voor Toerisme werd opgericht, welke dienst al de bedrijvigheden van de vroeger bestaande officieele organismen voor toerisme en arbeidersvacantie in één hand verzamelt.

Dit nieuw bestuurslichaam omvat een directie van het toerisme en van het hotelbedrijf, en een directie van de arbeidersvacantie en van het volkstoerisme. Deze directies worden bij de uitoefening van hun opdracht, geholpen, onderscheidenlijk door den Hoogen Raad voor Toerisme en Hotelbedrijf en door den Hoogen Raad voor Arbeidersvacantie en voor Volkstoerisme, welke er mede belast zijn den Minister al de maatregelen en middelen voor te leggen, welke van dien aard zijn het doel van het Commissariaat generaal voor toerisme te verwezenlijken, hun advies te geven over al de vraagstukken hun door den Minister onderworpen, de bekomen uitslagen en de directieven van de toeristische politiek te bespreken.

Een samenorderingscomité, samengesteld, onder voorzitterschap van den Minister, uit de voorzitters en onderzitters van de twee Hooge Raden, den Commissaris generaal en den adjunct-commissaris generaal, volgt de werkzaamheden van beide Raden en onderzoekt de vraagstukken welke tot hun gelijktijdige bevoegdheid behooren.

III. — Wetgeving.

De wettelijke grondslagen van de bedrijvigheid van het Commissariaat generaal zijn, buiten het Koninklijk besluit van 26 Januari 1939, waarbij zijn opdracht wordt bepaald, enerzijds het besluit van 26 Augustus 1935, betreffende het statuut van het hotelbedrijf en het Koninklijk besluit van uitvoering van zelfden datum, gewijzigd door de besluiten van 20 Februari 1936 (4° van het eerste artikel), van 23 Januari 1937 (slot van artikel 7) en van 13 Mei 1938 (3° alinea van artikel 10), het Koninklijk besluit van 12 Juli 1937, waarbij een regelmatige statistiek van het toerisme wordt voorgeschreven, en zijn ministerieel besluit van uitvoering van 20 April 1938, het Koninklijk besluit van 20 Januari 1939, waarbij het toeristenboekje wordt ingevoerd.

Anderzijds, hebben wij, wat de arbeidersvacantie betreft, de wet van 8 Juli 1936 en de Koninklijke besluiten van uitvoering.

IV. — Verwezenlijkingen.

De nieuwe dienst trad in werking, in den loop van het jaar 1939. De Commissaris generaal is benoemd, de adjunct-commissaris generaal is aangewezen; de hooge raden zijn samengesteld, werden ingesteld en hebben hun werk aangevangen.

De bedrijvigheid van de nieuwe inrichting kwam reeds tot uiting bij de invoering van het toeristenboekje. Einde Juli 1939, waren reeds zes duizend boekjes verkocht, en

peut estimer que si les complications internationales ne s'étaient pas produites, 15,000 carnets auraient été délivrés au cours de la saison.

Dans le sens normal de l'action qui lui incombe, le Commissariat du Tourisme a donné son appui financier aux organismes touristiques, aux fédérations provinciales et aux syndicats d'initiative. Il a encouragé leurs manifestations folkloriques, a participé aux expositions étrangères de New-York et de Lille, ainsi qu'aux expositions touristiques, dites frontalières, dans de nombreuses localités des pays voisins (Hollande, France, Luxembourg, Angleterre). Il a organisé des manifestations touristiques du même ordre dans plusieurs villes du pays et une participation importante à l'Exposition de Liège, où le pavillon du Tourisme a été très favorablement remarqué. Il a poursuivi, — en accord avec le département des Finances, — la politique de soutien au tourisme en général, notamment en organisant les mesures d'application du « bon d'essence » au profit des touristes étrangers.

Le Commissariat Général du Tourisme a encore remis au point l'application méthodique du statut de l'hôtellerie. Enfin, dans le domaine des vacances ouvrières, des bases uniformes ont été établies pour l'octroi des subsides aux organisations ouvrières et des semaines touristiques de vacances populaires ont été organisées dans diverses localités du pays.

De nouvelles mesures sont actuellement à l'examen. C'est ainsi que le Commissariat Général du Tourisme étudie la question du tourisme par relais, le problème du statut des agences de voyage, des guides et des secrétaires provinciaux du tourisme.

Signalons également que le Commissariat Général envisage de confier à des producteurs belges la réalisation de nouveaux films touristiques, pour combler les lacunes que laisse apparaître l'examen de l'ensemble des films touristiques belges. Un projet sera élaboré, dès que la situation le permettra. En 1939, le Commissariat réalisa des copies en 16 mm. ainsi qu'une copie en 35 mm. et fit l'acquisition d'un appareil spécial destiné à faciliter la projection des films de 16 mm.

Notons enfin que les maisons belges de tourisme, dont disposait l'Oblut à l'étranger, seront maintenues, mais que l'activité de celles-ci sera mise en veilleuse.

Toutefois, les maisons fonctionnant dans un pays avec lequel un trafic touristique normal pourra être maintenu, continueront leur activité comme auparavant.

A juste titre, le Commissaire Général du Tourisme estime que le maintien de ces maisons s'impose, l'utilité de celles-ci ayant été prouvée par l'expérience. Comme les bureaux de ces maisons sont établis dans les agences commerciales de la S. N. C. F. B., la collaboration avec cette Société, qui a d'ailleurs donné des résultats très heureux, sera continuée par le Commissariat, qui contrôlera cette activité.

men mag aannemen dat, indien zich geen internationale verwikkelingen hadden voorgedaan, 15,000 boekjes afgeleverd zouden zijn geweest, tijdens het seizoen.

Binnen het normaal bestek van de hem opgedragen taak, verleende het Commissariaat voor Toerisme zijn financieel steun aan de toerisme-organisaties, aan de provinciale bonden en aan de verenigingen tot bevordering van 't vreemdelingenverkeer. Het moedigde hun folkloristische manifestaties aan, nam deel aan de buitenlandsche tentoonstellingen, te New-York en te Rijsel, alsook aan de toerismetentoonstellingen, grens-tentoonstellingen genaamd, op talrijke plaatsen in de naburige landen (Holland, Frankrijk, Luxemburg, Engeland). Het richtte toeristische manifestaties in van zelfden aard, in menige steden van het land, alsook een belangrijke deelneming aan de Tentoonstelling van Luik, waar het paviljoen van het Toerisme een zeer gunstigen indruk heeft gemaakt. In overeenstemming met het Departement van Financiën, heeft het een politiek blijven voeren van steunverlening aan het toerisme, in 't algemeen, namelijk door de invoering van maatregelen met het oog op de aflevering van « bezinebons » ten bate van de vreemde toeristen.

Het Commissariaat generaal voor Toerisme heeft ook verder de methodische toepassing geregeld van het statuut van het hôtelwezen. Ten slotte, werden, op het gebied der arbeidsvacantie, eenvormige grondslagen ingevoerd voor de verleenng van subsidiën aan de werkliedenorganisaties en werden toerisme-weken voor volkscvacantie ingericht in verschillende gemeenten van het land.

Nieuwe maatregelen worden thans onderzocht. Aldus houdt het Commissariaat generaal voor Toerisme zich bezig met de studie van het wisseltoerisme, van het vraagstuk van het statuut der reisagentschappen, der gidsen en der provinciale toerisme-secretarissen.

Stippen wij eveneens aan, dat het Commissariaat generaal voor Toerisme het voornemen heeft om Belgische productieleiders te belasten met het maken van nieuwe films, om de leemten aan te vullen in de bestaande Belgische toeristische films. Zoodra de toestand het toelaat, zal een ontwerp worden opgemaakt. In 1939 maakte het Commissariaat filmafdrukken van 16 mm. alsmede een filmafdruk van 35 mm. en schafte het zich een bijzonder projectie-apparaat aan voor films van 16 mm.

Vermelden wij, ten slotte, dat de Belgische huizen voor toerisme, welke de Oblut in het buitenland bezat, zullen behouden blijven, maar dat zij hun werking eenigszins zullen beperken.

De huizen, evenwel, welke werkzaam zijn in een land waarmede een normaal toeristisch verkeer in stand kan worden gehouden, zullen hun werking voortzetten zooals vroeger.

Terecht is de Commissaris generaal voor Toerisme van oordeel dat deze huizen moeten behouden blijven, daar uit de ervaring is gebleken welk nut zij opleveren. Daar de kantoren dezer huizen gevestigd zijn in de handelsagentschappen van de N. M. B. S., zal de samenwerking met deze Maatschappij welke zeer bevredigende uitslagen opleverde, worden voortgezet door het Secretariaat dat deze werking zal controleren.

V. — L'Office belgo-luxembourgeois de tourisme.

A la suite de la démission de plusieurs membres du conseil d'administration de cet organisme, l'assemblée générale des actionnaires désigna un nouveau conseil d'administration et le chargea de poursuivre la gestion de l'O.B.L.U.T.

D'autre part, la question de savoir quel rôle cet office pourrait encore remplir fut soumise au Conseil Supérieur du Tourisme. Une sous-commission chargée d'étudier ce problème arriva à la conclusion qu'il y avait lieu de liquider l'O.B.L.U.T. et de prévoir une organisation spéciale pour la section de la publicité.

C'est dans ces conditions qu'en date du 27 novembre 1939, le Conseil Supérieur du Tourisme se rallia à la proposition de liquidation de l'O.B.L.U.T.

Questions.

Ci-après, nous reproduisons trois questions posées par des membres de votre Commission, avec les réponses qui y furent données :

QUESTION N° 1

Au tableau récapitulatif, page 130, figure pour le Commissariat Général du Tourisme, une dépense de 4 millions 450,000 francs, dont 669,000 francs pour le personnel, 668,950 francs pour le matériel.

Comme cette dépense comprend les crédits attribués à l'Office National des Vacances Ouvrières, de l'Hôtellerie et de la Propagande touristique intérieure et extérieure, ne serait-il pas possible d'avoir la dépense propre à la propagande touristique, dont était chargé l'Office National du Tourisme Belgo-Luxembourgeois (Oblut) ?

D'autre part, comment l'administration justifie-t-elle la dépense qui est légèrement supérieure à celle de 1939, alors que les événements internationaux ne permettront guère aux étrangers de faire du tourisme dans notre pays en 1940 et que le tourisme intérieur lui-même sera contrarié par la crise économique et la mobilisation ?

REPONSE

L'article 30/1 du projet de budget du Département des Communications pour l'exercice 1940 prévoit, sous la rubrique « subsides conventionnels » : « a) organismes chargés, sous le contrôle de l'Etat, de la propagande touristique », un crédit de 3 millions de francs, dépense propre à la propagande touristique dont était chargé l'Office National du Tourisme de Belgique (Oblut).

La dépense prévue pour favoriser le tourisme est justifiée par la nécessité de maintenir toutes les activités économiques du pays.

V. — Belgisch-Luxemburgsche Dienst voor toerisme.

Naar aanleiding van het ontslag van verschillende leden van den raad van beheer van dit organisme, benoemde de algemeene vergadering der aandeelhouders een nieuwen beheerraad, met als opdracht, het beheer van de OBLUT voort te zetten.

Anderzijds, werd de Hoge Raad voor Toerisme geraadpleegd nopens de vraag, welke rol die dienst nog kon vervullen. Een subcommissie, belast met de studie van dit vraagstuk, kwam tot het besluit, dat tot de vereffening van de OBLUT diende overgegaan en dat een bijzondere inrichting diende voorzien voor de afdeling publiciteit.

Onder die voorwaarden, sloot de Hoge Raad voor Toerisme zich, op 27 November 1939, aan bij het voorstel tot vereffening van de OBLUT.

Vragen.

Hierna, volgen drie vragen door leden van de Commissie gesteld, met de daarop ingekomen antwoorden.

VRAAG N° 1

Op de verzameltabel, bladzijde 130, komt het Commissariaat generaal voor Toerisme voor, met een uitgave van 4 miljoen 450,000 frank, waarvan 669,000 frank voor het personeel en 668,950 frank voor het materieel.

Daar deze uitgave de kredieten omvat voor het Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie, voor het Hôtelbedrijf en voor de toeristische Propaganda in binnen- en buitenland, zou het niet mogelijk zijn de uitgave te kennen bepaaldelijk voor de toeristische propaganda waarmede de « Oblut » belast was ?

Anderzijds, hoe rechtvaardigt het bestuur de uitgave welke eenigszins hooger is dan deze van 1939, wanneer de internationale gebeurtenissen aan de vreemdelingen weinig of geen gelegenheid zullen bieden in ons land, in 1940, aan toerisme te doen, en dat het binnenlandsch toerisme zelf door de economische crisis en de mobilisatie zal gehinderd worden ?

ANTWOORD

Artikel 30/1 van het Ontwerp van Begroting van het Departement van Verkeerswezen, voor het Dienstjaar 1940, voorziet, onder hoofding « Bij overeenkomst vastgestelde subsidiën : a) Organismen belast, onder toezicht van den Staat, met de toeristische propaganda », een krediet van 3 miljoen frank, uitgave voor de toeristische propaganda waarmede de « Oblut » was belast.

De uitgave, voorzien ter bevordering van het toerisme, is gerechtvaardigd door de noodzakelijkheid heel de economische bedrijvigheid van het land in stand te houden.

QUESTION N° 2

Est-il normal que le Commissaire Général du Tourisme, tout récemment nommé, reçoive, dès à présent, le maximum du traitement prévu pour sa fonction ?

Est-il normal, par contre, que le Commissaire Général adjoint touche un traitement inférieur au minimum du barème prévu pour sa fonction ?

Y a-t-il des précédents administratifs à une telle situation ?

REPONSE

Le Commissaire Général au Tourisme est assimilé aux Directeurs Généraux du Département des Communications (voir art. 5 de l'arrêté royal du 26 janvier 1939, créant le Commissariat Général du Tourisme).

Ainsi que l'honorable membre l'a sans doute remarqué, le barème des Directeurs Généraux du Département des Communications est de 80,000 à 90,000 francs (voir pages 20, 22, 30, 48 des développements du projet de budget du Département des Communications pour l'exercice 1940).

Le Commissaire Général au Tourisme jouit d'un traitement de 80,000 francs, c'est-à-dire du minimum afférent à son grade.

Les développements du budget (page 24) mentionnent, par suite d'une erreur de composition non relevée, un barème de 65,000 à 80,000 francs.

Quant au fonctionnaire qui a été désigné aux fonctions de Commissaire Général adjoint, celui-ci n'a pu être nommé en titre parce qu'il n'avait pas, au moment de sa désignation, dans le grade de Directeur, les deux ans d'ancienneté statutairement exigés pour une promotion à un échelon supérieur.

Le cas de maintien d'agents à des traitements inférieurs au minimum du grade dont ils exercent les fonctions en raison de leur manque d'ancienneté, est fréquent au Département des Communications.

QUESTION N° 3

1. — Quel est le montant de la rémunération du Commissaire Général du Tourisme ?

2. — Est-il vrai que, dans les mois à venir, le Commissaire du Tourisme ainsi qu'une partie du personnel, passerait au département de l'Instruction Publique, mais continuerait à émarger au Budget des Transports ?

3. — Est-ce que la nomination du Commissaire est conforme aux nouvelles règles prescrites par le Statut Camu ?

REPONSE

1. — La rémunération du Commissaire Général du Tourisme s'élève pour 1940, à 80,000 francs.

VRAAG N° 2

Is het normaal dat de zeer onlangs benoemde Commissaris generaal voor Toerisme, nu reeds de maximumwedde ontvangt welke voor zijn ambt voorzien is ?

Is het, daar tegenover, normaal, dat de adjunct-Commissaris generaal een wedde ontvangt, die lager is dan het minimum van het barema voor zijn ambt voorzien ?

Zijn er bestuurlijke voorgaanden van dergelijken toestand ?

ANTWOORD

De Commissaris generaal voor Toerisme is met de Directeurs generaal van het Departement van Verkeerswezen gelijkgesteld (zie art. 5 van het Koninklijk besluit van 26 Januari 1939, waarbij het Commissariaat generaal voor Toerisme wordt ingesteld).

Zooals het achtbaar lid ongetwijfeld zal bemerkt hebben, gaat het barema van Directeur generaal van het Departement van Verkeerswezen van 80,000 tot 90,000 frank (zie bladzijden 20, 22, 30, 48 van de Toelichting van het ontwerp van begroting van het Departement van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1940).

De Commissaris generaal voor Toerisme geniet een wedde van 80,000 frank, dus het minimum van zijn graad.

De Toelichting van de begroting (bladzijde 24) maakt, tengevolge van een niet verbeterde zetfout, melding van een barema van 65,000 tot 80,000 frank.

Wat den ambtenaar betreft, welke tot adjunct-Commissaris generaal werd aangewezen, deze kan niet met titei benoemd worden, omdat hij op het oogenblik van zijn benoeming, in den graad van Directeur, de twee jaar anciënniteit niet had, welke door het statuut vereischt worden voor een bevordering tot een hooger grad.

Het geval van beambten die, wegens mangel aan anciënniteit, een wedde trekken lager dan het minimum van den graad waarvan zij het ambt uitoefenen, is niet zeldzaam op het Departement van Verkeerswezen.

