

SENAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE 1950

SEANCE DU 27 JUILLET 1950

Rapport de la Commission des Communications chargée
d'examiner le projet de loi contenant le budget du
Ministère des Communications pour l'exercice 1950.

BELGISCHE SENAAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1950

VERGADERING VAN 27 JULI 1950

Verslag van de Commissie van Verkeerswezen belast met
het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begro-
ting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het
dienstjaar 1950.

Présents : M. DELPORT, Président; MM. BRIOT, DE BLOCK, DE HAECK, DEMARNEFFE,
DE VRIENDT, LAURENS, MEUNIER, NEELS, PONTUS, SPREUTEL, USELDING, VAN
DEN STORME, VAN ROOSBROECK, VERSIEREN, WALLAYS, WARNANT et le Comte
de la BARRE d'ERQUELINNES, Rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le projet du budget ordinaire du Ministère des
Communications pour l'exercice 1950 s'élève au total, en
tenant compte des amendements présentés par le gouver-
nement le 30 janvier 1950 et le 8 mars 1950, à la somme
de fr. 4.476.362.000

Celui de 1949 s'élevait au total de
3.001.803.400 fr.; mais le projet
de loi n° 71 déposé le 13 décembre
1949, augmentant ou réduisant cer-
tains crédits, a eu pour conséquence
de le porter au total de 3.322.726.470

Il en résulte pour 1950 une majoration
de crédits s'élevant à la somme de . . . 1.153.635.530

Ce serait cependant une erreur de s'en tenir à la
juxtaposition de ces deux chiffres afin de tirer une conclu-

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Het ontwerp van de gewone begroting van het Minis-
terie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1950 be-
loopt in totaal, met inachtneming van de door de Rege-
ring op 30 Januari 1950 en op 8 Maart 1950 ingediende
amendementen, de som van . . . fr. 4.476.362.000

Het ontwerp van 1949 beliep in
totaal 3.001.803.400 frank; maar het
op 13 December 1949 ingediend wets-
ontwerp nr 71 tot verhoging of ver-
mindering van sommige kredieten,
dit cijfer op het totaal van . . . 3.322.726.470

Daaruit volgt voor 1950 een ver-
hoging van kredieten ten belope van . . . 1.153.635.530

Het zou nochtans verkeerd zijn zich aan het naast
elkaar plaatsen van die twee cijfers te houden om daar-

Voir :

Doc. du Sénat :

5-XV (Session de 1949-1950) : Projet de loi;
139 (Session de 1949-1950) : Amendement;
201 (Session de 1949-1950) : Amendement,

Zie :

Gedr. Stukken van de Senaat:

5-XV (Zitting 1949-1950) : Wetsontwerp;
139 (Zitting 1949-1950) : Amendement;
201 (Zitting 1949-1950) : Amendement.

sion. En effet des décisions d'ordre fondamental ont entraîné des modifications profondes dans la répartition des crédits et il convient d'en tenir compte dans l'étude comparée des crédits des deux exercices en cause.

Nous notons en effet :

1° l'inscription au budget des Communications pour 1950 de crédits portés en 1949 au budget d'autres départements, notamment en vue de combler le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. et de compenser les charges imposées par l'Etat aux sociétés ferroviaires du fait de réductions tarifaires;

2° le transfert au budget du Ministère de la Défense Nationale des crédits pour la Force Navale;

3° le report au budget pour ordre, en 1950, des crédits pour fournitures de bureau, imprimés, combustibles, mobilier, uniformes, qui avaient été prévus jusqu'en 1949 au budget ordinaire des Communications, alors que ces dépenses concernaient tous les départements ministériels;

4° le fait que certaines dépenses effectuées en 1949 ne se renouvelleront plus en 1950.

En conséquence pour avoir une vue exacte de la situation il est indispensable d'étudier attentivement l'incidence de ces divers éléments.

Le projet de budget comprend pour 1950 les crédits suivants :

Art. 26-10 - Intervention dans le déficit de la S.N.C.B. fr.	1.300.000.000
Art. 26-11 - Intervention dans les charges supportées par la S.N.C.B. du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail	450.000.000
Art. 26-12 - Intervention dans les charges des sociétés ferroviaires du chef de réductions tarifaires imposées en faveur de voyageurs privilégiés	139.652.000
Art. 26-13 - Réduction de tarifs de transport consentie à la métallurgie luxembourgeoise	12.000.000
Soit au total	1.901.652.000

Soulignons en passant qu'en 1949 les crédits prévus aux mêmes fins figuraient aux budgets des départements suivants :

uit een besluit te trekken. Inderdaad, beslissingen van regeringswege hebben grondige wijzigingen in de verdeling van de kredieten teweeggebracht en daarmee dient rekening gehouden bij de vergelijkende studie van de kredieten der twee betrokken dienstjaren.

Wij noteren inderdaad :

1° De uittrekking op de begroting van Verkeerswezen voor 1950, van in 1949 op de begroting van andere departementen vermelde kredieten, nl. ter aanvulling van het bedrijfstekort van de N.M.B.S. en ter goedmaking van de, door de Staat, aan de spoorwegmaatschappijen, in verband met tariefverminderingen opgelegde lasten;

2° Het overschrijven, op de begroting van het Ministerie van Landsverdediging, van de kredieten voor de Zeemacht;

3° De overdracht, op de begroting voor Orde, in 1950, van de kredieten voor kantoorbehoeften, drukwerken, brandstoffen, meubiliair, uniformen, die tot 1949 op de gewone begroting van Verkeerswezen voorzien waren, daar waar die uitgaven al de ministeriële departementen betroffen;

4° Het feit dat sommige in 1949 verrichte uitgaven zich in 1950 niet meer zullen voordoen.

Bijgevolg, om zich een juist beeld van de toestand te vormen is het noodzakelijk de weerslag van die verscheidene factoren aandachtig te bestuderen.

Het ontwerp van begroting omvat voor 1950 de navolgende kredieten :

Art. 26-10 - Bijdrage in het tekort van de N.M.B.S. fr.	1.300.000.000
Art. 26-11 - Bijdrage in de door de N.M.B.S. in verband met de afgifte van werklieden- en bediendeabonnements bestreden kosten	450.000.000
Art. 26-12 - Bijdrage in de lasten van de spoorwegmaatschappijen, in verband met de ten gunste van bevoorrechte reizigers opgelegde tariefverminderingen	139.652.000
Art. 26-13 - Vermindering van vervoertarief toegestaan aan de Luxemburgse metaalnijverheid	12.000.000
Zegge totaal	1.901.652.000

Terloops zij er op gewezen dat in 1949 de voor dezelfde doeleinden voorziene kredieten op de begrotingen der navermelde departementen

Affaires Economiques .	2.000.000.000
et .	12.000.000
Santé Publique .	24.000.000
Administration Générale	38.962.000
et .	600.000
Défense Nationale .	4.032.000

et atteignaient dès lors 2.079.594.000

plus un crédit supplémentaire, porté au
budget des Communications, de 39.254.000

Soit au total 2.118.848.000

L'effort de compression réalisé dans le
domaine de l'assainissement finan-
cier des chemins de fer a donc abouti
à une économie de 217.196.000

Il faut donc tenir compte de ces divers éléments pour déterminer si le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1950 est en fait en majoration ou en diminution sur celui de 1949. Une étude approfondie et comparative des crédits demandés en 1950 par rapport à ceux qui ont été sollicités pour 1949, soit dans le budget de cet exercice soit dans le feuillet n° 71 réduisant certains crédits ou allouant des crédits supplémentaires, donne en 1950 :

Section I. Dépenses ordinaires : réduction de 232.579.400

Section II. Enseignement : majoration de 6.285.000

Dépenses résultant de la guerre : major. de 75.800.000

Soit un total de réduction de 150.494.400

Ce qui précède démontre combien le devoir de contrôle du Parlement et de votre Commission est rendu ardu. Avant 1940 la forme de présentation des budgets était quasi immuable, ce qui facilitait grandement les comparaisons d'un exercice avec un autre. Mais depuis la libération les Ministres des Finances ou du Budget qui se sont succédé, s'inspirant de théories différentes, ont prescrit des réformes de structure qui ont eu pour effet non seulement de modifier la forme de présentation du budget mais encore d'éparpiller certains crédits dans des budgets différents. Dès lors la comparaison des crédits est devenue sinon impossible tout au moins si difficile qu'il a fallu élaborer des « commentaires » du Budget pour en rendre la compréhension plus aisée. La forme dans laquelle le Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1950 a été présentée nous paraît heureuse, aussi votre Commission émet-elle le vœu qu'elle ne soit plus modifiée l'année prochaine.

Economische Zaken .	2.000.000.000
en .	12.000.000
Volksgesondheid .	24.000.000
Algemeen Bestuur .	38.962.000
en .	600.000
Landsverdediging .	4.032.000

en dienvolgens beliepen 2.079.594.000

plus een aanvullend krediet, vermeld
in de begroting van Verkeerswezen,
ten belope van 39.254.000

Zegge totaal 2.118.848.000

De bezuiniging op het gebied van de
financiële gezondmaking van de
spoorwegen heeft dus geleid tot een
besparing van 217.196.000

Er moet dus met die verscheidene factoren rekening gehouden worden om uit te maken of de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1950 feitelijk, ten opzichte van die van 1949, een verhoging of een vermindering is. Een grondige vergelijking van de in 1950 gevraagde kredieten, in verhouding tot de voor 1949, hetzij in de begroting van dat dienstjaar, hetzij in de aanvullingsbegroting nr 71 tot vermindering of toekenning van sommige bijkredieten gevraagde kredieten, geeft in 1950 :

Sectie I. Gewone uitgaven : vermindering met 232.579.400

Sectie II. Uitrusting : verhoging met 6.285.000

Uit de oorlog voortvloeiende uitgaven :
verhoging met 75.800.000

Zegge in totaal een vermindering met 150.494.400

Hetgeen voorafgaat bewijst hoe lastig de controleplicht van het Parlement en van uw Commissie gemaakt wordt. Vóór 1940 was de vorm, waarin de begrotingen voorgesteld werden, quasi onveranderlijk, hetgeen de vergelijkingen van een bepaald dienstjaar met een ander in grote mate vergemakkelijkte. Maar sedert de bevrijding hebben de Ministers van Financiën of van Begroting die elkaar hebben opgevolgd, op grond van verschillende theorieën, structuurhervormingen voorgeschreven, die ten gevolge hadden niet alleen de vorm van de voorstelling van de begrotingen te wijzigen, maar ook sommige kredieten over verschillende begrotingen te versnipperen. Dienvolgens is de vergelijking van de kredieten zonet onmogelijk, dan toch alleszins zo moeilijk geworden dat « commentaren » bij de begrotingen moesten opgemaakt worden om die gemakkelijker te kunnen begrijpen. De vorm waarin de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1950 voorgesteld werd schijnt ons gelukkig, maar uw Commissie spreekt de wens uit dat hij toekomstig jaar niet meer zou gewijzigd worden.

Votre Commission a également formulé les plus nettes réserves sur le système trop généralement suivi des crédits supplémentaires ou des réductions de crédits. Le projet n° 71 qui a été déposé le 13 décembre 1949 entraîne pour le budget des Communications de 1949 des majorations de crédits de 584.378.070 fr. et des réductions pour 263.455.000 fr. Ces modifications sont considérables et bouleversent profondément le budget puisqu'elles affectent 28 p.c. de l'ensemble des crédits votés. Il est évident que de telles pratiques sont une négation du droit du Parlement de voter les crédits et de contrôler ainsi la politique suivie par le gouvernement. Que reste-t-il de sa volonté lorsque les crédits ont été ainsi les uns majorés, les autres réduits suivant le bon plaisir du Ministre et que l'approbation de ces modifications est demandée en fin d'année quand les crédits ont déjà été engagés et qu'en conséquence le Parlement se trouve obligé en pratique de régulariser ce qui a été fait sans lui.

Des réserves ont également été faites au sujet de l'article 6 du projet de loi qui prévoit que les crédits portés aux articles 3, 4, 5, 6 et 7 pourront par arrêté du Régent, être transférés de l'un à l'autre suivant les nécessités du service.

On peut s'étonner que l'article 6 fasse mention d'une autorisation de transfert pour les articles 6 et 7 du budget, alors qu'aucun crédit n'a été prévu à ces deux articles !