VRAAG N° 3

1. — Welk is het bedrag van de wedde van den Commissaris generaal voor Toerisme ?

2. — Is het waar dat, in de komende maanden, de Commissaris generaal voor Toerisme, alsook een deel van het personeel, zou overgaan tot het Departement van Openbaar Onderwijs, maar voorts zouden ten laste vallen van de Begroting van Verkeerswezen ?

3. — Is de benoeming van den Commissaris in overeenstemming met de nieuwe door het statuut Camu voorgeschreven regelen ?

ANTWOORD

1. De wedde van den Commissaris generaal voor Toerisme bedraagt, voor 1940, 80,000 frank.

2. — Il n'a jamais été question de faire passer des fonctionnaires, appartenant au Commissariat Général du Tourisme, au Département de l'Instruction Publique.

3. — La nomination du Commissaire Général du Tourisme est conforme au statut des agents de l'Etat; elle a été réalisée conformément aux dispositions de l'article 18 de l'arrêté royal du 2 octobre 1937.

RADIODIFFUSION

I. — Radiodiffusion officielle par l'I. N. R.

1. — Organisation générale.

A. — *Le statut de l'I. N. R.*

Les renseignements contenus dans le présent chapitre relatif à la radiodiffusion officielle démontrent à toute évidence que le Conseil de Gestion fut bien inspiré lorsque, dans le but de réduire au strict minimum les dépenses d'exploitation de notre Institut National de Radiodiffusion, il chargea un collège de deux experts de procéder à une étude approfondie du problème de l'organisation administrative de l'I. N. R. Ce collège a déposé un rapport préliminaire dont les conclusions touchent à la structure même de l'I. N. R., sortant ainsi du cadre de la mission confiée aux experts, mission de rationalisation de l'organisation administrative.

L'I. N. R. fut créé le 30 juin 1930 pour un délai de 12 ans. Toutefois, à défaut d'un préavis d'au moins deux ans donné par le Ministre des Communications qui a les Télégraphes et Téléphones dans ses attributions, l'existence de l'I. N. R. dans sa forme actuelle serait prolongée au 30 juin 1942, pour un nouveau terme de six ans. Le Gouvernement ayant l'intention de donner préavis avant le 30 juin 1940, le Ministère des Communications étudie dès à présent le nouveau statut qu'il conviendra de donner à notre service de radiodiffusion officielle.

Nous estimons qu'il serait souhaitable de prévoir dans le nouveau statut le vote par le Parlement des comptes de prévisions annuels de l'I. N. R., comme cela se fait d'ailleurs pour la Régie des Téléphones et Télégraphes. Il convient de noter en effet que sous le régime actuel, le budget particulier de l'I. N. R. échappe au contrôle parlementaire préalable et n'est pas soumis au vote des Chambres.

B. — *Régime des pensions du personnel.*

Le régime des pensions du personnel de l'I. N. R. devrait être organisé sans autre retard. En son article 118, le Statut prévoit que « les pensions allouées tant aux membres du personnel qu'à leurs veuve et orphelins feront l'objet d'un règlement spécial ».

2. Er is nooit spraak geweest, ambtenaars welke tot het Commissariaat voor Toerisme behooren, te doen overgaan naar het Departement van Openbaar Onderwijs.

3. De benoeming van den Commissaris generaal voor toerisme is in overeenstemming met het statuut van het Staatspersoneel; zij geschiedde overeenkomstig de bepalingen van artikel 18 van het Koninklijk besluit van 2 October 1937.

RADIO-OMROEP

I. — Officieele radio-omroep door het N. I. R.

1. — Algemeene inrichting.

A. — *Het statuut van het N. I. R.*

Uit de inlichtingen die in dit hoofdstuk worden gegeven over den officieelen radio-omroep, blijkt op duidelijke wijze dat de Beheerraad het goed voorhad toen hij, ten einde de bedrijfsuitgaven van ons Nationaal Instituut voor Radio-omroep tot het volstrekt noodige te beperken, aan een college van twee deskundigen opdracht gaf om de administratieve inrichting van het N. I. R. grondig te onderzoeken. Dit College diende een inleidend verslag in, waarvan de besluiten de structuur zelf van het N. I. R. raken, aldus het raam te buiten gaande van de taak toevertrouwd aan de deskundigen, taak bestaande in de rationalisatie van de administratieve inrichting.

Het N.I.R. werd, op 30 Juni 1930, opgericht voor een termijn van 12 jaar. Evenwel, indien de Minister van Verkeerswezen tot wiens bevoegdheid Telegrafie en Telefonie behooren, den termijn van twee jaar opzegging laat voorbijgaan, zou het bestaan van het N. I. R., in zijn huidige vorm, met ingang van 30 Juni 1942, met een nieuwen termijn van zes jaar worden verlengd. Daar de Regeering het voornemen heeft, vóór 30 Juni 1940, op te zeggen, bestudeert het Ministerie van Verkeerswezen reeds nu, met welk nieuw statuut onze dienst van nationalen radio-omroep zal worden begiftigd.

Naar onze meening, ware het te wenschen dat het nieuw statuut de stemming door het Parlement zou voorzien van de jaarlijksche ramingen van het N. I. R., wat, trouwens, ook geschiedt voor de Regie van Telefonie en Telegrafie. Inderdaad, men mag niet uit het oog verliezen dat, onder het huidige regime, de eigen begrooting van het N. I. R. aan de voorafgaande parlementaire controle ontsnapt en aan de Kamers niet ter stemming wordt voorgelegd.

B. — *Pensioenregeling van het personeel.*

De pensioenregeling van het personeel van het N. I. R. zou, zonder langer verwijl, moeten worden ingericht. In artikel 118, voorziet het Statuut dat « de pensioenen toegekend zoowel aan de leden van het personeel als aan hun weduwen en weezen, zullen het voorwerp uitmaken van een bijzondere regeling ».

Jusqu'en 1935, un « Fonds de Pension du Personnel » avait été régulièrement et normalement alimenté. C'est ainsi qu'une somme de 1,689,574 fr. 05 figure au crédit d'un compte intitulé « Fonds de pension du personnel ».

En 1936, la dotation de ce Fonds de Pension fut supprimée sans justification valable. Pour les années 1937, 1938 et 1939, aucun crédit ne fut prévu dans le budget pour la pension du personnel. Nous avons demandé, l'an dernier, des explications à ce sujet. Il nous fut répondu à l'époque que le Conseil de Gestion n'avait pas institué un régime spécial de pensions pour son personnel, ayant estimé qu'étant donné le caractère public de l'I. N. R., il y avait lieu d'attendre les conclusions du Commissaire royal aux Pensions. Depuis lors, une étude fut établie sur la question. En septembre 1939, l'I. N. R. se mit en rapport à ce sujet, avec le Commissaire royal aux Pensions. Cette démarche étant restée sans suite, le Conseil de Gestion jugea prudent de reprendre l'alimentation de ce Fonds en inscrivant dans le projet de budget pour 1940 un crédit de 400,000 francs.

C. — Organismes de radiodiffusion.

Dans le cadre de l'organisation générale des activités de l'I. N. R., il convient de rendre hommage aux efforts louables accomplis par les organismes de radiodiffusion dits « O. R. » d'expressions flamande et française. On y fait beaucoup moins de politique qu'autrefois et, dans l'ensemble, les auditeurs paraissent actuellement satisfaits.

Peut-être pourrait-on songer à étendre la liberté d'action des O. R. dans l'élaboration de leurs programmes musicaux.

2. — Considérations sur le budget de l'I. N. R.

Bien que la Chambre des Représentants n'ait pas à se prononcer préalablement sur le budget propre de l'I. N. R., il nous a malgré tout paru intéressant de vous soumettre quelques considérations générales sur les prévisions de dépenses pour 1940.

Les dépenses prévues pour 1940 s'élèvent à 47,115,161 francs, soit une augmentation de 1,313,130 fr. 85 sur celles de l'exercice précédent.

Les charges financières proprement dites sont de l'ordre de 2,865,700 francs, ce qui représente une majoration de 339,230 francs sur 1939.

Les frais divers qui figuraient au budget pour 5,000 fr. en 1939 sont portés à 408,000 francs pour 1940.

Les intérêts dus sur obligations s'élèvent à 2,849,200 fr., soit une augmentation de 368,730 francs sur 1939.

Au cours de l'exercice précédent, la dépense en outillage d'exploitation s'élevait à 170,000 francs; une nouvelle dépense de 245,000 francs est prévue pour 1940.

En 1939, nous avons signalé l'acquisition d'un nouveau

Tot in 1935, werd een « Pensioenfonds van het Personeel » op regelmatige en normale wijze gestijfd. Zoo komt een bedrag van fr. 1,689,574.05 voor op de creditzijde van een rekening, onder den titel « Pensioenfonds van het personeel ».

In 1936, werd de dotatie van dit Pensioenfonds zonder geldige reden afgeschaft. Voor de jaren 1937, 1938 en 1939, werd geen krediet in de begroting voorzien voor het pensioen van het personeel. Het vorig jaar, hebben wij u hierover gevraagd. Men antwoordde ons toen dat de Raad van Beheer geen bijzondere pensioenregeling voor zijn personeel had ingesteld, daar hij van oordeel was dat, wegens het openbaar karakter van het N. I. R., moest worden gewacht op de besluiten van den Koninklijken Commissaris voor de Pensioenen. Sedertdien, werd een studie over de kwestie opgemaakt. In September 1939, stelde het N. I. R. zich hieromtrent in verbinding met den Koninklijken Commissaris voor de Pensioenen. Daar deze stap zonder gevolg bleef, achtte de Raad van beheer het raadzaam de stijving van dit Fonds voort te zetten, door op het ontwerp van begroting voor 1940 een krediet van 400,000 frank te voorzien.

C. — Radio-omroepverenigingen.

In verband met de algemeene inrichting van de werking van het N. I. R., moet hulde worden gebracht aan de loffelijke pogingen van de Vlaamsche en Fransche radio-omroepverenigingen, « O. V. » genaamd. Men doet er minder aan politiek dan vroeger en, over 't algemeen, schijnen de luisteraars voor het oogenblik tevreden te zijn.

Misschien zou men de vrijheid van handelen van de O. V. kunnen uitbreiden tot het opmaken van hun muziekprogramma's.

2. — Beschouwingen over de begroting van het N. I. R.

Ofschoon de Kamer der Volksvertegenwoordigers zich vooraf niet heeft uit te spreken over de eigen begroting van het N. I. R., scheen het ons belangwekkend, U eenige algemeene beschouwingen voor te leggen over de ramingen van uitgaven voor 1940.

De uitgaven voor 1940 voorzien, bedragen 47,115,161 fr., hetzij een verhooging van 1,313,130 fr. 85 op deze van het vorig dienstjaar.

De eigenlijke financieele lasten beloopt 2,865,700 fr., wat neerkomt op een verhooging van 339,230 frank, op 1939.

De diverse kosten voorkomend op de begroting voor 1939, ten bedrage van 5,000 frank, werden op 408,000 frank gebracht, voor 1940.

De interesten op schuldbrieven bedragen 2,849,200 fr., hetzij een verhooging van 368,730 frank, op 1939.

In den loop van het vorig dienstjaar, bedroeg de uitgave voor bedrijfsoutilleering 170,000 frank; voor 1940, wordt een nieuwe uitgave van 245,000 frank voorzien.

In 1939, wezen wij op den aankoop van een nieuwe op-

car d'enregistrement dont coût 350,000 francs; pour 1940, il a été prévu une dépense de 200,000 francs pour achat d'une *camionnette* d'enregistrement.

Pour parachèvements divers et acquisition de mobilier nouveau, deux postes nouveaux respectivement de 62,500 francs et 40,000 francs sont prévus pour 1940.

Les dépenses en matériel de bureau qui étaient de 97,000 francs en 1939 s'élèvent à 138,000 francs pour 1940.

Les crédits pour les bibliothèques musicales française et flamande sont doublés pour l'exercice 1940, passant de 90,000 à 180,000 francs.

Notons encore le coût des abonnements à l'Agence Belga qui est doublé, passant de 100,000 à 200,000 francs.

Citons enfin un dernier poste. Les besoins en eau de la Maison de l'I. N. R. sont assurés par deux puits. En outre, en 1939, la consommation d'eau prélevée sur la distribution du service communal coûta la somme de 85,000 francs. Pour 1940, il est prévu une dépense de 112,500 francs pour consommation de 75,000 mètres cubes d'eau à prélever sur la distribution communale, en plus de l'eau provenant des deux puits!

Dans l'ensemble, il apparaît que sur un budget de 47,115,161 francs, l'I. N. R. consacre à l'accomplissement de sa mission culturelle un montant de 24,519,261 francs, soit 8,694,419 francs pour frais d'orchestres et de bibliothèques, 7,941,433 francs pour la partie culturelle flamande et 7,883,409 francs pour la partie culturelle française.

3. — Equipement du poste d'émission.

Le poste émetteur de Velthem n'étant plus à la hauteur des progrès techniques réalisés en ces dernières années, il a été procédé en 1938 à l'acquisition de terrains situés aux environs de Wavre, en vue d'y installer un nouveau poste avec équipement moderne. Le terrain d'une contenance d'environ 57 Ha. est situé en partie sur le territoire de Wavre et en partie sur celui d'Overysse, au lieu dit Tombeek. Le prix d'achat total s'est élevé à 3 millions 97,391 francs.

Le cahier des charges pour la construction de deux émetteurs jumelés de 120 kw. a été mis au point. Les événements auront toutefois pour conséquence de faire remettre à des temps meilleurs l'exécution de ce travail qui représente une dépense considérable.

Signalons également que le Conseil de Gestion a décidé de prendre un ensemble de mesures destinées à assurer les émissions radiophoniques de l'I. N. R., en toutes circonstances avec un minimum de perturbations.

4. — Observations sur l'activité culturelle.

A. — Comité musical.

A une question que nous avons posée en juin 1939, il avait été répondu que le Comité musical de l'I. N. R. était

nemingscar die 350,000 frank had gekost; voor 1940, wordt een uitgave van 200,000 frank voorzien voor den aankoop van een *opnemingswagentje*.

Voor diverse voltooiingen en aankoop van nieuw mobilair, zijn, voor 1940, twee nieuwe posten voorzien, respectievelijk van 62,500 en 40,000 frank.

De uitgaven voor kantoormaterieel, die 97,000 frank bedroegen, in 1939, bedragen 138,000 frank voor 1940.

De kredieten voor de Fransche en Nederlandsche muziekbibliotheek worden verdubbeld voor het dienstjaar 1940, en stijgen van 90,000 tot 180,000 frank.

Vermelden wij nog de kosten van de abonnementen op het Agentschap « Belga », die worden verdubbeld en van 100,000 tot 200,000 frank stijgen.

Stippen wij, ten slotte, een laatsten post aan. De behoeften aan water van het Huis-N. I. R., worden gedekt door twee putten. Bovendien, werd, in 1939, het waterverbruik verzekerd door de waterleiding van den gemeentelijken dienst, wat 85,000 frank kostte. Voor 1940, wordt een uitgave van 112,500 frank voorzien voor het verbruik van 75,000 kubiek-meter water, te nemen van de gemeentelijke waterleiding, buiten het water voortkomend van twee putten!

Over het geheel, blijkt dat, op een begroting van 47,115,161 frank, het N. I. R., voor de vervulling van zijn cultureele taak, een bedrag besteedt van 24,519,261 frank, hetzij 8,694,419 frank voor de kosten van orkesten en bibliotheken, 7,941,433 frank voor het Vlaamsch cultureel gedeelte en 7,883,409 frank voor het Fransch cultureel gedeelte.

3. — Uitrusting van den zendpost.

Daar de zendpost, te Veltem, niet meer beantwoordt aan de jongste eischen der techniek, werd, in 1938, overgegaan tot den aankoop van gronden in de omgeving van Waver, voor de oprichting van een nieuwen post met moderne uitrusting. Het terrein, ongeveer 57 Ha. groot, is gelegen gedeeltelijk op het grondgebied van Waver en gedeeltelijk op dit van Overijsse, ter plaatse, Tombeek genaamd. De totale koopprijs bedroeg 3,097,391 frank.

Het lastenkohier voor den bouw van twee dubbele zenders van 120 Kw., werd in gereedheid gebracht. De huidige gebeurtenissen hebben echter voor gevolg, de uitvoering van dit werk, dat een aanzienlijke uitgave vertegenwoordigt, naar betere tijden te verdagen.

Wij willen er eveneens op wijzen, dat de Raad van Beheer heeft beslist, dadelijk een gezamenlijke regeling te treffen, ten einde de radio-uitzendingen van het N. I. R., in alle omstandigheden, met de minste stoornissen te verzekeren.

4. — Opmerkingen nopens de werking op cultureel gebied.

A. — Muziekcomité.

Op een door ons in juni 1939 gestelde vraag, werd geantwoord dat het Muziekcomité van het N.I.R. werd

consulté pour toutes questions relatives aux émissions musicales. On est dès lors en droit de se demander pourquoi il est en outre prévu un conseiller musical aux appointements de base de 20,000 francs. La question gagne encore en pertinence, lorsqu'on tient compte du fait que le dit conseiller musical est en même temps chef d'orchestre aux appointements de 30,000 francs (correspondant à 10 concerts dirigés) et que dans l'ensemble, compte tenu des fluctuations de l'index, ses appointements cumulés varient entre 56,000 et 58,000 francs. Les appointements du conseiller musical ne peuvent être justifiés ni par la présence du conseiller au sein des jurys musicaux puisque les membres de ces jurys sont payés au cachet, ni par le fait qu'il est membre du Comité musical dont les membres ne touchent ni cachets, ni jetons de présence. Notons que le Comité musical n'a d'ailleurs tenu que deux séances au cours de l'année 1939.

B. — Jurys d'audition.

Nous pensons qu'il serait souhaitable que les jurys d'audition ne soient pas composés d'artistes figurant eux-mêmes aux programmes des émissions de l'I. N. R.

En ce qui concerne les crédits affectés aux services des auditions français et flamand, il semble qu'ils devraient être proportionnés à l'importance des prestations respectives de ces services. Le service des auditions pour les émissions françaises examina 880 candidats, d'août 1938 à fin avril 1939. Le service similaire pour les émissions flamandes n'examina que 304 personnes de fin octobre 1938 à fin avril 1939. Or, à une question que nous avons posée l'an dernier, il nous fut répondu que de ce chef un crédit de 73,500 francs avait été alloué au service flamand, alors que le service français ne bénéficiait que d'un crédit de 64,000 francs, malgré ses prestations deux fois plus importantes.

C. — L'I. N. R. et l'Armée.

Compte tenu des difficultés qui devaient inévitablement entourer à ses débuts l'organisation de la demi-heure du soldat, il faut se réjouir de la pleine réussite de cette innovation. Bien que les avis sur la valeur de ces émissions destinées à l'Armée soient partagés, nous tenons à constater objectivement que la demi-heure du soldat connaît un succès grandissant. Elle constitue non seulement une œuvre récréative pour nos militaires, mais contribue en outre efficacement à raffermir les liens étroits qui unissent notre Armée à la population civile.

En décembre 1938, le Ministère de la Défense Nationale, désireux de doter les cantines dans les casernes, du pro-

géraadpleegd nopens alle kwesties verband houdend met de muziekuitzendingen. Men mag zich derhalve terecht afvragen, waarom bovendien een muziekkundig adviseur wordt voorzien, met een minimum-wedde van 20,000 fr. De vraag is nog meer gepast, zoo men rekening houdt met het feit, dat vermeld muziekkundig adviseur tevens de functies vervult van orkestleider, met een wedde van 30,000 frank (overeenstemmend met 10 geleide concerten) en dat, in het geheel, rekening houdend met de schommelingen van het index-cijfer, zijn samengevoegde wedden schommelen tusschen 56,000 en 58,000 frank. De bezoldigingen van den muziekkundigen adviseur kunnen niet worden gebillijkt, noch door de aanwezigheid van den adviseur in de examencommissies voor de muziekuitvoeringen, vermits de leden van die Commissie per vacatie worden betaald, noch wegens het feit dat hij lid is van het Muziekcomité, waarvan de leden noch cachet noch zitpenning ontvangen. Hierbij weze aangemerkt, dat het Muziekcomité, tijdens het jaar 1939, slechts tweemaal vergaderde.

B. — Examencommissies voor de audities.

Wij achten het wenschelijk, dat de examencommissies voor de audities niet worden samengesteld uit kunstenaars die zelf op de uitzendingsprogramma's van het N. I. R. voorkomen.

Wat de kredieten betreft, bestemd voor de Fransche en Vlaamsche auditediensten, deze zouden dienen geëvenredigd te zijn met de belangrijkheid der respectieve prestaties van beide diensten. De auditedienst voor de Fransche uitzendingen onderzocht, van Augustus 1938 af tot einde April 1939, 880 kandidaten. De gelijkaardige dienst voor de Vlaamsche uitzendingen onderzocht slechts 304 personen, van einde October 1938 tot einde April 1939. Doch, op een door ons tijdens het vorig jaar gestelde vraag, werd geantwoord, dat uit dien hoofde een krediet van 73,500 frank werd verleend aan den Vlaamschen dienst, wanneer de Fransche dienst slechts een krediet genoot van 64,000 frank, hoewel zijn prestaties dubbel belangrijk waren.

C. — Het N. I. R. en het Leger.

Rekening houdend met de moeilijkheden waarmede de aanvankelijke inrichting van het halfuur van den soldaat onvermijdelijk gepaard ging, dienen wij ons te verheugen over het volledig welslagen van de nieuwigheid. Hoewel de meeningen zijn verdeeld nopens de waarde van de voor het Leger bestemde uitzendingen, moeten wij objectief vaststellen, dat het halfuur van den soldaat een steeds grooter wordenden bijval oogst. Niet alleen is het een werk voor de ontspanning van onze militairen, maar bovendien draagt het doelmatig bij tot de versteviging van de nauwe banden die ons leger vereenigen met de burgerlijke bevolking.

In December 1938, was het Ministerie van Landsverdediging voornemens aan de kantens, in de kazernen,

gramme hebdomadaire imprimé par les soins de l'I. N. R., avait sollicité la distribution de 116 exemplaires flamands et de 115 exemplaires français. Le Conseil de Gestion rejeta cette demande, en alléguant des raisons budgétaires. Or, la dépense annuelle totale pour frais d'impression et d'envoi n'aurait atteint que la somme minime de 5,700 francs, soit la 8,265^e partie du budget de l'I. N. R. Nous espérons que cette question, dans l'intérêt de l'Armée, fera l'objet d'un nouvel et bienveillant examen.

5. — Observations sur la Maison de l'I. N. R.

A. — Le bâtiment.

En 1932, l'estimation de dépense avait été de 14 millions pour le bâtiment et de 3,300,000 francs pour le terrain. Ainsi qu'il nous a été répondu à la question n° 4 (voir page 54 du présent rapport), ces estimations étaient basées sur une étude incomplète du problème. C'est ainsi qu'à ce jour, sans compter les travaux de parachèvements divers en cours et ceux prévus en outre pour les années futures, la Maison de l'I.N.R. a coûté la somme de 70 millions 726,937 francs. Le seul poste des frais généraux y compris les honoraires de l'architecte et du conseiller technique représente un montant de 5 millions 89,950 fr. D'autre part, les rectifications d'erreurs et frais de révision des études ont coûté à ce jour la somme de 1 million 600,000 francs.

Nous pensons devoir signaler que de nombreuses crevasses nettement apparentes, d'une largeur de 2 cm. à certains endroits, se présentent actuellement dans ce bâtiment à peine construit. Une Commission a été constituée en vue de rechercher les causes de ces crevasses et d'établir les responsabilités.

B. — Les studios.

Les réponses fournies aux questions que nous avons posées au sujet de l'aménagement des studios (voir pages 60 et 61) démontrent que pour décider du traitement acoustique des studios de musique, dans la phase de parachèvement, il ne fut tenu qu'une seule réunion de spécialistes, le 11 février 1937. Pour les studios réservés aux émissions parlées, de nombreuses modifications durent être apportées aux installations. C'est ainsi que dans un studio, le revêtement définitif des murs en acajou poli dut être recouvert de tentures; par la suite, il fut remplacé par un autre revêtement ajouré en limba avec dispositif de feutrage. Dans un des deux studios de l'orchestre radio, les lambris furent recouverts de rideaux mobiles en vue d'obtenir les variations requises d'atmosphère acoustique, alors qu'on disposait de 47 colonnes tournantes dont coût 682,000 fr. qui devaient normalement pouvoir assurer les besoins de variation d'atmosphère acoustique de plusieurs studios. A ce jour, le montant dépensé en modifications en vue

het door de zorgen van het N. I. R. gedrukt wekelijksch programma te laten geworden, waarvoor het een vraag indiende tot het bekomen van 116 Nederlandsche exemplaren en van 115 Fransche exemplaren. Die aanvraag werd door den Raad van Beheer om begrootingsredenen afgewezen. Nochtans zou de totale jaarlijksche uitgave voor druk- en verzendingskosten slechts de geringe som hebben bereikt van 5,700 frank, hetzij het 8,265^e deel van de begroting van het N. I. R. Wij hopen dat die kwestie, in het belang van het Leger, aan een nieuw en welwillend onderzoek zal worden onderworpen.

5. — Opmerkingen nopens het Huis-N. I. R.

A. — Het gebouw.

In 1932, werd de uitgave voor het gebouw geraamd op 14 miljoen, en op 3,300,000 frank voor den grond. Zooals ons werd geantwoord op vraag n° 4 (zie bladzijde 54 van dit verslag), waren die ramingen gesteund op een onvolledige studie van het vraagstuk. Aldus zien wij, dat tot op heden, niet medegerekend de allerhande aan den gang zijnde en voor de volgende jaren voorziene voltooiingswerken, het Huis-N. I. R. de som heeft gekost van 70,726,937 frank. De eenige post der algemeene kosten, met inbegrip van de eereloonen van den architect en van den technischen adviseur, vertoont een bedrag van 5 miljoen 89,950 frank. Anderzijds, hebben de herstellingen van fouten en de kosten wegens herziening der studies, tot op heden een uitgave genoodzaakt van 1,600,000 frank.

Wij meenen er te moeten op wijzen, dat talrijke goed merkbare kloven, waarvan de breedte op sommige plaatsen 2 cm. bereikt, zich thans aan dit nauwelijks opgetrokken gebouw vertoonen. Een Commissie werd ingesteld ten einde de oorzaken van die kloven na te gaan en de verantwoordelijkheden vast te stellen.

B. — De Studio's.

Uit de antwoorden op de vragen die wij hebben gesteld, in verband met de inrichting der studio's (zie bl. 60 en 61), blijkt dat, met het oog op de acoustieke behandeling van de muziekstudio's, tijdens het stadium van de voltooiing, slechts een vergadering van specialisten werd gehouden, op 11 Februari 1937. Voor de studio's der gesproken uitzendingen, moesten talrijke wijzigingen worden toegebracht aan de installaties. Zoo moest in een studio de definitieve muurbekleding in glanzend mahoniehout worden bekleed met gordijnen; achteraf werd ze vervangen door een opengewerkte bekleding in limba, met geluidsdemping. In een van beide studio's van het radioorkest, werd de lambrizeering bedekt met schuifgordijnen om de vereischte variaties inzake acoustiek te bekomen, ofschoon men over 47 draaizuilen beschikte, die 682,000 fr. hebben gekost en waarmede men op normale wijze in de vereischte variaties inzake acoustiek kon voorzien voor verscheidene studio's. Tot nog toe, werd aan veranderingen, ten einde

d'obtenir une acoustique normale dans le studio 6 du « jazz » est de 57,300 fr. Pour le grand studio 4, la même dépense s'élève déjà à 129,153 fr. 84 et le travail de traitement acoustique de ce studio n'est pas encore terminé, de nouvelles modifications étant prévues. C'est ainsi notamment que les annonces et commentaires du speaker-régisseur ne peuvent pas être transmises dans le grand studio, par suite de la résonnance qu'ils provoquent. Enfin, les orgues du grand studio ont coûté la somme de 1 million 73,900 francs; leur installation fut entreprise le 7 février 1939 et n'est pas encore terminée en 1940.

6. — Observations sur l'organisation et le matériel techniques.

A. — Service technique.

Le service technique est assuré par un directeur général technique, un ingénieur en chef, deux ingénieurs et douze techniciens. Six nouveaux techniciens entreront en fonctions en 1940. Il y a en outre un conseiller technique aux appointements de base de 40,000 francs qui est en même temps ingénieur-conseil chargé de la réalisation technique de la Maison de l'I. N. R. et qui toucha en 1938 la somme de 185,601 fr. 80 et en 1939 celle de 137,117 fr. 20.

B. — Enregistrement des actualités.

Les actualités enregistrées sur magnétophone sont diffusées avec un bruit de fond très caractéristique, bruit qu'on trouve d'ailleurs sur les machines neuves de ce type. Des pourparlers sont engagés en vue de l'acquisition d'une machine perfectionnée utilisant le procédé de l'enregistrement sur films au lieu de celui sur bandes magnétiques. Le nouveau procédé donne des résultats meilleurs, est plus économique et est d'ailleurs employé avec grand succès à l'étranger. En outre, la machine nouvelle offre l'avantage de ne coûter qu'environ 100,000 francs au lieu de 150,000 francs. L'acquisition prochaine d'une machine du type nouveau constituera donc un progrès réel. Mais, en attendant, pour 1940, une dépense de 150,000 francs est malgré tout encore prévue pour l'achat d'une machine magnétophone, ce qui portera à 600,000 francs le montant dépensé pour des machines considérées comme démodées par les stations étrangères qui y ont renoncé pour adopter les machines à enregistrement sur films.

C. — Relais en province.

Nous avons demandé quelle était la dépense totale qu'occasionnerait la partie technique pour le relai d'une séance organisée en province. Pour une séance à Tournai, les données suivantes nous furent fournies :

een normale acoustiek te bekomen in studio 6, voor « jazz », 57,300 frank uitgegeven. Voor de groote studio 4, bedroeg dezelfde uitgave reeds fr. 129,153.84 en de acoustieke behandeling van deze studio is nog niet afgelopen, daar nieuwe wijzigingen worden voorzien. Zoo kunnen de aankondigingen en commentaren van den speaker-regisseur niet uit de groote studio worden uitgezonden, wegens den nagalm. Ten slotte, heeft het orgel van de groote studio 1,073,900 frank gekost; men begon het te plaatsen, op 7 Februari 1939 en, in 1940, is dit niet afgelopen.

6. — Beschouwingen over de inrichting en het technisch materieel.

A. — Technische dienst.

De technische dienst wordt verzekerd door een technisch directeur-generaal, een hoofdingenieur, twee ingenieurs en twaalf technici. Zes nieuwe technici treden in dienst, in 1940. Bovendien, is er een technisch adviseur met een basiswedde van 40,000 frank, die terzelfder tijd ingenieur-adviseur is, belast met de technische uitrusting van het Huis-N. I. R. en die, in 1938, de som van fr. 185,601.80 ontving en, in 1939, de som van fr. 137,117.20.

B. — Registreeren van actualiteiten.

De actualiteiten die worden geregistreerd op magnétophone, worden uitgezonden met een zeer eigenaardig holklend geluid dat men, trouwens, op al de nieuwe machines van dit type vindt. Er worden besprekingen gevoerd voor den aankoop van een geperfectioneerde machine waarop het registreerprocédé op films, in plaats van op magnetische strooken wordt toegepast. Het nieuw procédé levert betere uitslagen op, is zuiniger en wordt, trouwens, met veel bijval in het buitenland gebruikt. Daarenboven, levert de nieuwe machine het voordeel op, dat zij slechts ongeveer 100,000 frank kost, in plaats van 150,000 frank. De eerlange aanschaffing van een machine van nieuw model zal dus een merklijken vooruitgang betekenen. Doch, inmiddels, wordt, desondanks, nog voor 1940, een uitgave van 150,000 frank voorzien, voor den aankoop van een magnétophone, wat op 600,000 frank het bedrag zal brengen van de gedane uitgaven voor machines die als verouderd worden beschouwd door de buitenlandsche stations, welke laatste er hebben van afgezien om de voorkeur te geven aan registreermachines op films.

C. — Relais in de provincie.

Wij hadden gevraagd welke totale uitgave zou worden veroorzaakt, wat het technisch gedeelte betreft, uit het doorzenden van een uitvoering ingericht buiten Brussel. Voor een uitvoering, te Doornik, werden de volgende gegevens verstrekt :

1. Transport ordinaire : 232 km. et 3 heures d'attente...	fr. 417.—
2. Lignes (liaison téléphonique) ...	198.—
3. Salle d'amplis Bruxelles ...	50.—
4. Souper pour deux techniciens ..	36.—
	fr. 701.—
5. Eventuellement, frais de prolongement de circuits, soit 50 à 500 fr.	

Or, nous avons pu vérifier que pour pareil relai d'une séance organisée à Tournai, le 24 février 1939, il fut porté en compte à un Organisme de Radiodiffusion la somme de 1,443 fr. 30, soit 620 fr. 65 pour coût de la liaison téléphonique et 822 fr. 65 pour frais de déplacement de deux techniciens. A titre de point de comparaison, signalons qu'à l'occasion de la même séance, le déplacement de six artistes payé sans l'intervention de l'I. N. R. n'avait coûté que 250 fr. 25.

II. — Radiodiffusion privée.

La première réglementation belge en matière de postes émetteurs privés de radiodiffusion datait d'octobre 1926 et avait pour base juridique la loi du 10 juillet 1908. Quatorze stations dont sept fonctionnent encore actuellement furent établies sous l'ancienne législation.

Le 14 mai 1930, la loi sur la radiotélégraphie, la radio-téléphonie et autres radiocommunications abrogeait celle du 10 juillet 1908 et supprimait ainsi toute base légale à la réglementation de 1926.

L'arrêté ministériel d'application relatif aux postes émetteurs privés parut le 28 août 1931. Depuis lors, tous les postes privés de radiodiffusion fonctionnent sous un régime de précarité.