Nos honorables collègues MM. Doutrepoint, De Block et Rongvaux ont déposé un amendement tendant à la suppression de cet article 6. L'Honorable Ministre des Communications insiste au contraire en faveur de son maintien, en faisant remarquer que les articles 3, 4 et 5 concernent la rémunération du personnel; le 3 s'appliquant aux agents définitifs, le 4 aux agents temporaires, le 5 aux agents en disponibilité.

Il invoque les arguments suivants :

I. — Les clauses de transfert figuraient dans les budgets du département bien avant 1914 et pourtant à cette époque, il n'y avait pas de crédit spécial pour les traitements de disponibilité qui s'imputaient sur le même article que les rémunérations d'activité et les transferts s'opéraient sur simple lettre du Ministre ou de son délégué.

II. — Les dispositions relatives à la faculté de transfert se justifient pour les raisons suivantes :

A. Le département est composé d'administrations diverses, Services Généraux, Transports, Tourisme, Office Central des Fournitures, Postes, Marine, Aéronautique, qui comportent en général des services de gestion; dans ces derniers services, l'utilisation du personnel temporaire

Uw Commissie heeft eveneens het meest uitdrukkelijk voorbehoud gemaakt over het te algemeen gevolgd stelsel van de bijkredieten of van de kredietverminderingen. Het ontwerp nr 71, dat op 13 December 1949 ingediend werd, brengt voor de begroting van Verkeerswezen van 1949 kredietverhogingen ten belope van 584.378.070 frank mede en verminderingen ten bedrage 263.455.300 fr. Die wijzigingen zijn aanzienlijk en sturen de begroting grondig in de war, vermits zij 28 t.h. van de goedgekeurde kredieten betreffen. Het ligt voor de hand dat zulke praktijken een miskenning vormen van het recht van het Parlement om kredieten te stemmen en aldus de door de Regering gevolgde politiek te controleren. Wat blijft er van zijn wil, als de kredieten aldus de ene verhoogd de andere verminderd worden, naar goeddunken van de Minister en de goedkeuring van die wijzigingen op het einde van het jaar gevraagd wordt, wanneer de kredieten reeds werden vastgelegd en dienvolgens het Parlement verplicht is, in de praktijk, te regulariseren wat zonder hetzelfde gedaan werd.

Voorbehoud werd eveneens gemaakt betreffende artikel 6 van het wetsontwerp, waarbij wordt voorzien dat de in de artikelen 3, 4, 5, 6 en 7 vermelde kredieten, bij besluit van de Regent, van het ene op het andere zullen kunnen overgeschreven worden, volgens de behoeften van de dienst.

Men kan er zich over verwonderen dat artikel 6 melding maakt van een machtiging tot overschrijving voor de artikelen 6 en 7 van de begroting, daar waar op die beide artikelen geen krediet was voorzien.

Onze geachte collega's de hh. Doutrepoint, De Block en Rongvaux hebben een amendement tot afschaffing van artikel 6 ingediend. De geachte Minister van Verkeerswezen dringt daarentegen aan op handhaving van dat artikel en laat daarbij opmerken, dat de artikelen 3, 4 en 5 de bezoldiging van het personeel betreffen; artikel 3 is van toepassing op de vastbenoemde personeelsleden, artikel 4 op de tijdelijke personeelsleden en artikel 5 op de ter beschikking gestelde personeelsleden.

Hij voert de volgende argumenten aan :

I. de clausules van overschrijving kwamen in de begrotingen van het departement heel wat vroeger dan 1914, voor en nochtans te dien tijde bestond er geen bijzonder krediet voor wachtgeld dat op hetzelfde artikel als de activiteitsbezoldigingen aangerekend werd en de overschrijvingen gebeurden op gezag van een eenvoudige brief van de Minister of van diens gemachtigde.

II. de bepalingen betreffende het recht tot overschrijving zijn verantwoord om de navermelde redenen :

A. Het departement bestaat uit verscheidene administraties : Algemene diensten, Vervoer, Toerisme, Centrale dienst voor kantoorbehoeften, Posterijen, Zeewezen, Luchtvaart, die over het algemeen beheersdiensten omvatten; in deze laatste diensten wordt in de meeste geval-

n'a lieu, dans la plupart des cas, qu'à défaut d'agents définitifs.

B. L'insertion de la clause de transfert marque l'intention du gouvernement de réduire les prévisions budgétaires au strict minimum; en contrepartie, il importe que les administrations disposent d'une certaine latitude quant à l'utilisation des crédits.

Il y a lieu de remarquer que les crédits sollicités correspondent aux effectifs en service au moment de l'établissement des prévisions et ne couvrent donc pas les dépenses qui seraient engagées au cas où le personnel prévu au cadre serait en service.

C. Il convient aussi de signaler la difficulté de prévoir adéquatement à l'avance les modifications qui interviendront dans le statut particulier des agents.

Lorsque des agents temporaires sont nommés définitifs, à la faveur d'examens réglementaires, leur rémunération tombe ipso facto à charge de l'article 3. Or, il s'agit là de choses imprévisibles au moment de l'élaboration d'un budget, qui doit se faire 6 mois avant l'ouverture de l'exercice.

A ce moment, il est pratiquement impossible de déterminer le nombre d'agents qui **seront** placés en disponibilité, ni le nombre d'agents en disponibilité qui **pourront** être rappelés à l'activité par la suite.

III. — La suppression de la disposition relative au transfert présentera les inconvénients suivants :

A. L'Administration sera portée à prendre certaines précautions lors de la présentation des propositions budgétaires pour que le montant de celles-ci leur assure une marge de sécurité.

B. En cas d'insuffisance de crédits, les services se verront dans l'obligation de solliciter des avances de Trésorerie pour faire face aux dépenses réelles en tenant compte par ailleurs du retard enregistré dans le vote des crédits supplémentaires et du fait que les prévisions budgétaires, même si elles sont approuvées en temps utile, ne suivent pas adéquatement les modifications du statut pécuniaire des agents.

C. Dans le cas particulier du budget de 1950, les crédits ont été calculés au plus juste; il faudra donc prévoir des rajustements surtout si la situation des agents temporaires était régularisée au cours de l'année et si certaines modifications de barèmes étaient décidées.

Les arguments présentés par l'Honorable Ministre ont paru pertinents à la majorité de votre Commission qui a

len slechts dan tijdelijk personeel gebruikt, wanneer er geen vastbenoemd personeel ter beschikking is.

B. De invoering van de overschrijvingsclausule wijst op de bedoeling van de Regering de begrotingsramingen tot een strict minimum te verminderen; daartegenover is het nodig dat de administratie over een zekere vrijheid beschikke, wat het gebruik van de kredieten betreft.

Er dient opgemerkt, dat de gevraagde kredieten overeenstemmen met het personeel, dat in dienst was op het tijdstip van het opmaken der ramingen en dus niet de uitgave dekken, welke zouden vastgelegd worden in geval het in het kader voorziene personeel mocht in dienst zijn.

C. Ook dient gewezen op de moeilijkheid om behoorlijk, bij voorbaat, de wijzigingen te voorzien die in het bijzonder statuut van de personeelsleden zullen intreden.

Wanneer tijdelijke personeelsleden in vaste dienst worden benoemd, na voldoening aan de reglementaire examens, valt hun bezoldiging ipso facto ten laste van artikel 3. Welnu, hier gaat het om aangelegenheden die niet te voorzien zijn op het tijdstip van het opmaken van een begroting wat moet gedaan worden zes maanden vóór de opening van het dienstjaar.

Op dat ogenblik is het in de praktijk onmogelijk het aantal te bepalen van de personeelsleden die ter beschikking zullen gesteld worden, noch het aantal ter beschikking gestelde ambtenaren die achteraf in activiteit zullen kunnen wederopgeroepen worden.

III. Aan de opheffing van de bepalingen betreffende de overschrijving zijn de navermelde bezwaren verbonden :

A. De administratie zal geneigd zijn sommige voorzorgsmaatregelen te treffen, ter gelegenheid van de indiening der begrotingsvoorstellen, opdat het bedrag daarvan hun een veiligheidsmarge zou verschaffen.

B. Bij ontoereikendheid van kredieten, zullen de diensten voor de verplichting staan Thesaurievoorschotten te vragen, om in de werkelijke uitgaven te voorzien, en daarbij trouwens rekening houden met de vertraging in de goedkeuring van de bijkredieten en met het feit dat de begrotingsramingen, zelfs wanneer die te gelegener tijd goedgekeurd worden, geen gelijke tred houden met de wijzigingen in het geldelijk statuut van de personeelsleden.

C. In het bijzondere geval van de begroting van 1950, werden de kredieten zeer nauwkeurig berekend; er zullen dus aanpassingen moeten voorzien worden, vooral in geval de toestand van het tijdelijk personeel in de loop van het jaar mocht geregeld en tot sommige wijzigingen in de weddeschalen mocht besloten worden.

De door de geachte Minister voorgebrachte argumenten schenen afdoende te zijn voor de meerderheid van

estimé qu'il y avait lieu de tenir compte de l'importance des effectifs du personnel et de la diversité des services relevant du département des Communications. L'amendement proposé par M. Doutrepont et consorts a été rejeté par 10 voix contre 8.

CHAPITRE II. — S. N. C. B.

La situation financière de la S.N.C.B. fait depuis une quinzaine d'années l'objet d'un examen sérieux par votre Commission. Cette année encore elle s'est livrée à une étude approfondie de la question parce qu'elle estime que la situation de la S.N.C.B. est particulièrement grave. Cette situation en effet peut compromettre l'existence même de la société en lui refusant la possibilité d'engager les dépenses indispensables pour maintenir l'exploitation à la hauteur des exigences du progrès, ce qui la laisserait sans défense vis-à-vis de ses concurrents, la route et l'eau. De plus elle enlève en partie l'autonomie de la société, voulue cependant par la loi de 1926 créant la S.N.C.B. Il n'existe plus en fait de société entièrement autonome et gérée industriellement lorsque chaque année l'Etat est obligé d'intervenir pour couvrir les dépenses d'exploitation et parer ainsi à l'insuffisance des recettes. Enfin la situation de la société présente une grande importance au point de vue du budget général de l'Etat, étant donné que le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. représente à lui seul plus de 5 p.c. du budget général de l'Etat et qu'en définitive ce déficit devra être apuré par des subventions à charge des pouvoirs publics. Le problème de l'assainissement financier de la société présente en conséquence un intérêt de toute première importance.

Il est de toute évidence que le chemin de fer reste un moyen de transport qui convient économiquement et techniquement pour les transports à forte densité des voyageurs et des marchandises. Et si le maintien du chemin de fer s'avère indispensable, tout au moins en ce qui concerne les lignes de grand trafic, il faut nécessairement le mettre à même de vivre par ses propres moyens.

Afin de donner au Sénat une vue de la situation nous avons voulu indiquer ci-dessous les :

uw Commissie, die van oordeel was, dat er met de getalsierkte van het personeel en met de verscheidenheid van de onder het departement van Verkeerswezen ressorterende diensten moest rekening gehouden worden. Het door de h. Doutrepont c.s. voorgestelde amendement is met 10 tegen 8 stemmen afgewezen.

HOOFDSTUK II. — N.M.B.S.

De financiële toestand van de N.M.B.S. wordt sedert een vijftiental jaren door uw Commissie ernstig onderzocht. Dit jaar is zij er grondig op ingegaan, omdat zij de toestand van de N.M.B.S. bijzonder ernstig acht. Het bestaan van de maatschappij kan immers in het gedrang komen als haar de mogelijkheid wordt onzegd de onontbeerlijke uitgaven te doen om het bedrijf op het peil van de vooruitgang te houden, waardoor zij zonder verdediging tegenover haar mededingers — weg en water — zou staan. Bovendien beperkt die toestand gedeeltelijk de zelfstandigheid der maatschappij welke de wet van 1926 tot instelling van de N.M.B.S. nochtans gewild had. Er bestaat feitelijk geen volkomen zelfstandige en industrieel beheerde maatschappij meer, wanneer de Staat elk jaar moet tussenbeide komen om de bedrijfsuitgaven te dekken en aldus in de ontoereikende ontvangsten te voorzien. Ten slotte is de toestand van de maatschappij van groot gewicht voor de algemene Rijksbegroting, vermits het bedrijfstekort van de N.M.B.S. alleen al 5 t.h. van de algemene Rijksbegroting vertegenwoordigt en dit tekort uiteindelijk met toelagen van de openbare besturen dient bestreden. Financiële zuivering van de maatschappij is bijgevolg van het allergrootste belang.