Le Département estime que la radiodiffusion privée doit devenir une radiodiffusion régionale au service de l'intérêt général des auditeurs. Un plan d'ensemble élaboré dans cet esprit a fait l'objet d'une étude au sein de l'Administration centrale; les détails d'exécution de ce plan doivent encore être mis au point.

Nous croyons devoir attirer l'attention du Département sur le fait que les postes émetteurs privés comptent de très nombreux auditeurs et font vivre des centaines d'artistes. Sans doute, ces postes n'ont-ils pas la valeur éducative de notre Institut National, mais à raison du caractère nettement récréatif de leurs programmes, ils connaissent auprès des auditeurs un très vif succès. C'est là un facteur dont il devra être tenu compte.

III. — Radiodiffusion sur ondes courtes.

Dans le domaine de la radiodiffusion sur ondes courtes, la Belgique est nettement distancée par la plupart des autres pays européens. A côté des postes géants de Londres, Paris, Berlin, Rome et Moscou qui émettent sur on-

1. Gewone overbrenging : 232 km. en 3 uren wachttijd ...	fr. 417.—
2. Lijnen (telefoonverbinding) ...	198.—
3. Geluidversterkingzaal, Brussel ...	50.—
4. Avondmaaltijd voor twee techniekers ...	36.—
	fr. 701.—
5. Gebeurlijk, kosten voor verlenging van de verbinding, hetzij 50 tot 500 fr.	

Nochtans, hebben wij kunnen vaststellen dat, voor dergelijke doorzending van een uitvoering ingericht te Doornik, op 24 Februari 1939, aan een Radioorganisme de som van 1,443 fr. 30 in rekening werd gebracht, hetzij 620 fr. 65 voor de telefoonverbinding en 822 fr. 65 als verplaatsingskosten van twee techniekers. Bij wijze van vergelijking, willen wij er op wijzen dat, bij gelegenheid van zelfde uitvoering, de verplaatsing van zes kunstenaars, betaald zonder tussenkomst van het N. I. R., slechts 250 fr. 25 had gekost.

II. — Private radio-uitzending.

De eerste Belgische reglementeering op gebied van private radio-zendposten, dateerde van October 1926 en had de wet van 10 Juli 1908 tot juridischen grondslag. Veertien stations, waarvan zeven thans nog in werking, zijn onder de vroegere wetgeving tot stand gekomen.

Bij de wet van 14 Mei 1930, over de radiotelegrafie, de radiotelefonie en andere radioverbindingen, werd die van 10 Juli 1908 opgeheven en werd aldus elke wettelijke grondslag ontnomen aan de reglementeering van 1926.

Het ministerieel besluit van toepassing op de private zendposten verscheen op 28 Augustus 1931. Sindsdien, werken al de private radio-zendposten op onzekeren voet.

Het Departement is van oordeel, dat de private radio-uitzending een gewestelijke radio-uitzending moet worden, ten dienste van het algemeen belang der luisteraars. Een algemeen plan in dezen geest opgemaakt, was het voorwerp van een onderzoek vanwege het Centraal Bestuur; de modaliteiten van uitvoering van dit plan moeten nog nauwkeurig worden vastgesteld.

Wij meenen de aandacht van het Departement er te moeten op vestigen, dat de private zendposten zeer talrijke luisteraars tellen en honderden kunstenaars doen leven. Ongetwijfeld, hebben deze posten de opvoedende waarde niet van ons Nationaal Instituut; maar wegens den zeer ontspannenden aard van hun programmas, hebben zij bij de luisteraars een zeer levendig succes. Dit is een factor waarmede men rekening zal dienen te houden.

III. — Radiouitzending op korte golflengten.

Op het gebied van de radiouitzending op korte golflengten, staat België ver achter bij de meeste andere Europeesche landen, Benevens de reuzenposten van Londen, Parijs, Berlijn, Rome en Moscou, welke op korte golfleng-

des courtes, citons en Europe les pays suivants qui pratiquent ce genre d'émissions : la Hollande, la Turquie, la Suisse, la Roumanie, l'Irlande, la Finlande, la Suède, le Danemark, la Norvège, l'Islande, la Yougoslavie, la Hongrie, l'Espagne et le Portugal. En 1939, la construction de postes d'émission sur ondes courtes fut entreprise en Bulgarie et en Lithuanie.

Or, à l'exception de l'émission à destination du Congo, entre 19 et 21 heures, faite à Ruysselede, par émetteur du trafic télégraphique et téléphonique, la Belgique n'émet pas sur ondes courtes. Il en résulte que les programmes de l'I. N. R. ne sont audibles de manière satisfaisante que dans les pays immédiatement voisins du nôtre. Autre conséquence de cet état de choses : au Congo Belge, les auditeurs en sont réduits à prendre les postes étrangers. Cette dernière constatation apparaît comme d'autant plus pénible, lorsqu'on songe que la Belgique fut la première à créer en 1911 un vaste réseau colonial de T. S. F.

Si nous voulons créer un lien permanent entre la Métropole et la Colonie, si nous voulons, avant qu'il ne soit trop tard, donner à la Belgique la place qui lui revient parmi les pays émetteurs sur ondes courtes et lui fournir par la même occasion un instrument précieux pour cultiver les sympathies dont elle jouit à l'étranger, il importe d'entrer résolument dans la voie des réalisations.

En dotant le Pays d'une radiodiffusion mondiale, le Gouvernement se procurera à lui-même un moyen nouveau pour développer le prestige de la Belgique non seulement au Congo mais dans tous les pays du monde.

Prenons exemple sur l'Italie dont le poste national de Rome émet journellement sur ondes courtes en 17 langues différentes, faisant ainsi entendre la voix de ce pays dans le monde entier pour en vanter les beautés touristiques, pour mettre en valeur ses savants et ses artistes, pour faire apprécier les chefs-d'œuvre de ses musiciens et pour faire connaître les réalisations de son industrie.

Questions.

Voici quelques-unes des questions que nous avons posées et que nous faisons suivre des réponses qui y furent données :

QUESTION N° 1

Qu'a-t-on réalisé en 1939 pour les cantons rédimés dans le domaine de la radiodiffusion ? Des réalisations sont-elles prévues pour 1940 ?

REPONSE

Mettant à exécution un programme préparé depuis un certain temps, des émissions en langue allemande pour les populations des cantons d'Eupen, Malmédy et St-Vith ont été organisées au cours de 1939.

ten uitzenden, stippen wij in Europa volgende landen aan welke deze soort uitzendingen beoefenen : Nederland, Turkije, Zwitserland, Roemenië, Ierland, Finland, Zweden, Denemarken, Noorwegen, IJsland, Yougo-Slavië, Hongarije, Spanje en Portugal. In 1939, werd met den aanbouw van uitzendposten op korte golflengten begonnen, in Bulgarije en Litauen.

Welnu, ter uitzondering van de uitzending met bestemming Congo, tusschen 19 en 21 uur, te Ruisselède, door den zender voor het telegrafisch en telefonisch verkeer, gedaan, zendt België niet uit op korte golflengten.

Hieruit volgt dat de programmas van het N. I. R. voldoende hoorbaar zijn, slechts in de landen in onze onmiddellijke nabijheid. Ander gevolg van dezen toestand : in Belgisch Congo, moeten de luisteraars noodgedwongen vreemde posten nemen. Deze laatste vaststelling is des te pijnlijker, wanneer men overweegt dat België het eerste land was om, in 1911, een breed koloniaal radionet in te richten.

Indien wij een bestendigen band tusschen het Moederland en de Kolonie wenschen tot stand te brengen, indien wij aan België, vóór het te laat is, de plaats willen geven die hem toekomt onder de landen welke op korte golflengte uitzenden, en hem bij zelfde gelegenheid een kostbaar hulpmiddel willen verschaffen om de sympathieën welke het in het buitenland heeft te onderhouden, moeten wij beslist het pad van de verwezenlijkingen betreden.

Door aan het land een radiouitzending over de geheele wereld te bezorgen, zal de Regeering zichzelf een nieuw middel verschaffen om het prestige van België, niet slechts in Congo maar in al de landen van de wereld, te ontwikkelen.

Nemen wij voorbeeld aan Italië waar de nationale zender van Rome, dagelijks, op korte golflengten, in 17 verschillende talen uitzendt en aldus de stem van dit land laat hooren over gansch de wereld, om er de toeristische schoonheden van te prijzen, om zijn geleerden en kunstenaars op den voorgrond te brengen, om de kunstwerken van zijn musici te laten smaken en om de verwezenlijkingen van zijn nijverheid te doen kennen.

Vragen.

Hierna eenige vragen die wij stelden en welke wij laten volgen met de antwoorden :

VRAAG N° 1

Wat werd, in 1939, voor de genaaste kantons gedaan inzake radiouitzending ? Wat wordt voorzien voor 1940 ?

ANTWOORD

In uitvoering van een programma dat, sedert eenigen tijd, werd opgemaakt, werden, in den loop van 1939, uitzendingen in de Duitsche taal gedaan voor de bevolking van de kantons Eupen, Malmédy en St-Vith.

Une audition spéciale est donnée chaque jour de 18 h. 30 à 20 h. Elle comporte des émissions musicales à caractère régional et à 19 h. un journal-parlé donnant les informations belges et mondiales.

Des travaux sont entrepris en ce moment en vue d'améliorer sensiblement la captation de ces émissions dans certains secteurs des cantons (St-Vith, Malmédy,...).

Pour 1940, nous tâcherons de réaliser deux émissions par jour dans des conditions techniques parfaites.

QUESTION N° 2

Il y a en Belgique 30.000 personnes abonnées auprès des centrales de radio-distribution. Pourquoi, depuis le début des hostilités entre pays voisins, a-t-il été interdit à ces centrales de transmettre les journaux-parlés des émissions étrangères? Pourrait-on m'indiquer dans cet ordre d'idées la politique suivie par d'autres pays neutres tels que la Suisse et la Hollande? Est-il exact que dans ces deux pays, les centrales de radio-distribution jouissent d'une entière liberté dans la transmission des journaux-parlés des émissions étrangères? Dans l'affirmative, pourquoi la même ligne de conduite ne fut-elle pas adoptée en Belgique? Comment peut-on m'expliquer que 30.000 Belges qui paient à l'I. N. R. la même redevance que les détenteurs de postes privés sont privés des droits reconnus à ces derniers qui, eux, ont le droit d'écouter les journaux-parlés des émissions étrangères?

REPONSE

Les dispositions réglementant les exploitations de radio-distribution n'ont subi aucune modification depuis les hostilités, encore que les circonstances nées de celles-ci fassent un devoir de veiller plus que jamais à leur stricte application.

L'interdiction de retransmettre les journaux-parlés étrangers figure, en effet, au statut depuis son origine (1932) et a toujours été reprise par les réglementations subséquentes; l'arrêté royal du 12 novembre 1934 stipule ainsi, en son article 3: « cette retransmission (des programmes étrangers) doit être strictement limitée aux seules parties d'ordre musical, artistique et sportif de ces émissions ».

Elle existait ainsi et était connue par les intéressés au moment où ils effectuaient les démarches pour obtenir les autorisations d'exploitation.

Les renseignements qui ont été demandés récemment à ce sujet à la Suisse et aux Pays-Bas ne sont pas encore parvenus.

Les dispositions en vigueur en Belgique s'inspirent en ordre principal du souci d'empêcher que les exploitations de radio-distribution, par un choix judicieux des retransmissions, n'essayent de « diriger » en quelque sorte leurs abonnés.

Elken dag, heeft een speciale uitzending plaats van 18 u. 30 tot 20 u. Zij bestaat uit muzikale uitzendingen met gewestelijk karakter en, te 19 u., wordt Belgisch en wereldnieuws gegeven.

Voor het oogenblik, worden werken uitgevoerd om het opvangen van deze uitzendingen in sommige sectoren van de kantons (St-Vith, Malmédy) te verbeteren.

Voor 1940, zullen wij trachten twee uitzendingen daags te doen in volmaakte technische voorwaarden.

VRAAG N° 2

Er zijn in België 30.000 personen die aangesloten zijn bij de radiodistributiecentrales. Waarom werd, sedert het uitbreken der vijandelijkheden, aan deze centrales verboden de berichten van de buitenlandsche posten door te zenden? Zou men, in dit verband, niet kunnen zeggen welke politiek wordt gevoerd in andere neutrale landen, zooals Zwitserland en Nederland? Is het juist dat, in beide landen, de radiodistributiecentrales volkomen vrij zijn wat het doorzenden van de berichten van de buitenlandsche posten betreft? Waarom wordt, in het bevestigend geval, dezelfde gedragslijn niet in België aangenomen? Hoe kan men mij verklaren dat 30.000 Belgen die aan het N. I. R. dezelfde taxe betalen als de bezitters van private posten, dezelfde rechten niet hebben als laatstgenoemden die kunnen luisteren naar de berichten van de buitenlandsche posten?

ANTWOORD

De beschikkingen waarbij de radiodistributie wordt geregeld, hebben geenerlei wijziging ondergaan, sedert het uitbreken der vijandelijkheden, ofschoon, wegens de omstandigheden die hiervan het gevolg zijn, meer dan ooit de verplichting geldt om deze zoo streng mogelijk toe te passen.

Het verbod de nieuwsberichten van de buitenlandsche posten door te geven komt, inderdaad, voor in het statuut, sedert dit werd opgemaakt (1932), en het werd achteraf altijd overgenomen in de reglementen; zoo luidt artikel 3 van het Koninklijk besluit van 12 November 1934: « die doorgeving (van de buitenlandsche programma's) dient strikt beperkt tot de muzikale, artistieke en sportieve gedeelten van die uitzendingen ».

Het bestond dus en de belanghebbenden kenden het op het oogenblik dat zij stappen deden om de toelating tot exploitatie te bekomen.

De inlichtingen die onlangs hierover aan Zwitserland en Nederland werden gevraagd, zijn nog niet ingekomen.

De in België geldende beschikkingen werden, hoofdzakelijk, ingegeven door de bekommernis te beletten dat de radiodistributiebedrijven, door een handige keuze van de heruitzendingen, zouden pogen hun abonneuten in een « bepaalde » richting te leiden.

QUESTION N° 3

Est-il question d'autoriser au cours de l'année 1940 l'établissement de nouveaux postes d'émission privés de radio-diffusion? Dans l'affirmative, prière d'indiquer l'endroit et le motif de la décision.

REPONSE

Je n'ai pas l'intention d'augmenter encore le nombre des postes de l'espèce.

QUESTION N° 4

Est-il exact que le bâtiment de l'I.N.R., prévu successivement pour 15 et 35 millions, coûte aujourd'hui 70 millions? A qui incombe la responsabilité de ces dépassements et par quoi furent-ils nécessités?

REPONSE

Historique des prévisions de dépense.

1932.

Le tableau d'investissements arrêté par le Conseil de Gestion en séance du 29 décembre 1932 fait ressortir une estimation de dépenses de :

Pour le bâtiment... .. fr. 14.000.000
Pour le terrain 3.300.000
se répartissant sur les années 1933, 1934, 1935, 1936 et 1937.

Il ne semble pas que ces estimations, qui sont certainement insuffisantes, soient le résultat d'une étude complète de la question.

1935.

Devis détaillé établi après étude par l'architecte et le conseiller technique comprenant le bâtiment avec ses installations et aménagements techniques (électro-mécaniques, radio, acoustiques, etc.), le mobilier et le terrain sur lequel la maison de l'I. N. R. est établie (sans la parcelle voisine) mais non leurs honoraires, ni les frais généraux de l'I. N. R.

Montant fr. 35.239.000

Ce devis a été approuvé par le Conseil de Gestion de l'I. N. R. en sa séance du 9 octobre 1935.

1936-37.

Revision du devis précédent par leurs auteurs, le 31 octobre 1936.

VRAAG N° 3

Is er sprake van, in den loop van het jaar 1940, nieuwe private zendposten toe te laten? Mag ik vragen, in het bevestigend geval, de plaats en de reden van de beslissing te vermelden?

ANTWOORD

Het ligt niet in mijn bedoeling het aantal posten van dezen aard nog te verhoogen.

VRAAG N° 4

Is het waar dat het gebouw van het N. I. R. dat, achtereenvolgens, op 15 en 35 miljoen werd geraamd, thans 70 miljoen kost? Wie is aansprakelijk voor deze overschrijdingen en waarom waren ze noodig?

ANTWOORD

Kort overzicht van de ramingen van uitgaven.

1932.

Op de tabel van de beleggingen, opgemaakt door den Raad van Beheer, in zijn vergadering van 29 December 1932, komt een raming van uitgaven voor van :

Voor de gebouwen fr. 14.000.000
Voor het terrein... .. 3.300.000
te verdeelen over de jaren 1933, 1934, 1935, 1936 en 1937.

Het schijnt niet dat deze ramingen, die blijkbaar ontoereikend zijn, het gevolg zijn van een volledige studie van het vraagstuk.

1935.

Omstandig bestek opgemaakt, na studie door den architect en den technischen adviseur, omvattende het gebouw met zijn installaties en technische inrichting (electro-mechanische, radio, acoustiek, enz.), het mobilair en het terrein waarop het Huis-N. I. R. is opgetrokken (zonder het aangrenzend pand), met uitzondering van hun honoraria en van de algemeene kosten van het N. I. R.

Bedrag... .. fr. 35.239.000

Dit bestek werd goedgekeurd door den Raad van beheer van het N. I. R., in zijn vergadering van 9 October 1935.

1936-37.

Herziening van het bestek door de makers er van, 31 October 1936.

Après examen par le Comité des Grands Travaux de l'I. N. R., et choix pour certains postes entre différentes solutions plus ou moins onéreuses présentées par l'architecte et le conseiller technique, le montant maximum du devis, dans les mêmes conditions que ci-dessus, a été arrêté à la somme de 50,096,198 francs, montant approuvé par le Conseil de Gestion de l'I. N. R. en séance du 29 janvier 1937.

Les raisons de la majoration de prix de 15 millions de francs qu'accuse ce devis sur le précédent sont les suivantes :

1) Transformation et extension des constructions pour faire face à des besoins nouveaux résultant des réorganisations des services de l'I. N. R. et notamment de la division culturelle — Entre autres, construction d'un 5^e étage en façade place Eugène Flagey.

2) Adoption pour les installations radio et les dispositifs acoustiques de solutions plus coûteuses que celles qui avaient été envisagées précédemment, et ce pour suivre les progrès réalisés par la technique dans ce domaine.

3) Hausse des prix de base (matières et salaires) évaluée à 20 p. c. en moyenne par l'architecte et le conseiller technique.

4) Sous-estimation de certains postes dans l'établissement du devis d'octobre 1935.

5) Inclusion dans le nouveau devis d'un poste « Imprévu » d'un import de 3,500,000 francs.

1937-38.

Nouvelle revision du devis par l'architecte et le conseiller technique — 22 septembre 1937 à 5 janvier 1938.

Montant	fr. 61,636,987
A ajouter, postes ne figurant pas dans les devis précédents :	
Frais généraux, y compris honoraires de l'architecte et du conseiller technique....	5,089,950
Câbles radio-téléphoniques extérieurs au bâtiment	300,000
Terrain adjacent à celui sur lequel est érigée la Maison de l'I. N. R. — Réserve en vue des agrandissements futurs....	3,700,000
Total ... fr.	70,726,937

Ce devis a été approuvé par le Conseil de Gestion en séance du 3 février 1938.

Justifications de la majoration du devis fournies par leurs auteurs :

Na onderzoek door het Comité voor de Groote Werken van het N.I.R. en na keuze voor sommige posten tusschen verschillende min of meer kostbare oplossingen voorgesteld door den architect en den technischen adviseur, werd het maximum-bedrag van het bestek, in dezelfde voorwaarden als hierboven, vastgesteld op de som van 50,096,198 frank, welk bedrag door den Raad van beheer van het N. I. R. werd goedgekeurd, in zijn vergadering van 29 Januari 1937.

De redenen van de prijsverhooging ten bedrage van 15 miljoen, die uit dit bestek blijkt, zijn de volgende :

1) Omvorming en uitbreiding van de bouwwerken om te voldoen aan de nieuwe behoeften voortvloeiende uit de herinrichting van de diensten van het N. I. R. en, namelijk, uit de cultureele splitsing, o. a., bouw van een vijfde verdieping aan de gevelzijde, Eugène Flagey-plein;

2) Aanneming voor de radio-installaties en de acoustiek-inrichting van duurder oplossingen dan deze die vroeger werden overwogen, ten einde gelijken tred te houden met de techniek op dit gebied;

3) Stijging van de basisprijzen (grondstoffen en loonen) gemiddeld op 20 t. h. geraamd door den architect en den technischen adviseur;

4) Te lage schatting van sommige posten, bij het opmaken van het bestek van October 1935;

5) Opneming in het nieuw bestek van een post « Onvoorzien uitgaven », voor een bedrag van 3,500,000 frank.

1937-1938.

Nieuwe herziening van het bestek door den architect en den technischen adviseur — 22 September 1937 tot 5 Januari 1938 :

Bedrag	fr. 61,636,987
Toe te voegen, posten die niet voorkomen in de vorige bestekken :	
Algemeene kosten, de honoraria van den architect en van den technischen adviseur inbegrepen	5,089,950
Radiotelefoonkabels buiten het gebouw ...	300,000
Terrein aangrenzend aan dit waarop het Huis - N. I. R. werd gebouwd. — Reserve met het oog op latere vergroo-tingen	3,700,000
Totaal, fr.	70,726,937

Dit bestek werd goedgekeurd door den Raad van Beheer, in zijn vergadering van 3 Februari 1938.

Verantwoording van de verhooging van het bestek vanwege de makers er van :

1) *Compléments d'installation* décidés postérieurement à l'établissement du devis de 1936. Représentant environ 1,600,000 francs;

2) *Hausse des prix*, représentant plus de 6,500,000 fr.

a) *Matériaux :*

De janvier 1936 à mars 1937, les augmentations suivantes ont été enregistrées :

Matériaux de construction...	20 à 33 %
Fer	50 %
Autres métaux	95 à 150 %

De septembre 1936 à janvier 1937, l'indice des prix de gros est passé de 594 à 697, ce qui représente une hausse de 16 p. c.

b) *Main-d'œuvre :*

Est fonction de l'indice des prix de détail qui pour le Royaume est passé de 690 en septembre 1936 à 758 en décembre 1937, ce qui représente une hausse de 10 p. c.

c) Avis de l'Office national de la jonction donné dans son 3^e rapport annuel :

« Depuis cette époque (1936) un élément nouveau est intervenu; l'amélioration soudaine de la conjoncture mondiale a provoqué une hausse rapide des prix, indépendamment de la dévaluation monétaire et des mesures d'ordre social. En ce qui concerne spécialement la construction, il s'est produit un véritable « boom » qui a provoqué pour les dernières adjudications en matière de travaux publics, une augmentation importante de prix.

« L'O. N. J. se trouve placé à cet égard dans une situation identique à toutes les entreprises publiques ou privées d'une certaine durée; dans toutes, les crédits prévus au cours de la période 1934-1936 seront notablement dépassés.

« Il serait téméraire de prédire une stabilisation des prix à leur niveau excessif actuel; de même, nul ne pourrait assurer que les mois à venir verront une accentuation de la hausse, ou une chute sensible, ni dans quelle mesure.

« Une note de la Société Nationale des Chemins de fer belges au sujet de la dotation du fonds de renouvellement pour 1938 et années suivantes s'exprime comme suit :

« Pour le matériel roulant, les signaux, l'outillage, les bâtiments et ouvrages d'art, l'augmentation sur les prix de la fin de 1935 est en moyenne de 60 p. c. (1).

« Les prix actuels sont des prix d'une période de pros-

1) *Aanvullende installaties* waartoe werd besloten, na het opmaken van het bestek van 1936. Ongeveer 1 miljoen 600,000 rank;

2) *Stijging van de prijzen*, neerkomend op meer dan 6,500,000 frank;

a) *Materialen :*

Van Januari 1936 tot Maart 1937, deden zich de volgende verhoogingen voor :

Bouwmaterialen...	20 à 33 t. h.
Ijzer	50 t. h.
Andere metalen	95 à 150 t. h.

Van September 1936 tot Januari 1937, steeg het indexcijfer van de groothandelsprijzen van 594 tot 697, wat neerkomt op een stijging van 16 t. h.;

b) *Arbeidersloon :*

Is afhankelijk van het indexcijfer der kleinhandelsprijzen dat, voor het Rijk, van 690, in September 1936, tot 758 steeg, in December 1937, wat neerkomt op een stijging van 10 t. h.;

c) Advies van het Nationaal Bureau voor de Verbinding in zijn 3^{de} jaarverslag :

« Sinds dit tijdperk (1936), heeft zich een nieuw element voorgedaan; een plotse verbetering van de wereldconjunctuur heeft een snelle verhooging van de prijzen uitgelokt, onafgezien de gelddevaluatie en de maatregelen van socialen aard. Wat in het bijzonder het bouwbedrijf betreft, heeft zich een echte « boom » voorgedaan, die, wat de laatste toewijzingen in zake openbare werken aangaat, een gevoelige verhooging van de prijzen te weeg gebracht heeft.

« In dit opzicht, bevindt het N. B. V. zich in denzelfden toestand van al de openbare of private ondernemingen van zekeren duur; bij alle zullen de kredieten, gedurende het tijdperk 1934-1936 voorzien, gevoelig overschreden worden.

« Het zou gewaagd zijn een stabilisatie te voorspellen van de prijzen op hun huidig overdreven niveau; evenmin kan niemand de verzekering geven of de eerstkomende maanden een verscherping van den opslag of een gevoelige vermindering zullen medebrengen, noch in welke mate.

« Eene nota van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, betreffende de dotatie voor het vernieuwingsfonds voor 1938 en volgende jaren, laat zich als volgt uit :

« Voor het rijdend materiaal, het gereedschap, de seilen, de gebouwen en de kunstwerken, is de verhooging op de prijzen van einde 1935, gemiddeld 60 t. h. (1).

« De huidige prijzen zijn de prijzen van een tijdperk

(1) Ces chiffres, établis avec soin, ne peuvent cependant être donnés que sous réserve, pour les motifs indiqués ci-avant.

(1) Deze cijfers, nauwkeurig gestaafd, kunnen echter slechts onder voorbehoud gegeven worden, om de hiervoren aangehaalde redenen.

» périté et il est vraisemblable qu'ils ne se maintiendront
 » pas dans l'avenir; nous supposons que les prix moyens
 » auxquels pourra s'effectuer le renouvellement, s'établi-
 » ront à 80 p. c. des prix actuels, soit à 128 p. c. des prix
 » de fin 1935 ($1.60 \times 0.80 = 1.28$). »

3) *Perfectionnement des installations* (spécialement pour la radio), en vue de suivre les progrès de la technique, représentant environ fr. 1,800,000.—

4) *Révision des études, rectifications d'erreurs et divers*, représentant environ fr. 1,600,000.—

QUESTION N° 5

Pour ce qui concerne le Conseiller technique, je voudrais que M. le Ministre me dise de manière précise quelles sont les diverses sommes que l'I. N. R. lui a payées en 1938 et 1939? Quelles sont les prestations auxquelles correspondent exactement chacune de ces sommes? Quelles sont les prévisions pour 1940?

REPONSE

a) *Comme Conseiller technique de l'I. N. R.*, l'intéressé a une rémunération fixe de 40,000 francs. De ce chef il a touché :

Fr. 46,140.35 en 1938

Fr. 45,263.10 en 1939

Il est prévu pour 1940, fr. 44,210.50.

Les prestations afférentes à cette fonction concernent tous les avis et conseils relatifs à l'exploitation technique de l'I. N. R.

b) *Comme Ingénieur Conseil chargé de la réalisation technique de la Maison de l'I. N. R.*

Le contrat de l'intéressé comme Conseiller technique prévoyait que les travaux importants, tels que la Maison de l'I. N. R. feraient l'objet d'une convention particulière.

Pour ce qui concerne la Maison de l'I. N. R., le contrat y relatif couvre tous les avant-projets, projets, établissement des cahiers des charges, passation des marchés, surveillance des travaux, réceptions provisoires et définitives. Ce contrat implique la responsabilité de l'Ingénieur-Conseil.

De ce chef, il a touché :

en 1938 : fr. 139,461.45

en 1939 : fr. 91,854.10

Il faut toutefois tenir compte de ce que ces versements (et qui couvrent du reste les frais importants supportés par l'Ingénieur-Conseil) coïncident avec la période d'achèvement de la Maison de l'I. N. R.

» van voorspoed en het is waarschijnlijk dat zij zich in de
 » toekomst niet zullen handhaven; wij zullen veronder-
 » stellen dat de gemiddelde prijzen, aan dewelke de ver-
 » nieuwing zal kunnen doorgevoerd worden, zich zullen
 » stellen op 80 t. h. van de huidige prijzen, hetzij aan
 » 128 t. h. van de prijzen van einde 1935 ($1.60 \times 0.80 =$
 » 1,28). »

3) *Volmaking van de installaties* (vooral voor de radio) ten einde den vooruitgang van de techniek bij te houden, ongeveer fr. 1,800,000

4) *Herziening van de studies, verbetering van vergissingen en diversen*, ongeveer 1,600,000

VRAAG N° 5

Nopens den Technischen Adviseur, zou ik graag, op nauwkeurige wijze, van den heer Minister vernemen welke verschillende sommen hem, in 1938 en 1939, door het N. I. R. werden uitbetaald. Met welke prestaties stemt elk van die sommen juist overeen? Wat wordt er voor 1940 voorzien?

ANTWOORD

a) *Als Technisch Adviseur* van het N. I. R., heeft betroukens een vaste jaarwedde van 40,000 frank. Uit dien hoofde ontving hij :

fr. 46,140.35 in 1938,

fr. 45,263.10 in 1939.

Voor 1940, wordt een som voorzien van fr. 44,210.50.

De prestaties verband houdend met die functie, omvatten alle adviezen en raadgevingen betreffende de technische exploitatie van het N. I. R.

b) *Als Ingenieur-Adviseur belast met de technische verwezenlijking van het Huis-N. I. R.*

Het dienstcontract van belanghebbende als Technisch Adviseur, voorzag dat de belangrijke werken, zooals het Huis-N. I. R., het voorwerp zouden uitmaken van een bijzondere overeenkomst.

Wat het Huis-N. I. R. betreft, slaat de dienaangaande getroffen overeenkomst op al wat omvat de voorontwerpen, ontwerpen, het opmaken van lastenkohieren, sluiten van koopovereenkomsten, toezicht op de werken, voorloopige- en eindopleveringen. Dit contract behelst de verantwoordelijkheid van den Ingenieur-Adviseur.

Uit dien hoofde, ontving hij :

in 1938 : fr. 139,461.45,

in 1939 : fr. 91,854.10.

Evenwel, dient rekening gehouden met het feit, dat die stortingen (welke trouwens de belangrijke door den Ingenieur-Adviseur gedragen kosten dekken) samenvallen met de periode tijdens welke de bouw van het Huis-N. I. R. werd voltrokken.

En fait, si l'on tient compte de la période complète qui intéresse les prestations de l'Ingénieur-Conseil depuis la présentation des avant-projets, la rémunération annuelle moyenne est inférieure à 50,000 francs, ce qui doit être considéré comme un chiffre très modéré, étant données l'importance, la difficulté et la nouveauté de l'entreprise.

QUESTION N° 6

M. le Ministre estime-t-il que le concours d'un conseiller technique est toujours indispensable à l'I. N. R. qui compte dans son personnel permanent: 1 directeur général technique, 1 ingénieur en chef et de nombreux ingénieurs?

Dans l'affirmative, pour quels motifs?

REPONSE

Je ne puis répondre à cette question sans un examen approfondi de la situation et sans en avoir référé au Conseil de Gestion de l'I. N. R., organisme légalement responsable des émissions de notre Radiodiffusion Nationale.

QUESTION N° 7

Quelle est la répartition des besognes et des travaux impartis à chacune des 15 personnes composant le Service des Etudes?

REPONSE

Ce service s'occupe de l'entretien, des réparations et de la correction des défauts de toute l'installation radio-électrique.

Si certaines recherches sont entreprises, elles visent le perfectionnement des installations radioélectriques.

Ce service comprend:

1 ingénieur chef de service.

Etudes.

1 technicien est spécialement affecté aux études, plans, projets, etc.

Exploitation et entretien.

1 ingénieur: entretien et études enregistrement et acoustique,

1 ingénieur: entretien et études installation radioélectrique,

5 techniciens assurant à tour de rôle l'entretien de l'installation radioélectrique. Celle-ci se compose d'environ:

350 amplificateurs,
80 microphones,
140 haut-parleurs,
335 boutons de réglage, etc.

In feite, zoo rekening wordt gehouden met de volledige tijdsruimte in aanmerking komend voor de prestaties van den Ingenieur-Adviseur, sedert het voorleggen der voorontwerpen, dan bedraagt de gemiddelde jaarlijksche bezoldiging minder dan 50,000 frank, wat als een zeer gematigd cijfer dient beschouwd, gezien de belangrijkheid, den moeilijken en nieuwen aard van de onderneming.

VRAAG N° 6

Acht de heer Minister steeds de medewerking van een technisch adviseur als onmisbaar voor het N. I. R., dat reeds onder zijn vast personeel telt: 1 technisch directeur-generaal, 1 hoofdingenieur en talrijke ingenieurs?

Zoo ja, om welke redenen?

ANTWOORD

Het is mij niet mogelijk die vraag te beantwoorden, zonder grondig onderzoek van den toestand en zonder overleg te hebben gepleegd met den Raad van Beheer van het N. I. R., organisme wettelijk aansprakelijk voor de uitzendingen van onzen Nationalen Radiodienst.

VRAAG N° 7

Hoe werden de bezigheden en de werkzaamheden ingedeeld, toevertrouwd aan ieder van de 15 personen die deel uitmaken van den Studiedienst?

ANTWOORD

Die dienst houdt zich bezig met het onderhoud, de herstellingen en de verbetering van al de gebreken voor gansch de radio-electrische installatie.