Het is klaar dat de spoorweg het vervoermiddel is, dat economisch en technisch voor een druk reizigers- en goederenverkeer geschikt is. Blijkt het behoud van de spoorweg onontbeerlijk te zijn, althans voor de lijnen van groot verkeer, dan moet hij noodzakelijkerwijze in staat worden gesteld met eigen middelen te leven.

Om de Senaat een denkbeeld te verschaffen over de toestand, verstrekken we hierna de :

RESULTATS COMPARES DE L'EXPLOITATION DE LA S. N. C. B. (en millions)
 VERGELIJKENDE STAAT VAN BEDRIJFSUITKOMSTEN VAN DE N.M.B.S. (in millioenen).

Exer- cice — Dienst- jaar	Résultats — Uitkomsten	Solde après répartition — Saldo na verdeling	Pertes cumulées — Samengevoegde verliezen	Régularisations — Regulering
1926				
1927	+ 593,6 millions millioen			
1928	+ 436,4 »	25,2 millions millioen		
1929	+ 405,1 »	40,5 »		
1930	+ 212,4 »	24,5 »		
1931	— 13,8 »	16,4 »		
1932	— 289,7 »	2,6 »		Prélèvement de 287,1 millions sur fonds de Réserve. — Opening van 287,1 millioen op Reservefonds.
1933	— 115,8 »			Prélèvement sur fonds de Réserve. — Opening op Reservefonds.
1934	— 156,2 »		127,9 millions millioen	Prélèvement de 28,3 millions sur fonds de Réserve. — Opening van 28,3 millioen op Reservefonds.
1935	— 92,4 »		220,3 »	
1936	— 151,3 »		368,6 »	3 millions (régularisation écritures). — 3 mil- lioën (regulering schrifturen).
1937	— 28 »		396,6 »	
1938	— 283,5 »		680,1 »	
1939	— 138,9 »		819 »	
1940	— 673,9 »		1.492,9 »	
1941	— 652,5 »		2.041,2 »	104,2 millions (recettes effectuées par l'occu- pant et remboursées par l'Etat). — 104,2 millioen (ontvangsten gedaan door bezetter en terugbetaald door de Staat).
1942	— 916,2 »		2.957,4 »	
1943	— 1.229,6 »		4.187 »	
1944	— 2.550,3 »		2.999,9 »	3.737,4 millions (dépenses de guerre et d'oc- cupation transférées du compte d'exploita- tion à des comptes débiteurs (Etat et compte de guerre à amortir). — 3.737,4 millioen (uitgaven van oorlog en bezetting overge- schreven van bedrijfsrekening op debetreke- ningen (Staat en af te schrijven oorlogsreke- ning)).
1945	— 435,4 »		2.366,6 »	1.068,7 (virement au dommages de guerre à amortir). — 1.068,7 (overschrijving van te delgen oorlogsschade).
1946	— 1.149,2 »		515,8 »	3.000 millions — intervention de l'Etat pour les charges des pensions (A.L. 30-11-1946). — 3.000 millioen — Rijksbijdrage in pen- sioenlasten (B.W. 30-11-1946).
1947	— 961,5 »		1.477,3 »	
1948	+ 1,2 »		1.359,2 »	117 millions — réévaluation des pièces de rechange. — 117 millioen — herwaardering onderdelen.
1949	— 285,5 »		644,6 »	100 millions — intervention Etat pour répara- tion du matériel roulant. — 100 millioen — Rijksbijdrage in herstel van rollend mate- riël.

Ces déficits d'exploitation représentent par rapport au total des dépenses d'exploitation :

En 1945 déficit : 435 millions soit 7 p.c. des dépenses d'exploitation.

En 1946 déficit : 1.149 millions soit 13,7 p.c. des dépenses d'exploitation;

En 1947 déficit : 2.396 millions soit 24,7 p.c. des dépenses d'exploitation (dont 1.435 millions ont été résorbés par les subsides de l'Etat correspondant à la hausse du prix des charbons et à la réduction de 10 p.c. imposée sur les tarifs);

En 1948 déficit : 2.350 millions soit 22,8 p.c. des dépenses d'exploitation (malgré la suppression de la mesure relative à la réduction de 10 p.c. des tarifs. Ce déficit a eu comme contre-partie un subside de l'Etat de 2 milliards de francs et une avance récupérable de 350 millions);

En 1949 déficit : 3.100 millions soit 29 p.c. des dépenses d'exploitation (pour faire face à ce déficit, la société recevra de l'Etat un subside de 2 milliards de francs porté au budget ordinaire et une avance récupérable de 600 millions inscrite au budget extraordinaire).

Ces quelques chiffres démontrent la gravité de la situation et la nécessité de prendre énergiquement des mesures en vue d'assurer le rendement financier de la société. L'Honorable Ministre des Communications a pris dans ce but, et en accord avec la S.N.C.B., différentes mesures qui lui permettent d'espérer de pouvoir apurer progressivement la situation financière.

Ces mesures peuvent être classées comme suit :

1. Prise en charge par l'Etat d'une partie du déficit des transports de main-d'œuvre;
2. Augmentation des tarifs;
3. Réformes de structure;
4. Compression des dépenses de la S.N.C.B.;
5. Indemnisation de la S.N.C.B. pour les prestations gratuites ou incomplètement rémunérées qui lui sont imposées.

Examinons chacune de celles-ci.

I. — Prise en charge par l'Etat d'une partie du déficit des transports de main-d'œuvre.

Tout le monde comprend l'intérêt pour l'économie belge d'assurer à la main-d'œuvre une grande facilité pour son déplacement et par suite des tarifs avantageux. Les tarifs réduits des abonnements ouvriers et de travail existent depuis très longtemps. A l'époque où ils ont été établis, les chemins de fer disposaient d'un monopole de fait en matière de transport et dans ces conditions la perte qu'ils subissaient par l'application de ces tarifs réduits

Die bedrijfstekorten vertegenwoordigen in het totaal der bedrijfsuitgaven :

In 1945, 435 miljoen tekort, dus 7 t.h. der bedrijfsuitgaven;

In 1946, 1.149 miljoen tekort, dus 13,7 t.h. der bedrijfsuitgaven;

In 1947, 2.396 miljoen tekort, dus 24,7 t.h. der bedrijfsuitgaven (waarvan 1.435 miljoen met Rijkstoelagen werden bestreden, overeenstemmende met de stijging van de kolenprijs en de 10 t.h. verplichte verlaging op de tarieven).

In 1948, 2.350 miljoen tekort, dus 22,8 t.h. der bedrijfsuitgaven (ondanks de intrekking van de 10 t.h. verlaging der tarieven. Tegenover dit deficit staat een Rijkstoelage van 2 milliard frank en een verhaalbaar voorschot van 350 miljoen).

In 1949, 3.100 miljoen tekort, dus 29 t.h. der bedrijfsuitgaven (om dit tekort te bestrijden zal de maatschappij van de Staat een toelage van 2 milliard frank op de gewone begroting en een verhaalbaar voorschot van 600 miljoen op de buitengewone begroting ontvangen).

Die enkele cijfers bewijzen dat de toestand ernstig is en dat krachtadige maatregelen dienen getroffen om het financieel herstel der maatschappij mogelijk te maken. De geachte Minister van Verkeerswezen heeft, in overleg met de N.M.B.S., hiertoe verschillende maatregelen getroffen om de geldelijke toestand geleidelijk te kunnen aanzuiveren.

Die maatregelen kunnen als volgt worden ingedeeld :

1. Overneming door de Staat van een gedeelte van het tekort inzake arbeidersvervoer;
2. Tariefverhoging;
3. Structuurhervormingen;
4. Beperkingen van de uitgaven der N.M.B.S.;
5. Schadeloosstelling van de N.M.B.S. voor de kosteloze of onvoldoend bezoldigde verplichte prestaties.

Wij onderzoeken die verschillende punten hierna afzonderlijk.

I. — Overneming door de Staat van een gedeelte van het tekort inzake arbeidersvervoer.

Iedereen weet van welk belang het voor de Belgische economie is dat aan arbeidskrachten groot gemak voor hun verplaatsingen en dus voordelige tarieven worden verleend. De lage tarieven van de arbeiders- en weekabbonementen bestaan sedert lang. Toen deze werden ingevoerd, hadden de Spoorwegen een feitelijk vervoermonopolie en alzo werd hun verlies op die verminderde tarieven ruimschoots goedge maakt door de winst op andere takken van

était largement compensée par les bénéfices réalisés dans les autres branches du trafic. Mais aujourd'hui la compensation n'est plus possible par suite de la concurrence de la route qui a nécessité l'établissement de tarifs qui sont à la limite et quelquefois même en dessous du prix de revient. Dans ces conditions, il est normal que l'Etat indemnise les exploitations de chemins de fer pour les pertes qu'elles subissent actuellement en assurant des services réclamés par l'intérêt économique ou social du pays.

Ces pertes ont été fixées sur la base des prix de revient de la S.N.C.B. à quelque 900 millions par an. Comme un arrêté-loi du 25-2-1947 permettait au gouvernement d'intervenir, à raison de 50 p.c., dans les charges excessives supportées par les sociétés ferroviaires du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageurs privilégiés, il a été porté à l'article 26-11 un crédit de 450 millions sous la rubrique « Intervention de l'Etat dans les charges supportées par la S.N.C.B. du fait de la délivrance d'abonnements ouvriers et de travail ».

II. — Augmentation des tarifs.

Les tarifs de la S.N.C.B. étaient en fin de 1949 au coefficient 2,5 et les recettes unitaires étaient au coefficient de 2,68 par rapport à l'avant-guerre. Ces coefficients étaient de loin inférieurs aux index actuels du coût de la vie : 3,80; des salaires de 3,5 à 4,2; des prix des matières : 3,60. Il n'était donc pas possible à la S.N.C.B. d'équilibrer son budget avec des tarifs aussi peu élevés.

C'est pourquoi le gouvernement a autorisé la société à majorer ses tarifs. Cette majoration a été pour le trafic voyageurs de 7 p.c. à 10 p.c. suivant les catégories et pour le trafic marchandises de 10 p.c. L'administration attendait de ces mesures, après une certaine période de réadaptation, mais à la condition que le trafic se maintienne au même niveau (ce qui n'a pas été le cas), une augmentation de recettes de quelque 800 millions (1).

L'ensemble des mesures prises ou à prendre a eu pour effet de porter le coefficient d'augmentation des recettes unitaires à environ 3 par rapport à l'avant-guerre. Il faut dès lors reconnaître que ce niveau reste encore inférieur à ce qui peut être considéré comme normal, et ne peut en conséquence avoir une répercussion défavorable sur le volume du trafic. En effet, le partage du trafic entre les divers modes de transport est à l'heure actuelle temporairement stabilisé, de telle sorte qu'il faudrait un relèvement des tarifs beaucoup plus accentué pour modifier cette répartition.

Le tableau se trouvant à l'annexe 4, en fin de ce rapport, indique, pour les produits les plus courants de l'industrie et du commerce, que l'augmentation des tarifs sur le prix des marchandises sera peu sensible et même négligeable dans bien des cas.

(1) On trouvera à l'annexe 4 du rapport un tableau indiquant les répercussions économiques de la majoration des tarifs proposés.

vervoer. Thans echter is die compensatie niet meer mogelijk, wegens de mededinging van de weg, en zulks heeft geleid tot tarieven die juist op en soms wel beneden de kostprijs liggen. In die omstandigheden is het normaal dat de Staat de spoorwegbedrijven schadeloos stelt voor het verlies dat zij thans ondergaan door het verstrekken van diensten die het economisch of maatschappelijk belang van het land eisen.

Op grondslag van de kostprijzen der N.M.B.S., werden die verliezen op zowat 900 miljoen frank per jaar geschat. Bij besluitwet van 25-2-1947, is de Regering gemachtigd om naar rato van 50 t.h. bij te dragen in de overdreven lasten van de spoorwegmaatschappijen ingevolge tariefverlagingen ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers; daarom werd op artikel 26-11 een krediet van 450 miljoen uitgetrokken onder de rubriek « Rijksbijdrage in de lasten van de N.M.B.S. inzake arbeiders- en weekabbonementen ».

II. — Tariefverhoging.

De tarieven van de N.M.B.S. stonden op coëfficiënt 2,5 en de eenheidsontvangsten op 2,68 vergeleken met het vooroorlogse peil. Die cijfers staan ver beneden de huidige indexcijfers van de levensduurte : 3,80, de lonen : 3,5 tot 4,2; de grondstoffenprijzen : 3,60. Met zulke lage tarieven kon de N.M.B.S. haar begroting dus niet in evenwicht houden.

Daarom heeft de Regering aan de maatschappij toelating gegeven om haar tarieven te verhogen. Voor het reizigersverkeer schommelde de verhoging van 7 tot 10 t.h. volgens de categorieën, voor het goederenvervoer was zij 10 t.h. Het bestuur verwachtte van die maatregel, na een aanpassingsperiode en voor zover het verkeer op peil bleef (wat niet het geval was), een ontvangstverhoging van zowat 800 miljoen (1).

De genomen of te nemen maatregelen hebben in hun geheel tot gevolg dat de verhogingscoëfficiënt van de eenheidsontvangsten stijgt tot nagenoeg 3, tegenover het vooroorlogse peil. Men moet dan ook toegeven dat dit cijfer nog lager blijft dan wat als normaal mag beschouwd worden en dus geen nadelige invloed op de verkeersomvang mag hebben. Immers, de verdeling van het verkeer over de verschillende vervoermiddelen is op dit ogenblik voorlopig gestabiliseerd, zodat slechts een veel gevoeliger tariefverhoging hierin wijziging zou kunnen brengen.

De tabel in bijlage 4 aan het einde van dit verslag toont, voor de gewone producten van nijverheid en handel aan, dat de invloed van de tariefverhoging op de koopwarenprijs niet zeer groot en in heel wat gevallen zelfs onbeduidend zal zijn.

(1) In bijlage 4 is een tabel opgenomen, met vermelding van de economische terugslag van de voorgestelde tariefverhoging.

L'incidence de l'augmentation des prix de transport « voyageurs » sur le budget familial est assez faible. D'autant plus qu'en matière d'augmentation des abonnements d'ouvriers et de travail, il était prévu que cette augmentation devait satisfaire aux trois conditions suivantes : a) être proportionnellement inférieure aux autres relèvements tarifaires; b) correspondre à un coefficient de majoration, par rapport à l'avant-guerre, inférieur au coefficient de majoration du salaire normal de la main-d'œuvre; c) faire l'objet d'un effort systématique et persévérant en vue d'assurer le transport des abonnés ouvriers dans des conditions de confort identiques à celles des autres voyageurs.

Votre Commission a désiré connaître si les résultats avaient confirmé les espoirs mis dans les majorations des tarifs. Le tableau ci-dessous donne à ce sujet certains renseignements.

De terugslag van de verhoging van de vervoerprijzen voor reizigers op de gezinsbegroting is vrij gering. Te meer daar voor de prijsopvoering van de arbeiders- en werkabonnementen drie voorwaarden zijn gesteld : a) naar verhouding moeten zij lager zijn dan de andere tariefverhogingen; b) hun verhogingscoëfficiënt moet lager zijn dan de verhogingscoëfficiënt van het normaal arbeidersloon; c) er moet een steelsmatige en doorgezette inspanning worden gedaan om de weekabonnementen met hetzelfde comfort als de overige reizigers te vervoeren.

Uw Commissie wenste te weten of de uitkomsten beantwoorden aan de verwachtingen die in de tariefverhoging werden gesteld. De navolgende tabel verstrekt inlichtingen dienaangaande.

Mois — Maand	Trafic de voyageurs <i>Reizigersvervoer</i>		Trafic des grosses marchandises <i>Vervoer grote goederen</i>	
	Nombre de voyageurs-km. <i>Aantal reizigers-km.</i>	Recettes brutes <i>Bruto-ontvangsten</i>	Nombre de tonnes-km. <i>Aantal ton-km.</i>	Recettes brutes <i>Bruto-ontvangsten</i>
Janvier 1949 — Januari 1949 . .	360.808.878	165.101.086	540.732.424	417.383.389
Décembre 1949 — December 1949	577.073.190	175.818.867	501.293.351	460.657.312
Janvier 1950 — Januari 1950 . .	563.060.435	170.711.070	437.270.263	392.933.856

A première vue ces résultats peuvent paraître assez décevants, mais pour les interpréter il est nécessaire de tenir compte des considérations suivantes.

Au point de vue du trafic des voyageurs, si l'intensité du trafic est restée sensiblement la même en janvier 1950 qu'en janvier 1949, les recettes n'ont cependant pas donné des majorations appréciables parce que le pourcentage des voyageurs à prix réduits qui était en janvier 1949, de 8,7 p.c. dont 6 p.c. jouissait d'une réduction de 50 p.c., a passé en janvier 1950 à 12,9 p.c. dont 9 p.c. bénéficiant d'une réduction de 50 p.c.

En ce qui concerne le trafic marchandises, le tableau donné ci-dessous, démontre que si le trafic intérieur est en janvier 1950 en réduction modérée sur celui de janvier 1949, ce sont surtout le trafic transit et le trafic international qui ont fléchi dans une proportion très importante.

Op het eerste gezicht kunnen deze uitslagen tamelijk ontmoedigend schijnen, maar bij de interpretatie ervan dient rekening gehouden met onderstaande beschouwingen.

Op het gebied van reizigersverkeer zijn de ontvangsten, hoewel de uitbreiding van het verkeer vrijwel hetzelfde gebleven is in Januari 1950 als in Januari 1949, toch niet aanmerkelijk gestegen, doordat het percentage van de reizigers tegen verminderde prijs, dat in Januari 1949 8,7 t.h. bedroeg, waarvan 6 t.h. met 50 t.h. tariefvermindering, in Januari 1950 gestegen is tot 12,9 t.h., waarvan 9 t.h. met 50 t.h. tariefvermindering.

Wat het goederenverkeer betreft, blijkt uit onderstaande tabel dat, hoewel het binnenlands verkeer in Januari 1950 lichtjes beneden dat van Januari 1949 gebleven is, vooral het transitoverkeer en het internationaal verkeer in zeer belangrijke mate afgenomen zijn.

	Janvier 1949 — Januari 1949	Janvier 1950 — Januari 1950	Différence en % — Verschil in %
Trafic intérieur en tonnes-kilomètres — <i>Binnenlands verkeer in ton-kilometer</i>	203.925.233	190.333.724	— 6,7 %
Trafic de transit — <i>Transitoverkeer</i>	129.175.908	99.026.205	— 38,8 %
Trafic international — <i>Internationaal verkeer</i>	207.631.283	167.910.334	— 19,1 %
Total — <i>Totaal</i>	540.732.424	437.270.263	— 19,1 %

On peut donc affirmer que la baisse de recettes constatée pendant le mois de janvier est due essentiellement à la situation économique internationale et intérieure.

En réalité il est trop tôt pour se faire une idée exacte de l'influence de l'augmentation des tarifs sur les trafics voyageurs et marchandises de notre réseau ferré. Il y a, en effet, toujours au début, une période de déséquilibre qui se stabilise par la suite. Les premiers chiffres obtenus pour février et mars semblent indiquer qu'une amélioration se dessinerait.

III. — Réforme de structure.

Primitivement, les chemins de fer étaient le seul moyen de transport qui permettait des relations relativement rapides, même dans les régions déshéritées au point de vue de la densité des populations et des marchandises à transporter. Mais actuellement avec le développement considérable des transports routiers il semble que des services routiers peuvent dans certains cas assurer une desserte plus économique de ces régions. C'est pourquoi des programmes ont été établis en vue de substituer un trafic routier au trafic ferroviaire lorsque celui-ci s'avère par trop onéreux. Mais ceci ne se fait pas sans peine car cette nouvelle politique se heurte à de très vives oppositions. La réalisation complète de la première phase de simplification, pour un exercice entier, donnerait une économie de l'ordre de 250 millions.

La province de Luxembourg dont la densité de population est assez faible et dans laquelle les transports de marchandises sont relativement peu considérables semble devoir être affectée par un remplacement sur les lignes secondaires du trafic ferroviaire par un trafic routier. Le département des Communications compte y développer dans toute la mesure du possible les services publics routiers qui sont plus souples et moins coûteux pour les relations à faible trafic et les substituer aux services ferrés que les principes d'une saine exploitation commanderaient de supprimer.

Men kan dus bevestigen dat de vermindering van ontvangsten tijdens de maand Januari hoofdzakelijk te wijten is aan de internationale en binnenlandse economische toestand.

In werkelijkheid is het te vroeg om zich een juist denkbeeld te vormen van de invloed der tariefverhoging op het reizigers- en goederenverkeer op ons spoorwegnet. Er is immers steeds aanvankelijk een periode van gemis aan evenwicht, waarna stabilisatie optreedt. Volgens de eerste cijfers voor de maanden Februari en Maart zou een verbetering zich aftekenen.

III. — Structuurhervorming.

Aanvankelijk was het spoor het enig verkeersmiddel dat betrekkelijk vlugge verbindingen mogelijk maakte, zelfs in de streken waar de bevolkingsdichtheid het geringst was en de hoeveelheid te vervoeren goederen het laagst. Maar thans, met de aanzienlijke toeneming van het wegvervoer, kunnen de wegdiensten in zekere gevallen die streken op economischer wijze bedienen. Daarom werden programma's opgesteld om het vervoer per spoor te vervangen door het wegvervoer, waar zulks niet al te kostbaar blijkt. Doch dit geschiedt niet zonder moeite, want de nieuwe politiek stuit op zeer levendige tegenstand. De volledige verwezenlijking van het eerste stadium van vereenvoudiging, voor een volledig dienstjaar, zou een besparing van zowat 250 miljoen opleveren.

De provincie Luxemburg, waar de bevolkingsdichtheid vrij gering is, en het goederenvervoer betrekkelijk weinig belangrijk, schijnt het eerst in aanmerking te moeten komen voor de vervanging, op de tweederangslijnen, van het spoorwegvervoer door het wegvervoer. Het departement van Verkeerswezen is van plan de openbare wegdiensten, die soepeler en minder kostbaar zijn voor weinig belangrijke verbindingen, zoveel mogelijk te ontwikkelen en ze in de plaats te stellen van de spoorwegdiensten die volgens de beginselen van een gezonde bedrijfsleiding zouden dienen afgeschaft te worden.

A ce propos des questions ont été posés lors de la discussion du budget en commission :

Au sujet de la ligne Gouvy-Saint-Vith. — Il est exact que sur cette ligne, à faible trafic, la S.N. envisage le remplacement des trains de voyageurs par des services d'autobus. Elle examine les moyens propres à trouver pour le personnel une affectation nouvelle et adéquate dans les cadres du chemin de fer. Le maintien provisoire de toutes les installations ferroviaires est cependant prévu afin d'assurer l'exécution aussi régulière que de besoin des transports de marchandises.

Au sujet de la ligne Libramont-Gouvy. — Sur cette ligne le service des voyageurs et des marchandises sera maintenu; mais certains trains à vapeur peu utilisés seront remplacés par des automotrices Diesel.

Au sujet de la ligne Bertrix-Muno. — Le remplacement des trains par des services d'autobus est envisagé, à partir du 1^{er} août. La liaison Muno-Carignan n'intéresse pas les autorités françaises qui estiment que cette jonction ne répond à aucun besoin économique, ni d'ordre local ni national, et en conséquence elles refusent de prendre en charge aucune dépense d'établissement, ni même aucun déficit d'exploitation afférent à cette ligne.

L'on trouvera en fin de ce rapport, à l'annexe 2, des renseignements au sujet des résultats d'exploitation de la ligne Bertrix-Muno.

La création de « centres routiers » est envisagée également par la S.N.C.B. en vue de réduire les dépenses afférentes au transport de marchandises de détail. En effet dans un système de transport mixte (chemins de fer, route) les frais de transbordement ont une incidence fâcheuse sur les prix de revient; dès lors la S.N.C.B. a songé à créer des centres routiers destinés à récolter à domicile et à remettre à domicile les colis qui lui sont confiés. Les transports affluant vers le centre seront en général d'un volume tel qu'il y aura moyen d'assurer l'acheminement par chemin de fer en wagons complets. Là où il s'avèrera impossible d'organiser des transports en wagons complets, la société s'efforcera d'acheminer par la route. La société n'envisage pas d'exploiter les centres routiers en régie; elle préfère s'entendre à cette fin avec les transporteurs privés et conclure avec eux des accords basés en ordre général sur la location de camions avec chauffeurs, le convoyage se faisant par le préposé des chemins de fer.