Wanneer zekere onderzoeken worden gedaan, dan beoogen zij de verbetering der radio-electrische installaties.

Die dienst omvat:

1 Hoofdingenieur van dienst.

Studies.

1 technicus bijzonder bestemd voor de studies, plans, ontwerpen, enz.

Exploitatie en onderhoud.

1 ingenieur: onderhoud en studies betreffende opname en acoustiek,

1 ingenieur: onderhoud en studies betreffende de radio-electrische installatie,

5 technici, om beurten belast met het onderhoud der radio-electrische installatie. Deze bestaat uit ongeveer:

350 versterkers,
80 microfoons,
140 luidsprekers,
335 regelingsknoppen, enz.

Pour tous ces éléments il faut un entretien régulier et une inspection au moins tous les 15 jours.

3 techniciens spécialistes assurant une permanence au local d'équipement automatique de sélection d'antenne et de distribution d'écoute,

2 techniciens spécialistes en haute fréquence assurant l'entretien des récepteurs, les mesures hebdomadaires des 2 émetteurs de Velthem.

1 technicien assure la correction des lignes téléphoniques servant aux captations.

QUESTION N° 8

Les stations hollandaises, suisses et luxembourgeoise se sont-elles adjointes un service d'études semblables à celui de l'I. N. R. ?

REPONSE

L'organisation de la radiodiffusion en Hollande, Suisse et au Luxembourg sont différentes de l'organisation de l'I. N. R., celle-ci s'apparentant à l'organisation anglaise de la B. B. C.

En Hollande, les installations et l'exploitation techniques sont assurées par un organisme (NOZEMA) dans lequel l'administration des P. T. T. détient la majorité et pour lequel il prête le concours de ses services techniques.

Les émissions sont effectuées par des organismes (A. V. R. O. — K. R. O., etc.) qui ont édifié des maisons de la radio indépendantes et se sont assurées le concours technique d'une firme industrielle, jouissant en fait d'un quasi-monopole et disposant de laboratoires très importants.

En Suisse, le produit des redevances (100 fr. belges par auditeur) est affecté intégralement à la radiodiffusion, à proportion :

a) d'un peu plus de 50 p. c. à l'Administration des P. T. T. qui construit les stations et les studios et qui assure leur exploitation technique;

b) d'un peu moins de 50 p. c. à la Société Suisse de Radiodiffusion, société fédérale qui assure la répartition entre les sociétés régionales, responsables des programmes, tout en maintenant la coordination nécessaire.

Le service d'études techniques est assuré par le département technique des P. T. T. qui y consacre des sommes importantes et qui a produit des travaux originaux très marqués dans le domaine des antennes d'émission, de l'acoustique des studios, de la radiodiffusion sur ondes courtes, de la lutte contre les parasites, etc.

Dans le Luxembourg. La puissante station de Radio-Luxembourg, faisant l'objet d'une concession, est une affaire commerciale.

Al die elementen vergen een regelmatig onderhoud als ook een nazicht, minstens om de 15 dagen.

3 technici-specialisten die een bestendigen dienst verzekeren in het lokaal met de automatische toerusting voor de antenne-selectie en de luister-distributie,

2 technici-specialisten in de hoogfrequentie, die het onderhoud verzekeren van de ontvangtoestellen, de wekelijkse metingen doen van de 2 zenders te Velthem,

1 technicus die den goeden staat verzekert van de telefoonlijnen dienend voor de opvangingen.

VRAAG N° 8

Bezitten de Hollandsche, Zwitsersche en Luxemburgsche stations een studiedienst van zelfden aard als die van het N. I. R. ?

ANTWOORD

De inrichting van de radiouitzending in Nederland, Zwitserland en Luxemburg in verschillend van de inrichting van het N. I. R. welke verwant is met de B. B. C.-inrichting in Engeland.

In Nederland, zijn de technische installaties en exploitatie verzekerd door een organisme (NOZEMA) waarin het bestuur van P. T. T. de meerderheid in handen heeft en voor hetwelk het de medewerking van zijn technische diensten verzekert.

De uitzendingen worden gedaan door organismen (A. V. R. O. — K. R. O., enz.), welke onafhankelijke radiohuizen hebben gebouwd, zich de technische medewerking hebben verzekerd van een nijverheidsfirma, en aldus in feite een quasi-monopolium genieten, alsmede over zeer belangrijke laboratoria beschikken.

In Zwitserland, wordt het bedrag van de taxes (100 belg. fr. per luisteraar) volledig aan de radiouitzending besteed, naar verhouding :

a) van een weinig meer dan 50 t. h. voor het Bestuur van P. T. T. dat de stations en de studios optrekt en hun technische exploitatie verzekert;

b) van een weinig minder dan 50 t. h. aan de Société Suisse de Radiodiffusion, bondsvereniging die de verdeling verzekert onder de gewestelijke verenigingen welke voor de programmas instaan, en tegelijkertijd de noodige coördinatie verzekert.

De dienst voor technisch onderzoek is verzekerd door het technisch departement van P. T. T. dat er aanzienlijke sommen aan besteedt en dat zeer opvallende originele werken heeft voortgebracht op het gebied van de uitzendantennes, de acoustiek van de studios, de radio-uitzending op korte golflengten, den strijd tegen de parasieten, enz.

In Luxemburg, is het machtig station Radio-Luxemburg, dat het voorwerp is van een vergunning, een handelszaak.

Le service technique limite son rôle à l'exploitation courante de la station. Toutes les recherches ou études sont faites par les soins d'une Société de Construction étrangère possédant de grands intérêts dans la Société Luxembourgeoise de Radiodiffusion et disposant de services d'études importants.

QUESTION N° 9

Quel fut le prix d'acquisition des grandes orgues et à quelle date ont-elles été installées ? Quand furent-elles employées et combien de fois ? Est-il exact que de nouvelles modifications devront être apportées au grand studio dont l'acoustique s'est révélée à tel point défectueuse qu'il est actuellement encore impossible d'employer ces grandes orgues ?

REPONSE

Prix d'acquisition des grandes orgues du grand studio...	fr. 1,020,000.—
Supplément pour façade et faux tuyaux ...	53,900.—
	fr. 1,073,900.—

L'installation a été commencée dans le studio le 7 février 1939.

L'instrument n'est pas terminé et est en cours d'harmonisation.

Toujours suivant le programme établi consistant à parachever ce studio en stades successifs, des nouvelles modifications ont été prévues après mise en service des orgues.

QUESTION N° 10

Quel est le montant dépensé à ce jour pour modifier ou améliorer l'acoustique du studio « jazz » ?

Même question pour le grand studio ?

Ces dépenses furent-elles réparties sur différents budgets de l'I.N.R. et quels étaient les postes qui prévoyaient ces dépenses ?

REPONSE

Le montant des modifications au studio 6 (studio Jazz) est de 57,300 francs.

Montant des modifications au studio 4 (Grand studio) : 129,153 fr. 84. Conformément au programme adopté, ces dépenses étaient prévues d'avance sur les budgets du nouveau bâtiment.

Le travail de traitement acoustique du studio 4 n'est pas terminé; les travaux sont actuellement suspendus.

Les budgets afférents à ces traitements ont été antérieurement prévus et pas encore engagés à ce jour.

De technische dienst heeft slechts de gewone exploitatie van het station te verzekeren. Al de opzoekingen en onderzoekingen worden gedaan door de zorgen van een vreemde Bouwmaatschappij, welke groote belangen bezit in de Société Luxembourgeoise de Radiodiffusion en over belangrijke studiediensten beschikt.

VRAAG N° 9

Welke was de aankoopprijs van het groot orgel en wanneer werd het geplaatst ? Wanneer werd er gebruik van gemaakt en hoe dikwijls ? Is het waar dat aan het groot studio nieuwe wijzigingen zullen moeten aangebracht worden, daar de acoustiek zoo gebrekkig is, dat men voor het oogenblik nog onmogelijk van dit groot orgel kan gebruik maken ?

ANTWOORD

Aankoopprijs van het groot orgel in het groot studio...	fr. 1,020,000.—
Bijkomende som voor gevelkast en buitenste orgelpijpen...	53,900.—
	fr. 1,073,900.—

Met de plaatsing in het studio, werd op 7 Februari 1939 aangevangen.

Het instrument is niet af en wordt thans geharmoniseerd.

Steeds volgens het voorziene programma, om het studio in opeenvolgende stadia af te werken, werden nieuwe wijzigingen voorzien, na dat het orgel in gebruik zal zijn gesteld.

VRAAG N° 10

Welk is het bedrag tot heden uitgegeven om de acoustiek van het studio « jazz » te wijzigen of te verbeteren ?

Zelfde vraag voor het groot studio ?

Werden deze uitgaven over verscheidene begrotingen van het N. I. R. verdeeld en onder welke posten waren die uitgaven voorzien ?

ANTWOORD

Het bedrag van de wijzigingen aan studio 6 (studio Jazz) is 57,300 frank.

Bedrag van de wijzigingen aan studio 4 (Groot studio) : 129,153 fr. 84. Overeenkomstig het aangenomen programma, waren deze uitgaven vooraf voorzien op de begrotingen van het nieuw gebouw.

De werken voor een goede acoustiek van studio 4 zijn niet ten einde; zij zijn voor het oogenblik geschorst.

De bedragen voor deze werken voorzien, werden vroeger geraamd en zijn tot op heden niet vastgelegd.

QUESTIONS N° 11 et 12

11. — A quelles dates les directeurs des émissions musicales furent-ils consultés au sujet de l'aménagement des studios et quels sont les renseignements qui leur furent demandés ?

12. — Même question pour les directeurs des émissions parlées ?

REPONSES

11. — La conception et les débuts de la réalisation de la Maison de l'I. N. R. sont antérieurs à l'organisation nouvelle comportant des services culturels indépendants. Il existait à cette époque entre le directeur général et les différents services, une liaison étroite et permanente qui ne nécessitait pas une procédure de demande de réponses écrites dans chacun des cas où le directeur général désirait consulter ou informer ses collaborateurs.

Pour ce qui concerne la question des *studios de musique*, le service musical fut fréquemment consulté. Il donna par exemple son avis lors de la construction du gros-œuvre, en ce qui concerne la disposition des gradins d'orchestre. Au sujet du traitement acoustique des studios, dans la phase de parachèvement, une réunion eut lieu le 11 février 1937, à laquelle assistaient, en dehors des membres du Comité des Grands Travaux, les membres musiciens du Conseil, le conseiller musical, le directeur musical et les différents chefs d'orchestre. Les principes exposés par le conseiller technique, concernant l'atmosphère acoustique des studios, et les étapes progressives de leur traitement furent unanimement approuvés. La réalisation a suivi point par point ces directives.

12. — Quant aux studios réservés exclusivement aux *émissions parlées*, il leur fut appliqué la méthode de traitement progressif approuvée par les studios de musique. Les dimensions restreintes de ces studios ne posaient pas de problèmes importants du point de vue technique ou financier, et il était facile, après leur achèvement, de tenir compte des desiderata des services qui devaient les utiliser. Il convient du reste de signaler que la sonorité de tels studios est une question d'école, et qu'elle est résolue de façon très différente dans les différents pays. Ce n'est du reste qu'au moment de l'occupation du bâtiment et après essais pratiques systématiques que les corrections finales furent apportées à ces studios des émissions parlées d'après les résultats expérimentaux du service des émissions parlées.

QUESTION N° 13

Les services de l'I. N. R. tels qu'ils ont été conçus lors de la dernière réorganisation comportent 2 directions cul-

VRAGEN N° 11 en 12

11. — Op welke data werden de bestuurders van de muziekuitzendingen geraadpleegd betreffende de inrichting van de studios, en welke inlichtingen werden hun gevraagd ?

12. — Zelfde vraag voor de bestuurders van de gesproken uitzendingen ?

ANTWOORD

11. — De opvatting en het begin van verwezenlijking van het Huis-N. I. R. zijn van vroegeren datum dan de nieuwe inrichting welke onafhankelijke culturele diensten omvat. Er bestond in dien tijd, tusschen den directeur-generaal en de onderscheidene diensten, een nauwe en bestendige band die geen procedure van geschreven vragen en antwoorden vergde, in elk van de gevallen waarin de directeur-generaal zijn medewerkers wenschte te raadplegen of in te lichten.

Wat het vraagstuk van de *muziekstudios* betreft, werd de muziekdienst dikwijls geraadpleegd. Hij bracht b. v. zijn advies uit bij den bouw van den romp, inzake de schikking van de orkestrappen.

Wat betreft de acoustieke behandeling van de studios, in de voltooiingsfase, had een vergadering plaats op 11 Februari 1937, waarbij buiten de leden van het Comité voor de Grootte Werken, de leden musici van den Raad, de muziekadviseur, de muziekdirecteur en de onderscheidene orkestleiders aanwezig waren.

De beginselen uiteengezet door den technischen adviseur nopens de klankatmosfeer der studio's, de progressieve stadia hunner behandeling, werden eenparig goedgekeurd. Bij de verwezenlijking, werden die directieven getrouw nagevolgd.

12. — Wat de uitsluitend voor de *gesproken uitzendingen* voorbehouden studio's betreft, daarop werd de progressieve behandelingsmethode toegepast, goedgekeurd voor de muziekstudio's. De beperkte afmetingen van die studio's gaven geen aanleiding tot belangrijke vraagstukken in technisch of financieel opzicht, en, na hun voltooiing, was het niet moeilijk rekening te houden met de wenschen van de diensten die ze moesten gebruiken. Overigens, dient er op gewezen, dat de sonoriteit van zulke studio's een kwestie is van school, en dat zij op zeer verschillende wijze in de verschillende landen een oplossing heeft bekomen. Bij het betrekken van het gebouw en na stelselmatige praktische proefnemingen, werden trouwens slechts de eindverbeteringen gebracht aan die studio's voor de gesproken uitzendingen, volgens de proefondervindelijke uitslagen van den dienst der gesproken uitzendingen.

VRAAG N° 13

De diensten van het N. I. R., zooals opgevat bij de jongste hervorming, bestaan uit 2 culturele directies : een

turelles : l'une flamande et l'autre française, et une direction administrative et technique; il semble que les secrétariats des directions culturelles fassent double emploi avec les services administratifs et techniques; quelles sont les tâches respectives de ces services et quel est le coût?

REPONSE

Depuis la réorganisation culturelle, l'activité des secrétariats des émissions culturelles a été définie comme suit :

- a) le service des programmes;
- b) classement;
- c) les relations avec les O. R.;
- d) le service de la Régie;
- e) le service des auditions;
- f) le service de la Presse et des Auditeurs.

Chacune de ces activités a été détaillée dans le rapport annuel exercice 1938.

En 1938, les émoluments payés au personnel du secrétariat des Emissions françaises, y compris le personnel intérimaire, se sont élevés à fr. 437,902.30. Ceux du Secrétariat des Emissions flamandes se sont élevés à fr. 425,493.25

Dans ces chiffres sont compris les appointements des régisseurs-speakers.

QUESTION N° 14

M. le Ministre me signala que 10 anciens combattants avaient été remplacés par des jeunes gens. Quel était l'âge de ces 10 anciens combattants?

REPONSE

Ces anciens combattants, comme je le signalai à l'honorable membre, avaient dépassé la limite d'âge ou bien étaient entrés au service de l'I. N. R. pour un travail tout à fait temporaire de surveillance.

Il n'est, d'autre part, pas exact de dire que dix anciens combattants ont été remplacés par des jeunes gens. Le hasard a voulu qu'au moment où l'I. N. R. avait besoin de jeunes gens en qualité de grooms par suite de la mise en service de ses divers ascenseurs, le travail de surveillance temporaire pour lequel avaient été engagés certains anciens combattants, a pris fin.

QUESTION N° 15

Pourquoi certains choristes de l'I. N. R. ne sont-ils pas autorisés à se présenter en soliste, alors que d'autres membres du personnel obtiennent cette autorisation?

REPONSE

Conformément au statut du personnel des chœurs, les choristes ne sont employés généralement à l'I. N. R. que pour des prestations du chœur. Les solistes ont été indiqués

Vlaamsche en een Franche, en uit een administratieve en technische directie; de secretariaten van de culturele directies lijken een dubbel uit te maken van de administratieve en technische diensten; welke zijn de respectieve taken van die diensten en hoeveel kosten zij?

ANTWOORD

Sinds de culturele herinrichting, werd de bedrijvigheid van de secretariaten der culturele uitzendingen bepaald als volgt:

- a) Programmadienst;
- b) Classificatie;
- c) Betrekkingen met O. V.;
- d) Regiedienst;
- e) Auditedienst;
- f) Dienst voor Pers en Luisteraars.

Elk van die bedrijvigheden werd uiteengezet in het jaarverslag over het dienstjaar 1938.

In 1938, bedroegen de bezoldigingen uitbetaald aan het personeel van het secretariaat der Franche uitzendingen, met inbegrip van het waarnemend personeel, fr. 437,902.30. Die voor het secretariaat der Vlaamsche uitzendingen beliepen fr. 425,493.25.

Die cijfers omvatten de wedden der speakers-regisseurs.