Actuellement 7 centres sont en fonctionnement : Bruxelles, Anvers, Namur, Verviers, Termonde, Saint-Nicolas-Waes et Alost. D'autres suivront incessamment, ce sont ceux de Malines, Louvain, Arlon, Hal, Dinant, Huy et Tournai. D'après les études théoriques, la solution optimum semble résider dans la création de 60 à 70 centres routiers pour l'ensemble du réseau.

In dit verband werden vragen gesteld bij de bespreking van de Begroting in de Commissie :

Aangaande de lijn Gouvy-Sankt-Vith. — Het is juist dat de N.M.B.S. de bedoeling heeft op deze lijn met gering verkeer, de reizigerstreinen door autobusdiensten te vervangen. Zij zoekt naar de gepaste middelen om voor het personeel, in het kader van de spoorwegen, een nieuwe en aangepaste bediening te vinden. Al de spoorweginrichtingen zullen evenwel voorlopig behouden blijven ten einde het goederenvervoer op een zo regelmatig mogelijke wijze te doen doorgaan.

Aangaande de lijn Libramont-Gouvy. — Op deze lijn zal de reizigers- en goederendienst behouden blijven; doch sommige weinig gebruikte stoomtreinen zullen vervangen worden door Diesel-treinen.

Aangaande de lijn Bertrix-Muno. — Volgens de plannen zullen de treinen vanaf 1 Augustus door autobusdiensten vervangen worden. De verbinding Muno-Carignan belangt de Franse overheid niet aan, die van oordeel is dat deze verbinding aan geen enkele economische behoefte, noch van plaatselijke, noch van nationale aard, beantwoordt, en derhalve weigert enige uitgave voor inrichting, noch zelfs enig bedrijfstekort in verband met deze lijn ten laste te nemen.

Achter aan dit verslag vindt men, in bijlage 2, inlichtingen nopens de bedrijfsuitkomsten van de lijn Bertrix-Muno.

De oprichting van « wegcentra » is eveneens voorgenomen door de N.M.B.S., ten einde de kosten van het vervoer van detailwaren te verminderen. Immers, in een systeem van gemengd vervoer (spoor en baan) hebben de kosten van overlading een spijtige weerslag op de kostprijs; de N.M.B.S. heeft zich dan ook voorgenomen wegcentra op te richten die tot doel hebben de haar toevertrouwde colli aan huis af te halen en thuis te bezorgen. Het volume van de goederen die in het centrum samenkomen zal over het algemeen volstaan om ze per spoor met volledige wagon te vervoeren. Waar het onmogelijk zou blijken het vervoer per volledige wagon in te richten, zal de maatschappij pogen het vervoer langs de weg te doen geschieden. De maatschappij heeft niet de bedoeling de wegcentra in regie te exploiteren; zij verkiest te dien einde een overeenkomst te treffen met de private vervoerders en met hen overeenkomsten af te sluiten die over het algemeen zouden gebaseerd zijn op het verhuren van vrachtwagens met bestuurder, terwijl een ambtenaar van de spoorwegen met de begeleiding zou belast zijn.

Thans zijn 7 centra in werking : Brussel, Antwerpen, Namen, Verviers, Dendermonde, St-Niklaas-Waes en Aalst. Andere zullen eerlang in bedrijf gesteld worden nl. te Mechelen, Leuven, Aarlen, Halle, Dinant, Hoei en Doornik. Volgens de theoretische studies schijnt de optimum-oplossing te bestaan in de oprichting van 60 à 70 wegcentra voor het ganse net.

IV. — Compression des dépenses de la S.N.C.B.

Une étude comparative entre les dépenses de la S.N.C.B. en 1949 et celles de l'exercice 1938 qui peut être pris comme référence parce qu'il est le dernier exercice normal d'avant guerre démontre que les dépenses sont trop élevées actuellement.

Le tableau ci-dessous donne les coefficients de majoration de 1949 par rapport à 1938 pour quelques postes de dépenses.

IV. — Inkrimping van de uitgaven der N.M.B.S.

Een vergelijkende studie van de uitgaven der N.M.B.S. in 1949 en in 1938, welk dienstjaar als referentie-datum kan gebruikt worden omdat het het laatste normaal vooroorlogs dienstjaar is, wijst uit dat de uitgaven thans te hoog zijn.

Onderstaande tabel geeft de verhogingscoëfficiënten van 1949 in vergelijking met 1938 voor enkele uitgaven-posten.

Frais d'administration — Administratiekosten	1938 (en millions) (in millioenen)	1949 (en millions) (in millioenen)	Coefficient 1949 par rapport à 1938 Coëfficiënt 1949 t.o.v. 1938
Services centraux — Centrale diensten :			
Traitements — <i>Wedden</i>	52	227	4,35
Divers — <i>Vershillende</i>	3,5	38,6	11,18
Services régionaux — Gewestelijke diensten :			
Traitements — <i>Wedden</i>	45,6	170	3,73
Divers — <i>Vershillende</i>	1,8	18,2	9,84
Service médical — <i>Medische dienst</i>	6	41,4	6,84
Services sociaux — Sociale diensten :	44,2	323	7,31
Pensions (subsides) — Pensioenen (toelagen) :	426	1.790	4,20

Pour pouvoir apprécier sainement l'importance des majorations de dépenses, il importe de savoir que le coefficient moyen d'augmentation des traitemens est d'environ 3,25 et celui des salaires 3,8.

D'autre part l'effectif total du personnel de 1948, comparé à celui de 1939, fait apparaître une augmentation trop importante démontrée par les chiffres suivants :

Om de hoegrootheid van de stijging der uitgaven juist te kunnen beoordelen, moet men weten dat de gemiddelde verhogingscoëfficiënt voor de wedden ongeveer 3,25 is en voor de lonen 3,8.

Anderdeels blijkt uit de vergelijking van de totale personeelbezetting van 1948, met die van 1939, dat de verhoging te aanzienlijk is, hetgeen bewezen wordt door de volgende cijfers.

	1939 Nord-Belge compris Met inbegrip Nord-Belge	1948
Fonctionnaires supérieurs — <i>Hogere ambtenaren</i>	111	186
Fonctionnaires et techniciens — <i>Ambtenaren en technici</i>	2.461	2.873
Employés — <i>Bedienden</i>	14.578	17.094
Agents de surveillance — <i>Beambten van toezicht</i>	1.368	1.449
Ouvriers — <i>Werklieden</i>	61.445	70.461
	76.963	92.063

De même si l'on prend comme base l'effectif moyen utilisé exclusivement au compte d'exploitation, le personnel par million de trains-kilomètres, atteint les chiffres suivants :

1937	—	880
1938	—	861
1939	—	885
1947	—	1196
1948	—	1158.

Ces quelques considérations, auxquelles d'autres encore pourraient être ajoutées, permettent bien de conclure que les dépenses de la S.N.C.B. en matière de personnel sont actuellement trop élevées, et dès lors il est de toute évidence qu'elles doivent être réduites.

C'est pourquoi l'Honorable Ministre des Communications a invité la société à ne plus procéder à de nouveaux recrutements d'agents. Cette mesure a pris cours le 1^{er} octobre 1949 et doit s'étendre à tout l'exercice 1950. Elle amènera la réduction suivante des effectifs : a) 230 employés temporaires qui n'ont pas réussi l'examen auquel ils ont été soumis ont été licenciés en novembre 1949; b) environ 2.900 agents ne seront pas remplacés lors de leur cessation d'activité soit par suite de mise à la retraite soit lors de leur départ prématuré; c) en janvier 1950, 700 piocheurs ont été licenciés en raison de la saison d'hiver et de la cessation des travaux d'électrification de la ligne Bruxelles-Charleroi. Le total des agents temporaires licenciés au cours de la période du 1^{er} août 1949 au 31 janvier 1950 se monte à 1.126.

A côté de ces mesures, les services techniques du département en accord avec ceux de la S.N.C.B. ont recherché les possibilités de réaliser des économies de divers côtés et notamment dans l'extension des centres routiers, dans la simplification de l'exploitation de lignes non rentables, dans des simplifications administratives, dans l'exploitation électrique des lignes de Bruxelles-Charleroi et Linkebeek-Anvers Nord, etc.

La réduction des dépenses obtenue grâce à l'ensemble des mesures prévues ci-dessus s'élève à un total de 465 millions de francs. Mais ce chiffre ne constitue qu'un minimum, d'autres réductions de dépenses diverses sont encore possibles et la S.N.C.B. a été invitée à n'en négliger aucune. Elle en trouve notamment l'occasion dans un examen plus sévère des demandes de pension prématurée (en 1949, le nombre de pensionnés a été supérieur de 36 p.c. à celui de 1939); dans une surveillance plus intensive des absences pour maladie (elles sont actuellement de 3,3 p.c. contre 2,2 p.c. avant guerre); dans la réduction du nombre des immeubles occupés et aussi dans une certaine limitation des cadres de services de direction.

Le tableau ci-dessous démontre la progression réalisée depuis 10 ans en matière de gonflement du cadre des fonctionnaires supérieurs.

Zo eveneens, wanneer men als basis neemt de gemiddelde personeelsterkte die uitsluitend gebruikt wordt voor rekening van het bedrijf, dan bereikt het personeel per miljoen trein-kilometers,

1937	—	880
1938	—	861
1939	—	885
1947	—	1196
1948	—	1158.

Uit deze enkele overwegingen, waarbij nog andere zouden kunnen gevoegd worden, kan men wel besluiten dat de uitgaven van de N.M.B.S. op het gebied van personeel thans te hoog zijn en het is dan ook volkomen duidelijk dat zij moeten verminderd worden.

Daarom heeft de geachte Minister van Verkeerswezen de maatschappij uitgenodigd om geen nieuw personeel meer aan te werven. Die maatregel is ingegaan op 1 October 1949 en moet blijven gelden voor heel het dienstjaar 1950. Het personeel zal hierdoor in de volgende mate verminderd worden : a) 230 tijdelijke bedienden die niet geslaagd waren in het examen waaraan zij onderworpen werden, werden in November 1949 ontslagen; b) ongeveer 2.900 personeelsleden zullen niet vervangen worden bij het staken van hun bedrijvigheid, hetzij ingevolge op pensioenstelling, hetzij wegens vroegtijdig vertrek; c) in Januari 1950 werden 700 wegwerkers afgedankt wegens het winterseizoen en het staken van de werkzaamheden voor electrificering voor de lijn Brussel-Charleroi. Het totaal aantal tijdelijke personeelsleden die tussen 1 Augustus 1949 en 31 Januari 1950 afgedankt werden bedraagt 1126.

Benevens deze maatregelen hebben de technische diensten van het departement, in overleg met die van de N.M.B.S., de mogelijkheden onderzocht om besparingen te doen aan verschillende zijden en o.m. door uitbreiding van de wegcentra, door vereenvoudiging van de inbedrijfstelling der niet-renderende lijnen, door administratieve vereenvoudiging, door electrificering Brussel-Charleroi en Linkebeek-Antwerpen-Noord.

De vermindering van uitgaven verkregen dank zij de gezamenlijke hierboven aangehaalde maatregelen bedraagt in totaal 465 miljoen frank, maar dit cijfer is slechts een minimum, andere verminderingen van verschillende uitgaven zijn nog mogelijk en de N.M.B.S. werd uitgenodigd er geen enkele te verwaarlozen. Zij zal daartoe o.m. de gelegenheid vinden in een strenger onderzoek van de aanvragen om vroegtijdig pensioen (in 1949 bedroeg het aantal gepensioneerden 36 t.h. meer dan in 1939); in een intensiever toezicht op de afwezigheid wegens ziekte (thans 3,3 t.h. tegenover 2,2 t.h. vóór de oorlog); in de vermindering van het aantal betrokken gebouwen en eveneens in een zekere beperking der kaders van de bestuursdiensten.

Uit onderstaande tabel blijkt, dat sinds 10 jaar de uitbreiding van het kader der hogere ambtenaren steeds in stijgende lijn is gegaan.

DATES — DATUMS	DIRECTION — DIRECTIE								TOTAL — TOTAAL
	Générale — Algemene	Exploitation (1) — Exploitatie (1)	Matériel et achats — Materieel en aankopen	Voie (2) — Baan (2)	Finances — Financiën	Personnel et services sociaux — Personeel en Sociale Diensten	Commerciale (1) — Handelsdienst	Electricité et signalisation (2) — Electriciteit en sein- 'nrichting(2)	
1939	7	26	35	28	3	22	—	—	121
1944	17	21	32	33	13	27	6	—	149
1949	19	21	39	31	13	33	15	22	193

Nous donnons à l'annexe 3, en fin du rapport, l'explication des accroissements du cadre des fonctionnaires supérieurs, ainsi que le regroupement des services qui a eu lieu lors de la dernière réforme de structure.

En tenant compte de ce qui précède on pouvait établir ainsi les prévisions pour 1950 :

Recettes : 9.115 millions (3).

Dépenses : 10.935.

Le déficit probable était donc de $10.935 - 9.115 = 1.820$ millions.

Mais nous avons signalé plus haut que les économies escomptées grâce aux mesures indiquées plus haut étaient de l'ordre de 465 millions; le déficit final prévu était donc $1.820 - 465 = 1.355$ millions.

Afin de stimuler l'esprit d'économie de la S.N.C.B. une subvention limitée à 1.300 millions de francs a été inscrite au budget ordinaire des Communications pour 1950, ce qui laissait à la S.N.C.B. le soin de trouver des recettes supplémentaires ou de nouvelles réductions de dépenses pour les 50 millions nécessaires à l'équilibre de son budget.

Dans quelles mesures ces prévisions se sont-elles réalisées ? Le tableau ci-dessous nous le démontre.

(1) Lors de la création de la Direction Commerciale, celle-ci a repris de la Direction de l'exploitation 5 postes de fonctionnaire supérieur.

(2) L'érection de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation en direction autonome, a amené le transfert de 12 postes de fonctionnaire supérieur de la Direction de la Voie à la Direction de l'Electricité et de la Signalisation.

(3) En y comprenant les suppléments de recettes escomptées de la majoration des tarifs mise en application au 1-12-1949, ainsi que les 450 millions qui figurent au budget des communications comme intervention de l'Etat dans la perte subie par la S.N.C.B. sur les abonnements ouvriers et de travail.

Achteraan dit verslag geven wij, in bijlage 3, de verklaring van de toeneming van het kader der hogere ambtenaren, zomede de hergroepering der diensten die doorgevoerd werd bij gelegenheid van de jongste structuurhervorming.

Rekening houdend met wat voorafgaat, zagen de ramingen voor 1950 er uit als volgt :

Ontsvangsten : 9.115 miljoen (3).

Uitgaven : 10.935 miljoen.

Het vermoedelijk verschil was dus $10.935 - 9.115 = 1.820$ miljoen.

Maar wij hebben er hierboven reeds op gewezen dat de geraamde besparingen wegens de hierboven vermelde maatregelen, ongeveer 465 miljoen bedragen; het geraamde eindtekort was dus $1.820 - 465 = 1.355$ miljoen.

Ten einde de N.M.B.S. tot spaarzaamheid aan te wakkeren, werd een toelage van 1.300 miljoen frank uitgetrokken op de gewone begroting van Verkeerswezen voor 1950, zodat de N.M.B.S. diende te zorgen om aanvullende ontvangsten of nieuwe uitgavenverminderingen te vinden voor de 50 miljoen die nodig zijn om haar begroting te doen sluiten.

In welke mate werden die ramingen verwezenlijkt ? Zulks blijkt uit onderstaande tabel.

(1) Bij de oprichting van de Handelsdienst, heeft deze 5 posten van hoger ambtenaar uit de Dienst der Exploitatie overgenomen.

(2) Bij de oprichting van de Dienst van Electriciteit en Sein-inrichting als zelfstandige directie, werden 12 posten van hoger ambtenaar overgebracht van de Dienst van de Baan naar de Dienst van Electriciteit en Sein-inrichting.

(3) Met inbegrip van de bijkomende ontvangsten waarop gerekend wordt wegens de tariefverhoging, die van toepassing werd op 1 December 1949, zomede de 450 miljoen welke op de begroting van Verkeerswezen voorkomen als tegemoetkoming van de Staat in het verlies van de N.M.B.S. uit de arbeiders- en werkabonnementen.

Recettes (en millions)

	<i>Prévues.</i>	<i>Réelles.</i>
Janvier	870	803
Février	785	762
Mars	876	845
Avril	842	808
Mai	831	793
Juin	836	810
	5.040	4.821

**Dépenses (charges financières comprises)
(en millions)**

	<i>Prévues.</i>	<i>Réelles.</i>
Janvier	902,5	897,7
Février	860,7	852,6
Mars	900,6	900,8
Avril	855,9	852,4
Mai	855,5	849,7
Juin	858,1	859,1
	5.233,3	5.212,3

Il y a donc eu un déficit de 198 millions sur les prévisions (1).

V. — Indemnisation de la S.N.C.B. pour les prestations gratuites ou incomplètement rémunérées qui lui sont imposées.

Une réduction rapide des subsides d'intervention de l'Etat dans le déficit d'exploitation de la S.N.C.B. ne pourra être atteinte qu'en indemnisant la société pour toutes les prestations gratuites ou insuffisamment rémunérées qui lui sont imposées par le cahier des charges de 1866 ou par des conventions ultérieures à sa création (2). Cette question est actuellement à l'étude. Mais dans cet ordre d'idées nous trouvons au budget des Communications un crédit de 139.652.000 fr., inscrit à l'article 26-12, destiné à couvrir l'intervention de l'Etat dans les charges supportées par les sociétés ferroviaires du fait des réductions tarifaires imposées en faveur de certaines catégories de voyageur privilégiés conformément aux dispositions de l'arrêté-loi du 25-2-1947 et un autre crédit de 12 millions, inscrit à l'art. 26-13 du budget, destiné à compenser des réductions de tarifs de transport accordées à la demande de l'Etat à la métallurgie luxembourgeoise.

* * *

(1) A noter en outre, que les prévisions globales des dépenses pour 1950 viennent d'être dépassées de quelque 150 millions du chef de l'application, au personnel de la S.N.C.B., des mesures arrêtées par l'Etat en faveur de son propre personnel : pécule de vacances, allocations compensatoires, etc.

Une proposition sera incessamment soumise au Conseil des Ministres afin de mettre ces 150 millions à charge de l'Etat en sus du subside de 1.300 millions.

Ontvangsten (in millioenen).

	<i>Geraamde.</i>	<i>Werkelijke.</i>
Januari	870	803
Februari	785	762
Maart	876	845
April	842	808
Mei	831	793
Juni	836	810
	5.040	4.821

**Uitgaven (met inbegrip financiële lasten)
(in millioenen)**

	<i>Geraamde.</i>	<i>Werkelijke.</i>
Januari	902,5	897,7
Februari	860,7	852,6
Maart	900,6	900,8
April	855,9	852,4
Mei	855,5	849,7
Juni	858,1	859,1
	5.233,3	5.212,3

Er is dus een tekort van 198 miljoen op de ramingen (1).

V. — Vergoeding van de N.M.B.S. voor de gratis verleende of gedeeltelijk bezoldigde haar opgelegde prestaties.

Een snelle vermindering van de subsidie van de Staat in het bedrijfstekort van de N.M.B.S. zal slechts kunnen bereikt worden door de maatschappij te vergoeden voor al de gratis verleende of onvoldoende bezoldigde prestaties, die haar bij de concessievoorwaarden van 1866 of door overeenkomsten van latere datum dan haar oprichting opgelegd werden (2). Deze kwestie ligt thans ter studie. Doch, in die gedachtengang vinden wij in de begroting van Verkeerswezen een krediet van 139.652.000 fr., vermeld in artikel 26-12, bestemd tot dekking van de bijdrage van de Staat in de door de spoorwegmaatschappijen bestreden lasten in verband met tariefverminderingen ten gunste van sommige categorieën van bevoorrechte reizigers, opgelegd overeenkomstig de bepalingen van de besluitwet van 25-2-1947, en een ander krediet van 12 miljoen, vermeld in artikel 26-13 van de begroting, bestemd om op te wegen tegen de op verzoek van de Staat aan de Luxemburgse metaalnijverheid verleende vervoertariefverminderingen.

* * *

(1) Bovendien zij opgemerkt dat de globale uitgavenramingen voor 1950 zopas met ongeveer 150 miljoen overschreden werden wegens de toepassing, op het personeel van de N.M.B.S., van de maatregelen door de Staat ten gunste van zijn eigen personeel getroffen : verlofgeld, compensatievergoedingen, enz.

Een voorstel zal eerlang aan de Ministerraad voorgelegd worden om deze 150 miljoen ten laste te leggen van de Staat, buiten de subsidie van 1.300 miljoen.

La question de la coordination des Transports a également retenu l'attention de votre Commission. Certains membres ont souligné la nécessité de prendre courageusement des mesures en vue de mettre fin à une concurrence effrénée entre les différents modes de transports qui se livrent à une bataille à coups de tarifs spéciaux. Ils font remarquer que les moyens de transports sont actuellement en excès dans le pays, ce qui ne peut que nuire aux intérêts de tous les transporteurs intéressés et provoque un gaspillage des capitaux. L'honorable Ministre a reconnu que la concurrence était telle qu'une réglementation était nécessaire. En effet, une liberté complète en cette matière tuerait les transporteurs, car ils sont déjà trop nombreux. C'est pourquoi une Commission de coordination des transports a été créée. Elle est composée de spécialistes, mais précisément les spécialistes sont les intéressés eux-mêmes et dès lors ils arrivent difficilement à une solution pratique et d'ensemble. La Commission a déjà tenu une douzaine de séances d'information, et a constitué 6 sous-commissions chargées la 1ère, de mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité au départ; la 2ème, d'étudier la question des tarifs et du prix de revient; la 3ème, de faire l'inventaire des moyens de transport existants; la 4ème, de rechercher et le cas échéant de préconiser des ententes régionales entre les différents modes de transport; la 5ème, d'étudier la question de l'établissement de groupements dont le caractère sera à déterminer; et la 6ème, d'examiner le problème de l'amélioration des conditions de transport des travailleurs dans les différentes régions industrielles du pays.

(2) CHARGES FINANCIERES DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES DECOULANT :

<i>Du cahier des charges du 20 février 1866 :</i>	
— transport des bureaux ambulants de la poste . . .	6 millions
— transport des fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des postes . . .	9,5 millions
— transport de dépêches postales . . .	25 millions
— transport des fonctionnaires et agents préposés à la surveillance et à l'exécution du service des télégraphes et téléphones . . .	38 millions
— transport de poteaux télégraphiques, câbles, etc., et fournitures de bureau pour compte des Départements ministériels . . .	1,5 millions
— transport des électeurs à 50 p.c. de réduction . . .	—
<i>Du traité d'Union Economique belge-Luxembourgeoise :</i>	
Octroi à la métallurgie luxembourgeoise des tarifs spéciaux consentis à la métallurgie belge . . .	56 millions
	d'après les estimations S.N. C.B., mais le Gouvernement n'intervient que pour 12 millions par an.
<i>De la Constitution :</i>	
Libres parcours aux membres des Chambres législatives . . .	7,2 millions
<i>D'arrangements divers :</i>	
Trains de permissionnaires (Défense Nationale) . . .	13,5 millions
Transport de combustibles pour le Département des Communications . . .	3,4 millions

De kwestie van de coördinatie der vervoerbedrijven heeft eveneens de aandacht van uw Commissie getrokken. Sommige leden hebben gewezen op de noodzakelijkheid met goed maatregelen te treffen om een einde te maken aan een scherpe mededinging tussen de verschillende middelen van vervoer, die elkaar met speciale tarieven een verwoede strijd leveren. Zij laten opmerken dat er thans te veel vervoermiddelen in het land bestaan, wat niet anders kan dan de belangen van al de betrokken transportlieden schaden en een verspilling van kapitaal teweegbrengen. De geachte Minister heeft toegegeven dat de mededinging zodanig scherp is, dat reglementering nodig wordt. Inderdaad, de volledige vrijheid op dit gebied zou de vervoerondernemers ten onder brengen, want zij zijn reeds te talrijk. Daarom werd een commissie voor coördinatie van de transportbedrijven tot stand gebracht.