VRAAG N° 14

De heer Minister deelde mij mede, dat 10 oudstrijders door jonge lieden werden vervangen. Welke was de leeftijd van die 10 oudstrijders?

ANTWOORD

Zooals ik ter kennis bracht van het achtbaar lid, hadden die oudstrijders de ouderdomsgrens overschreden of waren zij in dienst getreden van het N. I. R. voor een volkomen tijdelijk toezichtswerk.

Anderzijds, is het onjuist te beweren dat tien oudstrijders door jonge lieden werden vervangen. Het toeval heeft medegebracht, dat toen op zeker oogenblik het N. I. R. jonge lieden als grooms noodig had, ten gevolge van het in dienst stellen zijner verschillende liften, het tijdelijk toezichtswerk waarvoor sommige oudstrijders werden aangeworven, ten einde liep.

VRAAG N° 15

Waarom mogen sommige koorzangers van het N. I. R. niet als solist optreden, wanneer andere leden van het personeel toelating daartoe bekomen?

ANTWOORD

Overeenkomstig het statuut van het personeel der koren worden de koorzangers in 't algemeen bij het N. I. R. slechts gebezigd voor de koorprestaties. In elk koor

dans chaque chœur (français et flamand). En pratique les soli sont exécutés par ces solistes qui ont été choisis d'après jugement d'un jury compétent. La nature des programmes a quelquefois incité, aux émissions flamandes, à faire appel à d'autres solistes du chœur que ceux et celles indiqués titulairement comme tels. Ces solistes supplémentaires avaient été choisis d'après l'épreuve d'audition prévue par le règlement des auditions.

••

Deux membres de votre Commission nous prièrent de poser les questions reproduites ci-après, avec les réponses qui y furent données :

QUESTION N^o 1

a) Le Gouvernement a-t-il pris une décision quant au problème de l'augmentation de puissance des émetteurs ?

b) A quoi sert le crédit de 50,000 francs prévu à l'article 53 du budget sous la rubrique « Frais de Surveillance de l'Institut National de Radiodiffusion » alors que le traitement du délégué du Ministre ainsi que les jetons de présence de la commission de surveillance prévus par la loi du 18 juin 1930 sont supportés par le budget propre de l'Institut ?

REPONSE

a) L'augmentation de puissance des postes émetteurs est en voie de réalisation.

b) Le crédit de 50,000 francs prévu à l'article 53 du budget du Département des Communications est destiné au paiement des rémunérations des fonctionnaires chargés d'une mission de surveillance près de l'I. N. R. Ceci est fait en application de l'arrêté royal du 5 février 1935 relatif aux cumuls en matière de fonctions et d'emplois publics et de l'arrêté royal du 22 octobre 1937 relatif au paiement de la rémunération des commissaires ou délégués de l'Etat ou de la colonie, nommés par arrêté royal ou ministériel dans les institutions, organismes et sociétés visés « sub litteris » a, d, e et f de l'article 1^{er} de la loi du 10 juin 1937 relatives à la coordination de l'activité, de l'organisation et des attributions de certaines institutions d'intérêt public.

QUESTION N^o 2

Dans les pays belligérants on ne donne plus par radio, les bulletins météorologiques.

La même chose ne s'impose-t-elle pas chez nous ?

REPONSE

Le bulletin météorologique donné par l'Institut National Belge de Radiodiffusion est d'une importance capitale pour certaines branches de notre activité économique nationale.

(Fransch en Vlaamsch), werden de solisten aangeduid. In de praktijk, worden de solozangen uitgevoerd door solisten die, na beoordeeling door een bevoegde jury, werden verkozen. Wegens den aard der programma's, is men er soms toe gekomen, wat de Vlaamsche uitzendingen betreft, beroep te doen op andere solisten van het koor, dan die welke als titulaires werden aangewezen. Die toegevoegde solisten werden verkozen, na aflegging van de bij het auditie-reglement voorziene auditieproef.

••

Twee leden van uw Commissie verzochten ons de twee volgende vragen te stellen, die wij met de gegeven antwoorden laten verschijnen :

VRAAG N^o 1

a) Heeft de Regeering een beslissing genomen ten aanzien van het vraagstuk van de verhooging van de kracht der zenders ?

b) Waartoe dient het krediet van 50,000 frank voorzien bij artikel 53 van de begroting « Toezichtskosten van het Nationaal Instituut voor Radio-omroep », terwijl de wedde van den afgevaardigde van den Minister en de zitpenningen van de Commissie van toezicht, voorzien door de wet van 18 juni 1930, ten laste vallen aan de eigen begroting van het Instituut ?

ANTWOORD

a) De zenders worden voor het oogenblik versterkt.

b) Het krediet van 50,000 frank voorzien bij artikel 53 van de begroting van het Departement van Verkeerswezen, moet dienen tot betaling van de bezoldiging van de ambtenaren die belast zijn met een bijzondere opdracht van toezicht bij het N. I. R. Dit geschiedt in toepassing van het Koninklijk besluit van 5 Februari 1935, betreffende de cumulatie van openbare betrekkingen en bedieningen, en van het Koninklijk besluit van 22 October 1937 betreffende de betaling van de belooning van de commissarissen of gedelegeerden van den Staat of van de Kolonie, bij Koninklijk of ministerieel besluit benoemd in de instellingen, organismen en vereenigingen voorzien *sub litteris* a, d, e en f van artikel 1 der wet van 10 juni 1937, betreffende de coördinatie van de werking, de inrichting en de bevoegdheden van zekere inrichtingen van openbaar nut.

VRAAG N^o 2

In de oorlogvoerende landen, worden geen draadloze weerberichten meer uitgezonden.

Dringt dezelfde maatregel zich ook niet op bij ons ?

ANTWOORD

Het weerbericht uitgezonden door het Belgisch Nationaal Instituut voor Radio-omroep is van overwegend belang voor sommige takken van 's lands bedrijfsleven.

La rédaction en a toutefois été adaptée aux circonstances présentes (1).

**

Votre Commission a tenu de nombreuses séances au cours desquelles il fut procédé à l'examen du budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1940 ainsi qu'à une discussion générale sur les divers problèmes que posent les multiples activités du Département.

Au cours de la séance tenue le 17 novembre 1939, un membre présenta des observations visant l'article 4 du projet de loi de budget qui autorise le Ministre des Communications à confier à l'Association Maritime Belge la gestion du navire-école « Mercator », de ses objets d'équipement et de l'internat de l'Ecole supérieure de Navigation à Anvers; il critiqua le fait de confier à un groupement privé la gestion de biens appartenant à l'Etat.

A l'unanimité, au cours de la même séance, votre Commission émit le vœu de voir communiquer au rapporteur le budget particulier de l'I. N. R.

Le Ministre des Communications exposa dans son ensemble le problème du développement de la marine marchande. Un membre demanda s'il était question de faire passer sous pavillon belge des navires de commerce américains. Un autre membre souligna tout l'intérêt que présentent les petites sociétés d'armement, rappela que pendant la guerre 1914-1918 celles-ci rendirent d'inappréciables services au pays et demanda que le Gouvernement prenne des mesures pour éviter que les petits armateurs ne disparaissent au profit d'une seule grande société d'armement maritime.

Un membre protesta contre le fait que des délégués de tous les ports belges n'avaient pas été invités à faire partie du Comité Mixte des Transports maritimes, ce qui pourrait avoir pour résultat que tout le frêt bénéficierait au seul port d'Anvers, au détriment des autres ports belges; il exprima le vœu de voir remédier à cet oubli.

Un membre attira l'attention sur l'organisation déficiente et l'insuffisance du laboratoire de l'aéronautique civile situé à Rhode-St-Genèse où plus aucun travail sérieux n'est accompli par suite du manque de ressources.

A la séance de votre Commission tenue le 21 novembre 1939, un membre, tout en protestant contre l'abandon par l'Etat, de la gestion du navire-école « Mercator » et de l'Internat de l'Ecole Supérieure de Navigation d'Anvers, demanda à en connaître les motifs.

Le Ministre des Communications fit ressortir les effets

(1) Remarque : la pertinence de la question posée ressort à toute évidence du fait que depuis le samedi 13 janvier 1940, l'I. N. R. a cessé de donner le bulletin météorologique, pour des raisons qui se passent de tout commentaire.

De tekst er van werd, evenwel, aangepast aan de huidige omstandigheden (1).

**

Uw Commissie wijdde talrijke vergaderingen aan het onderzoek van de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1940, alsook aan een algemene bespreking over de verschillende vraagstukken in verband met de menigvuldige bedrijvigheden van het Departement.

Tijdens de vergadering van 17 November 1939, voerde een lid opmerkingen aan nopens artikel 4 van het ontwerp van begrotingswet, waarbij de Minister van Verkeerswezen wordt gemachtigd aan de Belgische Zeevaartvereniging het beheer toe te vertrouwen van het schoolschip « Mercator », van zijn uitrusting en van het Internaat der Hoogere Zeevaartschool te Antwerpen; hij hekelde het feit, dat aan een private groepering het beheer werd toevertrouwd van goederen toebehorende aan den Staat.

In den loop van zelfde vergadering, werd eenparig door uw Commissie den wensch uitgedrukt, dat de verslaggever de bijzondere begroting van het N. I. R. in mededeeling zou ontvangen.

De Minister van Verkeerswezen gaf een gezamenlijk overzicht van het vraagstuk in verband met de uitbreiding der handelsvloot. Een lid stelde de vraag, of er sprake van was, Amerikaansche handelsschepen onder Belgische vlag te stellen. Een ander lid wees op het bijzonder belang opgeleverd door de kleine reederijen, bracht in herinnering dat deze, tijdens den oorlog 1914-1918, onschatbare diensten aan het land hebben bewezen, daarbij vragende dat de Regeering maatregelen zou treffen om de verdwijning te voorkomen van de kleine reeders ten bate van een enkele groote reedersvennootschap.

Door een lid werd protest uitgebracht tegen het feit, dat afgevaardigden van alle Belgische zeehavens niet werden uitgenoodigd om deel uit te maken van het Gemengd Comité voor Zeevervoer, wat voor gevolg zou kunnen hebben, de haven van Antwerpen gansch het scheepvaartverkeer te bezorgen, ten nadeele van de andere Belgische havens; hij drukte den wensch uit, die vergetelheid te zien worden hersteld.

Een lid vestigde de aandacht op de gebrekkige en ontoereikende inrichting van het laboratorium voor burgerlijke luchtvaart te St-Genesius-Rhode gelegen, waar, door het gebrek aan middelen, geen ernstig werk meer wordt verricht.

Op de vergadering van uw Commissie, op 21 November 1939, teekende een lid protest aan tegen het feit dat de Staat de zaakvoering van het schoolschip « Mercator » en van het Internaat van de Hoogere Zeevaartschool van Antwerpen, had laten vallen, en vroeg om de redenen te kennen.

De Minister van Verkeerswezen wees op den weerslag

(1) Bemerking : De gepastheid van de gestelde vraag blijkt uit het feit dat, sinds Zaterdag 13 Januari 1940, het N. I. R. heeft opgehouden de Weerherichten mede te deelen, om redenen die geen betoog vergen.

de la mobilisation et des événements de guerre sur les recettes postales; il expliqua ensuite le fonctionnement de la poste militaire et fournit des renseignements sur le régime des franchises postales et sur les fraudes auxquelles les franchises avaient donné lieu.

A l'unanimité des membres présents, votre Commission désigna le rapporteur du budget et du projet de loi relatif aux comptes de prévisions de la Régie des Télégraphes et des Téléphones pour l'exercice financier 1940. Le budget fut ensuite adopté à l'unanimité moins deux abstentions.

Un membre souligna la situation alarmante de l'industrie hôtelière au littoral et émit l'avis qu'il fallait d'urgence prendre des mesures pour adapter aux circonstances en faveur des hôteliers malheureux les lois d'impôts, le paiement de la taxe d'ouverture et les charges hypothécaires.

Un membre demanda que le Commissariat général du Tourisme suive l'exemple donné par la Hollande qui, nonobstant l'état de mobilisation et les difficultés internationales, charge des conférenciers officiels de faire en Belgique de la propagande touristique.

Un autre membre émit l'avis que les mesures de réalisation pratique qui avaient accompagné la délivrance de carnets touristiques étaient trop compliquées; si vous voulez accorder avec succès des avantages aux touristes étrangers, dit-il, il faut réduire les formalités au minimum ainsi que cela se pratiquait jusqu'au mois d'août dernier en Allemagne et en Italie, où il suffisait d'établir qu'on était étranger, pour bénéficier immédiatement d'importantes réductions sur le prix de transport par chemins de fer.

Au cours de la même séance du 21 novembre 1939, votre Commission examina longuement la question de l'exploitation de notre réseau national ainsi que la situation de la S. N. C. F. B. Le Ministre des Communications exposa dans son ensemble le problème de l'intervention financière de l'Etat tel qu'il est posé et souligna que la Société Nationale ne sollicitait pas de subsides mais posait des revendications basées, d'après elle, sur des droits.

Un membre protesta vivement contre l'attitude adoptée par les dirigeants de la Société Nationale et estima qu'avant d'accorder des avantages à la S. N. C. F. B., il fallait commencer par donner au Ministre des Communications les pouvoirs dont il a absolument besoin pour faire respecter les vœux légitimes des voyageurs, du personnel et du Parlement.

Un autre membre déclara que la vicinalisation constitue un recul d'un demi-siècle; il donna la liste des petites lignes menacées de suppression et fit ressortir les inconvénients qui résulteraient de cette suppression pour certaines catégories de voyageurs; il se plaignit des conditions dans lesquelles s'effectue le transport des militaires; enfin, il affirma que le personnel souffre profondément des changements nombreux apportés aux méthodes d'exploitation et insista pour que le Gouvernement trouve le plus tôt possible une solution.

van de mobilisatie en de oorlogsgebeurtenissen op de post-ontvangsten; hij verstrekke uitleg over de werkwijze van de militaire post, en over het stelsel van portvrijdom en over het bedrog waartoe het aanleiding had gegeven.

Uw Commissie wees, met eenparigheid van de tegenwoordige leden, den verslaggever aan van de begroting en van het wetsontwerp betreffende de ramingen van de Regie van Telegraaf en Telefoon voor het dienstjaar 1940. De begroting werd daarop eenparig, bij twee onthoudingen aangenomen.

Een lid onderlijnde den grooten nood van de hôtellerie aan de kust en drukte de meening uit dat men dringend maatregelen diende te treffen om, ten bate van de ongelukkige hôteliers, de belastingswetten, de betaling van de openingstaxe en de hypothecaire lasten aan de omstandigheden aan te passen.

Een lid vroeg dat het Commissariaat generaal voor Toerisme het voorbeeld zou volgen van Nederland dat, niet-tegenstaande den mobilisatietoestand en de internationale moeilijkheden, officieele sprekers er mede belast toeristische propaganda te doen in België.

Een ander lid drukte de meening uit, dat de maatregelen van practische verwezenlijking, waarmede de aflevering van de toeristenboekjes gepaard ging, te ingewikkeld waren; indien gij met welslagen aan de vreemde toeristen voordeelen wilt verschaffen, aldus zegde dit lid, moet men de formaliteiten tot het minimum herleiden, zooals dit tot de maand Augustus j.l. in Duitschland en Italië geschiedde, waar het volstond te bewijzen dat men vreemdeling was, om terstond aanmerkelijke verlaging op den vervoerprijs op den spoorweg te bekomen.

In den loop van dezelfde vergadering van 21 November 1939, behandelde uw Commissie uitvoerig het vraagstuk van de exploitatie van ons nationaal net, alsmede den toestand van de N. M. B. S. De Minister van Verkeerswezen gaf een uiteenzetting van het vraagstuk van de financieele tusschenkomst van den Staat, zooals het wordt gesteld, en wees er op dat de Nationale Maatschappij geen subsidiën vroeg, maar eischen deed gelden die, volgens haar, op rechten berusten.

Een lid teekende met klem protest aan tegen de houding door de bestuurders van de Nationale Maatschappij aangenomen en was de meening toegedaan dat men, vooraleer voordeelen toe te kennen aan de N. M. B. S., aan den Minister van Verkeerswezen de macht moest verleen, die hij volstrekt noodig heeft om de gewettigde verlangens van de reizigers, van het personeel en van het Parlement te doen eerbiedigen.

Een ander lid verklaarde dat, met de omwerking van het spoor in buurtverkeer, de klok een halve eeuw wordt teruggezet; hij gaf de lijst van de kleine lijnen die met opheffing worden bedreigd en toonde aan tot welke bezwaren deze opheffing aanleiding zou geven voor sommige categorieën van reizigers; hij kloeg over de voorwaarden waarin het vervoer van de militairen geschiedt; ten slotte, verklaarde hij dat het personeel zeer te lijden heeft onder de talrijke wijzigingen die de bedrijfsmethoden ondergaan en drong hij aan opdat de Regeering zoo spoedig mogelijk een oplossing zou vinden.

Un membre présenta certaines observations relatives aux méthodes d'exploitation de la Société Nationale et signala que notamment sur la ligne électrique Bruxelles-Anvers, aux heures de pointe, il n'y a pas de places assises en 3^e classe.