Zij is samengesteld uit specialisten, maar de specialisten zijn precies de betrokkenen zelf en bijgevolg bereiken zij moeilijk een praktische en het geheel omvattende oplossing. Die commissie heeft reeds een twaalfstal informatievergaderingen gehouden en zes subcommissies gevormd ermede belast, de eerste, al de wijzen van vervoer als vertrekpunt op een en dezelfde voet te stellen; de tweede, de kwestie van de tarieven en van de kostprijzen te bestuderen; de derde, de inventaris van de bestaande vervoermiddelen op te maken; de vierde, naar gewestelijke overeenkomsten onder de verschillende wijzen van vervoer uit te zien en die in voorkomend geval voor te staan; de vijfde, de kwestie van de invoering van groeperingen van te bepalen aard te bestuderen; en de zesde, het vraagstuk van de verbetering van de voorwaarden van vervoer van de arbeiders in de verschillende nijverheidsstreken van het land te onderzoeken.

(2) FINANCIËLE LASTEN VAN DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN, VOORTKOMENDE VAN :

<i>De concessievoorwaarden van 20 Februari 1866 :</i>	
— vervoer van de reizende postkantoren . . .	6 miljoen
— vervoer van de ambtenaren en beambten aangesteld voor het toezicht op en de uitvoering van de dienst der posten . . .	9,5 miljoen
— vervoer van postdienststukken . . .	25 miljoen
— vervoer van ambtenaren en beambten aangesteld voor het toezicht op en de uitvoering van de dienst der telegrafie en telefonie . . .	38 miljoen
— vervoer van telegraafpalen, kabels, enz., en kantoorbenodigdheden voor rekening van de ministeriële departementen . . .	1,5 miljoen
— vervoer van de kiezers tegen 50 t.h. vermindering . . .	—
<i>De Belgisch-Luxemburgse Economische Unie :</i>	
Verlening aan de Luxemburgse metaalnijverheid van de aan de Belgische metaalnijverheid verleende speciale tarieven . . .	56 miljoen
	volgens de ramingen van de N.M.B.S., maar de Regering draagt slechts bij voor 12 miljoen.
<i>De Grondwet :</i>	
Vrij verkeer aan de leden van de Wetgevende Kamers . . .	7,2 miljoen
<i>Allerhande maatregelen :</i>	
Verlofgangerstreinen (Landsverdediging) . . .	13,5 miljoen
Vervoer van brandstoffen voor het Departement van Verkeerswezen . . .	3,4 miljoen

Certains membres de votre Commission ont également émis le vœu que la question de la limitation de la charge par essieu pour les camions sont soumise en temps opportun à la Commission de Coordination des Transports; il en sera fait ainsi.

Il semble que le principe qui doit dominer la solution de cet épineux problème est celui de l'amélioration des transports en réduisant les frais d'exploitation. La coordination ne peut pas être obtenue en favorisant un moyen de transport au détriment d'un autre, mais en améliorant la qualité des transports, afin que chaque mode de transport offre au chargeur les meilleures conditions d'exécution et de sécurité.

Il résulte d'un tableau fourni à la Commission par le département des Communications que le tonnage des marchandises transportées se répartit de la façon suivante :

TRAFIC ROUTIER — WEGVERKEER

Transport pour compte propre — *Vervoer eigen rekening*

Transport pour compte de tiers contre rémunération —
Vervoer voor rekening van derden tegen bezoldiging

TRAFIC FLUVIAL — BINNENSCHIPPERIJ

Traffic total — <i>Totaal verkeer</i>	1947
" " " "	1948

TRAFIC PAR RAIL — VERKEER PER SPOOR

S.N.C.B. — <i>N.M.B.S.</i>	1947
" " "	1948
S.N.C.V. — <i>N.M.B.</i>	1947
" " "	1948

Electrification des Chemins de fer.

La ligne électrifiée Bruxelles-Charleroi a été ouverte à l'exploitation le 15 novembre dernier et depuis lors la liaison Linkebeek-Schaerbeek-Anvers a été également mise en service.

Ce nouveau pas vers une modernisation de l'exploitation de nos chemins de fer est d'une importance capitale.

En effet, la nécessité d'une modernisation n'est discutée par personne. La concurrence de la route a profité largement, de certaines insuffisances, aussi pour soutenir cette concurrence est-il indispensable que nos chemins de fer s'équipent afin d'assurer un transport de voyageurs plus rapide, plus confortable, et d'une fréquence plus élevée qu'actuellement. Il en est de même pour le transport de marchandises qui requiert également une plus grande rapidité.

Sommige leden van uw Commissie hebben eveneens de wens uitgedrukt, dat de kwestie van de beperking van de last per as voor de vrachtwagens te gelegener tijd aan de commissie voor coördinatie van het vervoer zou voorgelegd worden; aldus zal geschieden.

Het komt ons voor dat het beginsel, dat de oplossing van dit netelig vraagstuk moet beheersen, moet zijn : het vervoer verbeteren door vermindering van de bedrijfskosten. De coördinatie kan niet verkregen worden door het ene vervoermiddel ten nadele van een ander te bevoordeelen, doch wel door het verbeteren van de hoe danigheid van het vervoer, opdat elke wijze van vervoer aan de bevrachter de beste voorwaarden van uitvoering en van veiligheid zou verschaffen.

Uit een door het departement van Verkeerswezen aan de Commissie verstrekte tabel volgt, dat de tonne-
maat van de vervoerde goederen zich onderverdeeld als
volgt voordoet :

TONNES — TONNEN	TONNES Km. — TONNEN Km.
87.145.680	2.111.897.203
12.540.265	604.409.185
99.685.945	2.716.306.388
23.200.660	2.019.920.059
26.100.405	2.208.829.215
60.050.000	5.868.600.000
63.914.000	6.160.000.000
3.791.087	54.781.507
4.057.371	52.133.574

Electrificering der spoorwegen.

De geëlectrificeerde lijn Brussel-Charleroi werd voor het verkeer opengesteld op 15 November jl. en sedertdien werd de verbinding Linkebeek-Schaarbeek-Antwerpen eveneens in bedrijf genomen.

Deze nieuwe stap naar een modernisering van onze spoorwegen is van kapitaal belang.

Inderdaad, de noodzakelijkheid van een modernisering wordt door niemand betwist. Het mededingende wegverkeer heeft ruimschoots uit sommige tekortnemingen voordeel getrokken; om te kunnen concurreren is het dan ook volstrekt nodig dat onze spoorwegen zouden uitgerust worden om een sneller, gerieflijker en drukker reizigersvervoer te verzekeren dan thans het geval is. Dit geldt eveneens voor het vervoer van goederen, dat eveneens

L'électrification est la mesure de réaliser ces conditions. Or, l'urgence de ces améliorations s'impose. L'âge du matériel de la S.N.C.B., la nécessité de son renouvellement, exigent une décision immédiate sur le choix d'une ligne de conduite positive et réaliste.

Les avantages de l'électrification ne sont plus contestés aujourd'hui; elle permettra une économie de charbon qui, pour l'exécution du programme d'électrification de 1.500 kilomètres de voies, est estimée à 700.000 tonnes. En raison de ce fait la société pourra réaliser des économies sur ses dépenses d'exploitation qui sont de l'ordre de 400 à 500 millions par an. Mais de plus, il a été constaté dans tous les pays étrangers, et également en Belgique après les expériences des lignes Bruxelles-Tervuren, et Bruxelles-Anvers, un important accroissement de trafic. Les avantages de transports par chemin de fer fréquents, rapides et confortables incitent les habitants des villes à habiter à l'extérieur tout en conservant leurs occupations en ville. Nous relevons, en effet, dans un article paru dans « La Nation Belge » sous la signature de Monsieur le Professeur Jean Colard, que le besoin de décentralisation urbaine a accru le trafic des principales lignes du Southern Railway de 100 à 400 % à la suite de l'électrification. Au Danemark, on a vu des lignes aboutissant à la capitale sur lesquelles le trafic voyageurs a été multipliée par sept, à la suite de la substitution de la traction électrique à la traction à vapeur.

En Hollande l'électrification a quadruplé le trafic voyageurs de certaines lignes. En conclusion, on peut tenir pour certain que le trafic voyageurs va hausser en Belgique à la suite de l'électrification. Et toujours dans le même article l'Honorable Professeur soulignait qu'un accroissement de recettes de 10 % seulement suffirait à assurer des économies d'exploitation de quelque 600 millions par an, c'est-à-dire plus que la charge financière de l'emprunt. Car si l'on déduit les valeurs de réemploi et les travaux de génie civil non imputables directement à l'électrification, les travaux projetés représentent quelque 9,5 milliards de francs. Et pour terminer, il concluait qu'on ne peut donc que souhaiter que les travaux d'électrification se poursuivent aussi rapidement que possible. Leur intérêt est d'autant plus évident qu'ils représentent un puissant élément de lutte immédiate contre le chômage.

Dans ces conditions nous pouvons affirmer, et c'est également l'avis du département des Communications, que l'électrification d'une partie du réseau, en aidant à réduire les dépenses d'exploitation, est de nature à faciliter puissamment l'assainissement de la S.N.C.B.

Il est évident qu'on ne peut espérer de retirer du jour au lendemain tous les avantages de l'électrification en cette matière, car l'incidence des économies qui seront réalisées ne pourront, dans certains cas, jouer qu'après un certain décalage; en effet, les réductions de personnel ne s'opéreront qu'au fur et à mesure de mises à la retraite ou des possibilités de mutations.

De electrificering kan daarin voorzien. Welnu, die verbeteringen zijn dringend nodig. De ouderdom van het materieel van de N.M.B.S., de noodwendigheid van de vernieuwing daarvan, eisen een onmiddellijke beslissing over de keuze van een positieve en met de werkelijkheid rekening houdende gedragslijn.

De voordelen van de electrificering worden thans door niemand meer betwist. Zij zal een besparing van steenkolen mogelijk maken, die, voor de uitvoering van het electrificeringsprogramma van 1.500 km. spoor, op 700.000 ton wordt geraamd. Daardoor zal de maatschappij ongeveer 400 à 500 miljoen per jaar op de bedrijfskosten kunnen besparen. Buitendien werd in al de vreemde landen en eveneens in België, aan de hand van de ervaring met de lijnen Brussel-Tervuren en Brussel-Antwerpen, een belangrijke toeneming van het verkeer waargenomen. De voordelen van druk, snel en gerieflijk vervoer per spoor zetten de stadsbewoners er toe aan buiten de stad te gaan wonen, terwijl zij in de stad werkzaam blijven. Wij noteren, inderdaad, in een in « La Nation Belge » van de hand van de h. professor Jean Collard verschenen artikel, dat de noodzakelijkheid van verspreiding van de stadsbevolking het verkeer van de voornaamste lijnen van de Southern Railway met 100 à 400 t.h. heeft doen toenemen ingevolge de electrificering. In Denemarken heeft men het beleefd dat op de lijnen die naar de hoofdstad voeren, het reizigersverkeer met 7 werd vermenigvuldigd, ingevolge de vervanging van stoomtreinen door elektrische treinen.

In Nederland heeft de electrificering het reizigersverkeer op sommige lijnen verviervoudigd. Tot besluit mag men vast aannemen dat het reizigersverkeer in België met de electrificering ook zal stijgen. In hetzelfde artikel wees de geachte professor er nog op, dat een ontvangstverhoging met slechts 10 t.h. zou volstaan om tot bedrijfsbezuinigingen van schier 600 miljoen per jaar te geraken, dus meer dan de financiële last van de lening kost. Want, als men de waarde van oud materiaal en de werken van burgerlijke bouwkunde, die niet rechtstreeks aan de electrificering toe te schrijven zijn, aftrekt, vertegenwoordigen de ontworpen werken nagenoeg 9,5 milliard frank. Tot besluit spreekt hij de wens uit dat de electrificeringswerken zo spoedig mogelijk zouden voortgezet worden. Hun belang is des te duidelijker, daar zij een krachtig middel in de dadelijke bestrijding van de werkloosheid zijn.

In die omstandigheden kunnen wij zeggen, en dat is ook de mening van het departement van Verkeerswezen, dat de electrificering van een gedeelte van het net de bedrijfsuitgaven zal helpen verminderen en aldus krachtig tot de sanering van de N.M.B.S. zal bijdragen.