Un autre membre attira l'attention sur les graves inconvénients que présentent les automotrices du type « Bros-sel » mises en service; ces voitures qui transportent de 80 à 120 voyageurs, ne sont munies ni de W. C., ni de compartiments réservés aux fumeurs; l'entrée des voyageurs se fait par devant et la sortie par derrière, ce qui provoque un courant d'air à chaque arrêt; il n'y a pas de secondes classes et les abonnés de seconde classe sont ainsi frustrés de leurs droits; ces automotrices sont confiées à la garde d'un seul agent qui en assure la conduite en même temps que le contrôle des voyageurs et on peut se demander ce qui arriverait si le conducteur venait à être victime d'une défaillance physique.

Le Ministre répondit que pour tout ce qui concernait l'exploitation proprement dite, il n'avait aucun droit de regard effectif. Plusieurs membres rétorquèrent que s'il en était ainsi, il ne pourrait pas être question d'une intervention financière au profit de la Société Nationale aussi longtemps que le Ministre des Communications ne serait pas armé des pouvoirs nécessaires en vue de faire respecter par les dirigeants de la S. N. C. F. B. les droits légitimes des voyageurs et des membres du personnel.

Enfin, un membre demanda des renseignements au sujet des travaux de reconstruction du pont du Val-Benoît et des mesures prises pour indemniser les particuliers et la Société Nationale qui furent victimes de la destruction de ce pont.

En séance du 23 janvier 1940, votre Commission aborda l'examen du présent rapport.

Un membre exprima le désir d'être renseigné avec précision sur les mesures en voie de réalisation destinées à augmenter le tonnage de notre flotte marchande.

Un autre membre protesta contre les salaires insuffisants payés à des ouvriers qualifiés travaillant pour compte de l'Administration de la Marine et souhaite de voir majorer le taux de ces salaires, conformément d'ailleurs aux engagements souscrits par l'Etat.

Un membre demanda dans quelle mesure l'Etat était intéressé à l'« Association d'Assurances Mutuelles Maritimes contre les Risques de Guerre »; il signala que cet organisme réalise d'importants bénéfices et pria le rapporteur de se renseigner sur l'affectation de ces bénéfices.

Un autre membre ajouta que les primes de cette assurance contre risques de guerre sont proportionnellement plus élevées pour les petits armateurs que pour les grands, ce qu'il expliqua par la représentation insuffisante des petits armateurs au sein du Conseil d'administration de cet organisme.

Un membre présenta des critiques sur les méthodes de destruction des mines flottantes au large du littoral et signala les dangers qui en résultent pour les pêcheurs; il émit le vœu de voir installer à bord de deux ou trois unités

Een lid maakte eenige opmerkingen in verband met de bedrijfsmethoden van de Nationale Maatschappij en wees er op, dat op de electrische lijn Brussel-Antwerpen, tijdens de spitsuren, geen zitplaatsen in derde klas zijn.

Een ander lid vestigde de aandacht op de groote bezwaren die de motorwagens van het type « Bros-sel », die in dienst werden gesteld, opleveren; deze rijtuigen, die 80 à 120 reizigers kunnen vervoeren, zijn niet voorzien van W. C. of rookerscoupés; de reizigers hebben toegang aan den voorkant en stappen uit van achteren, wat bij elken stilstand een luchttocht verwekt; er zijn geen tweede klassen en de abonnees 2^e klasse zien zich aldus in hun rechten geschaad; die motorwagens zijn toevertrouwd aan het toezicht van een enkel beambte, welke laatste ze moet besturen en tevens controle uitoefenen op de reizigers, zoodat men zich mag afvragen wat er zou voorvallen, indien de bestuurder het slachtoffer moest worden van een lichamelijke ongesteldheid.

De Minister antwoordde, dat hij over geen werkelijk toezichtsrecht beschikt, wat de eigenlijke exploitatie betreft. Verschillende leden voerden daartegen aan dat, indien zulks het geval was, er geen sprake kon zijn van een financieele tusschenkomst ten bate van de Nationale Maatschappij, zoolang de Minister van Verkeerswezen niet gewapend is met de noodige machten om aan de leiders van de N. M. B. S. de eerbiediging op te leggen van de gewettigde belangen van reizigers en personeel.

Ten slotte, werden door een lid inlichtingen gevraagd nopens de wederopbouwingswerken aan de brug, te Val-Benoît, en over de getroffen maatregelen tot vergoeding van de particulieren en van de Nationale Maatschappij, die benadeeld werden door de vernieling van die brug.

Op 23 Januari 1940, vatte uw Commissie het onderzoek aan van onderhavig verslag.

Een lid drukte den wensch uit, nauwkeurig te worden ingelicht nopens de reeds aangevangen maatregelen bestemd om de scheepsruimte van onze handelsvloot te vergrooten.

Een ander lid bracht protest uit tegen de onvoldoende loonen uitbetaald aan de geschoolde werklieden, werkzaam voor rekening van het Bestuur van Zeewezen, en drukte den wensch uit, het bedrag van die loonen te zien worden verhoogd, in overeenstemming, trouwens, met de door den Staat aangegane verbintenissen.

Een lid vroeg in welke mate de Staat betrokken was bij de « Association d'Assurances Mutuelles Maritimes contre les Risques de Guerre », hij wijst er op dat dit organisme aanzienlijke winsten maakt en verzocht den verslaggever inlichtingen in te winnen over de besteding dezer winst.

Een ander lid voegde er aan toe, dat de premiën van deze verzekering tegen oorlogsgevaar, in verhouding, hooger zijn voor de kleine reeders dan voor de groote, wat hij verklaarde door de ontoereikende vertegenwoordiging van de kleine reeders in den schoot van den Raad van Beheer van dit organisme.

Een lid maakte bezwaar tegen de wijze waarop de drijvende mijnen langs de kust worden vernietigd en wees op de gevaren die hieruit voor de visschers ontstaan; hij gaf den wensch te kennen dat aan boord van twee of drie een-

de la flottille de pêche des émetteurs de T. S. F. permettant de signaler aux bateaux de pêche en mer la présence des mines flottantes.

Enfin, un membre protesta au sujet du statut des commissaires de bord en service sur les malles de la ligne Ostende-Douvres et émit l'espoir de voir l'Administration remédier aux injustices résultant, pour les intéressés, du régime en vigueur.

A la séance du 30 janvier 1940, votre Commission poursuivait l'examen du présent rapport.

Un membre suggéra que des mesures soient prises pour porter à la connaissance des bénéficiaires de licences pour le transport par route qu'ils peuvent être autorisés à remplacer leurs véhicules réquisitionnés, en faisant appel au matériel non réquisitionné d'autres transporteurs.

Un membre demanda s'il était exact qu'un grand nombre de wagons belges étaient actuellement retenus en Allemagne et que le Reich aurait demandé à prendre en location 10,000 wagons des chemins de fer belges destinés au transport de marchandises. Le Ministre répondit qu'il n'avait pas été avisé de la rétention de matériel roulant belge en Allemagne et qu'il était en mesure d'affirmer que pas un seul wagon n'avait été donné en location.

Un autre membre attira l'attention sur l'intérêt qu'il y avait à déterminer un type de boîte aux lettres pour les habitations particulières et pour les maisons de commerce; pareille mesure dont l'application pourrait être limitée à titre d'essai aux nouvelles constructions faciliterait considérablement la tâche des facteurs.

Un membre demande si l'Administration des Postes avait l'intention de construire de nouveaux bureaux de postes en province et signala qu'à Willebroeck des terrains avaient été achetés à cet effet depuis deux ans.

Plusieurs membres estimèrent qu'en vue de l'élaboration du nouveau statut de l'I. N. R., il convenait de constituer une Commission d'étude.

Un membre signala que bon nombre de détenteurs d'appareils de T. S. F. sont dans l'impossibilité temporaire de payer la redevance et qu'il faudrait prendre des mesures pour accorder aux uns des facilités de paiement et pour éviter aux autres des poursuites répressives; il suggéra le plombage des appareils dans les cas où les détenteurs se trouvent dans une situation malheureuse ne leur permettant plus de payer la redevance; le même membre souligna tout l'intérêt qu'il y aurait à augmenter la puissance d'émission du poste national de radiodiffusion, non seulement pour améliorer les liens entre la mère-patrie et la Colonie et pour faire entendre la voix de notre pays à l'étranger, mais en outre pour supprimer les zones de silence qui existent en Belgique.

La question du coût et des travaux d'exécution du bâtiment de la Maison de l'I. N. R. donna lieu à une longue discussion au cours de laquelle l'opinion prévalut qu'il fallait faire toute la lumière à ce sujet. Certains membres estimèrent que différentes réponses données aux questions posées par votre rapporteur étaient incomplètes ou inexac-

heden van de visscherijvloot draadloze zenders zouden worden geplaatst, die zouden toelaten de uitgevaren visschersbooten op de aanwezigheid van drijvende mijnen te wijzen.

Ten slotte, kwam een lid op tegen het statuut van de « pursers » in dienst op de maalbooten van de lijn Oosten-de-Dover en drukte hij de hoop uit dat het Bestuur een einde zou maken aan de onrechtvaardigheden die voor de belanghebbenden uit de bestaande regeling voortvloeien.

In vergadering van 30 Januari 1940, heeft uw Commissie de behandeling van onderhavig verslag voortgezet.

Een lid stelde voor, dat maatregelen zouden getroffen worden om aan de houders van vergunningen van wegvervoer ter kennis te brengen dat zij machtiging kunnen bekomen om hun opgeëischte voertuigen te vervangen, door beroep te doen op het niet opgeëischt materieel van andere vervoerders.

Een lid vroeg of het juist was, dat een groot aantal Belgische spoorwagens, op dit oogenblik, in Duitschland weerhouden werden en dat het Reich zou gevraagd hebben 10,000 spoorwagens van de Belgische spoorwegen in huur te nemen voor het goederenvervoer.

De Minister antwoordde dat hij geen kennis had gekregen van het feit dat Belgisch spoormaterieel in Duitschland zou weerhouden zijn en dat hij in staat was te bevestigen dat geen enkele wagen in huur werd gegeven.

Een ander lid vestigde de aandacht op het belang dat er zou bestaan een model-brievenbus vast te stellen voor de private woningen en voor de handelshuizen; dergelijke maatregel, waarvan de toepassing, bij wijze van proef, zou kunnen beperkt blijven tot de nieuwe gebouwen, zou de taak van de brievendragers zeer vergemakkelijken.

Een lid vroeg of het Bestuur van Posterijen het inzicht had nieuwe postburelen in de provincie te bouwen, en wees er op dat er, te Willebroeck, daarvoor sedert twee jaar gronden aangekocht werden.

Meerdere leden waren van oordeel dat, om een nieuw statuut van het N. I. R. uit te werken, een studiegcomité diende samengesteld.

Een lid wees op het feit dat talrijke houders van radio-toestellen tijdelijk in de onmogelijkheid zijn de taxe te betalen, en dat maatregelen dienden getroffen, om aan de eenen betalingsfaciliteiten te verleen, en om anderen tegen strafvervolgung te beschermen; hij raadde insgelijks aan, over te gaan tot het plombeeren van de toestellen der houders die zich in een ongelukkigen toestand bevinden, waardoor zij hun taxe niet meer kunnen betalen; hetzelfde lid wees op het belang dat er in zou bestaan de uitzendingskracht van onzen nationalen radiopost te versterken, niet alleen om de verbindingsen tusschen het moederland en de Kolonie te verbeteren en om de stem van ons land in het buitenland te laten hooren, maar bovendien om de in België bestaande stiltegordels weg te nemen.

De kwestie betreffende de kosten van de werken uitgevoerd aan het Huis-N. I. R. gaf aanleiding tot een lange bespreking, tijdens welke de meening werd toegetrokken, dat de zaak volledig in 't klare dient getrokken. Sommige leden waren van oordeel, dat verschillende antwoorden, gegeven op de door uw verslaggever gestelde

tes. Un membre rappela qu'à l'époque de la construction de ce bâtiment, il avait protesté contre le fait que la préférence avait été donnée à des matériaux étrangers et notamment aux briques du Danemark.

Il se dégagait, en outre, au sein de votre Commission une majorité pour estimer qu'il serait souhaitable, tout en maintenant à l'I. N. R. une large indépendance qui lui est indispensable, de prévoir dans le nouveau statut une formule qui aurait pour résultat le contrôle des dépenses et le vote annuel du budget particulier de l'I. N. R. par le Parlement.

Plusieurs membres furent d'avis que de réels progrès avaient été réalisés dans l'émission de grands concerts dont la valeur artistique était très élevée. Un autre membre déclara que tous les postes nationaux donnent de beaux concerts et que dans ce domaine l'I. N. R. n'avait aucun mérite particulier.

Un membre demanda à être renseigné sur le fonctionnement actuel des jurys d'audition.

Des avis partagés furent émis sur la valeur des émissions de la demi-heure du soldat; certains membres estimèrent qu'il fallait réduire le nombre de ces émissions et en prolonger la durée; d'autres membres déclarèrent que l'émission française de la demi-heure du soldat était meilleure que l'émission flamande.

Un membre demanda que le Gouvernement dépose un projet de loi accordant une réduction de la redevance aux membres des familles des mobilisés.

Un autre membre signala que le journal parlé de l'I.N.R. est le plus long du monde et émit le vœu de le voir réduire dans des limites raisonnables.

Un membre estima que si une commission d'études était constituée en vue de l'examen du nouveau statut, il faudrait que des délégués des O. R. en fassent partie. Un autre membre appuya cette suggestion, tout en se plaignant amèrement de la façon dont les dirigeants de l'I. N. R. traitent certains O. R.

Enfin, un membre déclara que les principales maladies dont souffre l'I. N. R. sont, d'une part, les réorganisations successives qui lui furent imposées et, d'autre part, le manque de collaboration, voire même l'état de rivalité permanente, existant entre le département culturel et le service technique.

Au cours de cette même séance du 30 janvier 1940, votre Commission adopta le présent rapport à l'unanimité.

Sous le bénéfice des observations développées dans le rapport, nous avons l'honneur de vous proposer le vote du projet de budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1940, tel qu'il vous est présenté.

Le Rapporteur,

A. VAN GLABBEKE.

Le Président,

D. BOUCHERY.

vragen, onvolledig of onnauwkeurig waren. Een lid bracht in herinnering dat hij, ten tijde van het optrekken van dit gebouw, protest had aangeteekend tegen het feit, dat de voorkeur werd gegeven aan vreemde bouwstoffen, en namelijk aan Deenschen baksteen.

Bovendien, kwam er in den schoot van uw Commissie een meerderheid tot stand, die van oordeel was dat het te wenschen ware, zonder afbreuk te doen aan de ruime onafhankelijkheid die het N. I. R. volstrekt noodig heeft, in het nieuw statuut een formule te voorzien, die er toe zou leiden dat het Parlement de uitgaven controleert en jaarlijks de eigen begroting van het N. I. R. aanneemt.

Verscheidene leden waren van meening dat werkelijke vorderingen werden gemaakt bij het uitzenden van groote concerten waarvan de kunstwaarde op een hoog peil staat. Een ander lid verklaarde dat al de nationale posten mooie concerten uitzenden en dat het N. I. R., in dit opzicht, geen bijzondere verdienste had.

Een lid vroeg inlichtingen over de huidige werking van de auditiecommissiën.

Uiteenlopende meeningen werden geuit over de waarde van de uitzendingen van het halfuurtje van den soldaat; sommige leden waren van oordeel dat het aantal derzer uitzendingen moest worden ingekrompen en de duur er van moest worden verlengd; andere leden verklaarden dat de Fransche uitzending van het halfuurtje van den soldaat beter was dan de Nederlandsche uitzending.

Een lid vroeg dat de Regeering een wetsontwerp zou indienen, waarbij verlaging van de radiotaxe wordt toegestaan aan de gezinsleden van de gemobiliseerden.

Een ander lid wees er op dat het « gesproken dagblad » van het N. I. R. het langste van de wereld is en gaf den wensch te kennen dat het binnen redelijke grenzen zou worden teruggebracht.

Een lid was van oordeel dat, indien een studiegenootschap werd gevormd met het oog op het onderzoek van het nieuw statuut, ook afgevaardigden van de O. V. er van deel zouden uitmaken. Een ander lid trad deze zienswijze bij, ofschoon hij zich bitter bekleeg over de wijze waarop de bestuurders van het N. I. R. sommige omroepverenigingen behandelen.

Ten slotte, verklaarde een lid dat de voornaamste kwalen waaraan het N. I. R. lijdt, enerzijds, de opeenvolgende herinrichtingen zijn, die het moest ondergaan, en, anderzijds, het gebrek aan medewerking, zelfs de staat van bestendigen wedijver die bestaat tusschen de culturele afdeling en den technischen dienst.

In den loop van dezelfde vergadering van 30 Januari 1940, keurde uw Commissie eenparig dit verslag goed. Met inachtneming van de opmerkingen die in het verslag worden uiteengezet, hebben wij de eer U de aanneming voor te stellen van het ontwerp van begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1940, zooals het U wordt voorgesteld.

De Verslaggever,

A. VAN GLABBEKE.

De Voorzitter,

D. BOUCHERY.