Het ligt voor de hand dat men niet ineens alle voordelen van de electrificering moet verwachten, want de bezuinigingen kunnen in sommige gevallen slechts na geruime tijd gevolgen hebben: de personeelsverlaging zal immers slechts geschieden naar mate van de opvoering of de mogelijkheden van overplaatsing.

Ces différentes considérations justifient pleinement tout l'intérêt que Votre Commission des Communications portent au problème de l'exécution du programme élaboré par la Commission Nationale d'électrification.

Elle a en conséquence désiré connaître quelles étaient les sommes engagées par la S.N.C.B., dans l'électrification du réseau au 1er janvier 1950. Il lui a été répondu que les sommes engagées par la société peuvent être estimées à l'heure actuelle, comme suit :

ligne Bruxelles-Charleroi	605.000.000
ligne Linkebeek-Anvers Nord	268.000.000
matériel roulant	245.000.000
soit	1.118.000.000

dont 281 millions mis à charge du Fonds de renouvellement.

Pour faire face à ces nouvelles dépenses ainsi qu'à celles de même espèce à effectuer dans un proche avenir, la S.N.C.B. a été autorisée par la loi du 9 mai 1949 (« Moniteur belge » du 13 mai 1949) à émettre en Belgique où à l'étranger, par tranches successives et sous la garantie de l'Etat, un emprunt de 5 milliards de francs belges. En tenant compte des tranches déjà émises, à savoir l'emprunt de 50 millions de francs suisses, celui de 1.500 millions de francs belges lancé en janvier dernier, et celui du même montant qui vient d'être lancé en juillet, il reste à la Société la possibilité d'emprunter encore 1.500 millions.

La 1ère tranche du programme comprenant les liaisons Bruxelles-Charleroi et Linkebeek-Anvers Nord est actuellement terminée.

La 2ème tranche englobe les lignes ci-après (d'un développement global de 415 km.) :

- A. Liège-Ostende avec les antennes suivantes :
- Denderleeuw-Alost;
 - Melle-Gand;
 - Bruges-Blankenberge;
 - Bruges-Knokke;
 - Woroux-Kinkempois;
 - Louvain-Malines.

L'achèvement de cette deuxième tranche n'est pas prévu avant 4 ans. Les dépenses y relatives sont estimées à 4,76 milliards dans les conditions économiques actuelles. D'après les mêmes éléments, le coût total de l'électrification des 1.500 km., prévus au programme, est évalué à 16,8 milliards.

Les phases d'exécution du restant du programme d'ensemble doivent encore être arrêtées de commun accord entre le gouvernement et la S.N.C.B.

B. Les études concomitantes et les études concernant l'électrification de la Section Anvers-Rosendaal se pour-

Die verschillende overwegingen rechtvaardigen ten volle de belangstelling, welke uw Commissie van Verkeerswezen voor de uitvoering van het programma der Nationale Commissie voor electrificatie heeft.

Zij wilde dienvolgens weten welke sommen de N.M.B.S. per 1 Januari 1950 in de electrificatie van het net belegd had. Er werd geantwoord dat de aangewende sommen tot nog toe als volgt kunnen geraamd worden :

Lijn Brussel-Charleroi	605.000.000
Lijn Linkebeek-Antwerpen Noord	268.000.000
Rollend materieel	245.000.000
dus	1.118.000.000

waarvan 281 miljoen ten bezware van het Vernieuwingsfonds.

Om die nieuwe uitgaven, alsmede soortgelijke uitgaven voor een nabije toekomst, te bestrijden, kreeg de N.M.B.S. bij de wet van 9 Mei 1949 (« Belgisch Staatsblad » van 13 Mei 1949) machtiging om een lening van 5 milliard Belgische frank bij achtereenvolgende gedeelten uit te geven in België of het buitenland, onder Staatswaarborg. Met inachtneming van de reeds uitgegeven gedeelten, nl. de lening van 50 miljoen Zwitserse frank, die van 1.500 miljoen Belgische frank geplaatst in Januari jl., en die van hetzelfde bedrag uitgegeven in Juli jl., kan de maatschappij nog 1.500 miljoen uitplaatsen.

Het **eerste programmagedeelte** met de verbindingen Brussel-Charleroi en Linkebeek-Antwerpen Noord is thans voltooid.

Het tweede gedeelte omvat de volgende lijnen (globaal 415 km.) :

- A. Luik-Oostende met de uitlopers :
- Denderleeuw-Aalst;
 - Melle-Gent;
 - Brugge-Blankenberge;
 - Brugge-Knokke;
 - Voroux-Kinkempois;
 - Leuven-Mechelen.

De voltooiing van het tweede gedeelte is niet vóór 4 jaar te verwachten. De uitgaven worden op 4,76 milliard geraamd naar de huidige economische normen. Volgens dezelfde gegevens wordt de totale kostprijs van de geplande electrificatie van 1.500 km. op 16,8 milliard geraamd.

De uitwerkingsfasen van het overige programma moeten nog in gemeen overleg tussen Regering en N.M.B.S. worden vastgesteld.

B. De bijkomende studiën en die betreffende de electrificatie van het vak Antwerpen-Rosendaal worden voort-

suivent en vue d'arriver à une décision aussitôt que possible.

L'on sait que la tension adoptée pour l'électrification des lignes de la S.N.C.B. est celle de 3.000 volts. Cette tension est différente de celle de 1.500 volts adaptée par les Hollandais et les Français. L'explication de cette différence dans le choix de la tension électrique réside dans le fait que, au moment où les Français d'un côté, et les Hollandais de l'autre, ont entrepris leur électrification, la traction à 3.000 volts n'était pas au point. Par contre, plus tard, lors de l'électrification de Bruxelles-Anvers, la tension de 3.000 volts se révélait techniquement et économiquement la plus avantageuse. Cette différence de tensions entre les lignes belges et celles de ses voisins n'offre cependant pas d'inconvénients majeurs, étant donné qu'il s'avère possible de construire du matériel capable de circuler sur les deux réseaux. Les services techniques s'occupent de l'étude complète de ce problème et s'efforceront d'y réserver une solution n'entraînant pas de frais élevés.

* * *

Avances récupérables faites à la S.N.C.B.

L'on a pu lire à la page 10 que la Société avait bénéficié de la part de l'Etat d'avances **récupérables**, en 1948 de 350 millions et en 1949 de 600 millions. D'autre part, la Société a, vis-à-vis de l'Etat, une créance pour les dommages directs de guerre, et une autre pour l'indemniser de l'absence des réserves mathématiques qui auraient dû être constituées pour faire face aux charges de pension des agents du chemin de fer, sous le régime « Etat », antérieurement à la Constitution de la Société en 1926.

Un membre de Votre Commission a en conséquence demandé des renseignements au sujet des conventions qui doivent intervenir, entre l'Etat et la S.N.C.B., en vue de régler les modalités d'apurement des avances consenties à la société et celles du règlement des dommages directs de guerre et des indemnisations dues pour absence des réserves mathématiques en matière de pension.

A ces questions il a été répondu ce qui suit :

Deux accords ont été conclus entre les départements des Communications et des Finances d'une part, et la S.N.C.B. d'autre part, concernant les objets suivants :

- 1° Discrimination entre les dommages de guerre et d'occupation directs, à prendre en charge par l'Etat et les dommages indirects laissés à la charge de la S.N.C.B.
- 2° Intervention du Fonds de renouvellement de la S.N.C.B. dans les dépenses afférentes au remplacement du matériel roulant et de l'outillage détruit ou disparu par faits de guerre.
- 3° Règlement de la question de l'insuffisance des réserves mathématiques pour les pensions d'avant 1926.

gezet om ten spoedigste tot een beslissing te geraken.

Zoals bekend, is voor de electrificatie van de lijnen der N.M.B.S. een spanning van 3.000 volt gekozen. De Nederlanders en de Fransen hebben 1.500 volt aangenomen. Dit spanningsverschil is hieraan te wijten dat, toen de Fransen en de Nederlanders met hun electrificatie een aanvang hebben gemaakt, het net der aandrijving op 3.000 volt nog niet in orde was. Later, toen de lijn Brussel-Antwerpen werd geëlectrificeerd, bleek een spanning van 3.000 volt technisch en economisch voordeliger te zijn. Dat spanningsverschil tussen de Belgische lijnen en die van onze burens biedt nochtans geen onoverkomenlijke bezwaren, vermits materieel kan worden gebouwd dat op beide netten kan rijden. De technische diensten houden zich met de volledige studie hiervan bezig en zien uit naar een oplossing, die grote kosten zou vermijden.

* * *

Verhaalbare voorschotten aan de N.M.B.S.

Op bladzijde 10 heeft men kunnen lezen dat de maatschappij vanwege de Staat **verhaalbare** voorschotten van 350 miljoen in 1948 en 600 miljoen in 1949 heeft bekomen. Anderzijds heeft de maatschappij tegenover de Staat een schuldvordering wegens directe oorlogsschade en een andere ter vergoeding van het gemis van wiskundige reserves, welke moesten aangelegd worden ter bestrijding van de pensioenlasten van het spoorwegpersoneel, onder het Staatsbeheer, vóór de oprichting van de maatschappij in 1926.

Een Commissielid heeft dienvolgens inlichtingen gevraagd over de overeenkomsten, die tussen de Staat en de N.M.B.S. dienen gesloten om de aanzuivering van de voorschotten aan de maatschappij, de vereffening van de rechtstreekse oorlogsschade en de vergoedingen wegens gemis van wiskundige reserves inzake pensioenen te regelen.

Hierop werd het volgende geantwoord :

Tussen de departementen van Verkeerswezen en van Financiën en de N.M.B.S. werden twee overeenkomsten gesloten betreffende :

1° het onderscheid tussen de directe oorlogs- en bezettingsschade welke de Staat moet overnemen en de indirecte schade welke ten bezware van de N.M.B.S. blijft;

2° de tussenkomst van het vernieuwingsfonds der N.M.B.S. in de uitgaven ter vervanging van door oorlogsfeiten verloren gegaan rollend materiaal en uitrusting;

3° de regeling inzake de ontoereikende wiskundige reserves van de pensioenen van vóór 1926.

En ce qui concerne les points 1 et 2, il est à remarquer que le gouvernement s'occupe en ce moment, en exécution de l'article 8 de la loi du 29-6-1948 (intégration au budget général des dépenses financées hors budget par avance de Trésorerie) de l'élaboration d'une convention à ratifier par le Parlement qui comportera, d'une part, la répartition judicieuse entre l'Etat et la S.N.C.B. des charges afférentes aux dommages de guerre et d'occupation pour la période antérieure à 1950 et, d'autre part, fixera un programme général des travaux de reconstruction de façon à pouvoir postuler pour les exercices futurs les crédits budgétaires en fonction de tranches successives, choisies à bon escient dans le cadre de l'exécution complète de ce programme général; la dite convention tend en outre à régulariser budgétairement les dépenses (dommages de guerre et d'occupation) financées hors budget au moyen d'avances de trésorerie et à transformer en dette à rembourser par la S.N.C.B., par annuités successives, le montant de ces avances qui ne pourra être intégré au budget général. Une disposition est également prévue pour l'amortissement des avances récupérables allouées sur les budgets de 1948 et 1949.

Pour ce qui concerne la question visée au point 3, il est à remarquer que par arrêté-loi du 30-11-1946, la S.N.C.B. a été autorisée à émettre un emprunt de 3 milliards dont le service financier est intégralement assuré par l'Etat. L'émission de cet emprunt a donné une solution au problème de l'insuffisance des réserves mathématiques et ce, en conformité avec les conclusions adoptées par la Commission d'assainissement de l'époque.

CHAPITRE III. — MARINE

En 1946, notre honorable collègue M. Verbaet constatant que la marine marchande belge n'avait pas atteint le développement minimum que requièrent, en temps de paix, l'importance de son commerce international, de son industrie et de sa Colonie et, en cas de conflits internationaux, les besoins vitaux de son ravitaillement en denrées alimentaires et en matières de première nécessité, avait déposé une proposition de loi autorisant l'Etat à promouvoir la création d'une société anonyme « Armement National Belge ». Cette proposition de loi qui avait été amendée par son auteur, et par les honorables MM. De Block et Jespers, a été remplacée par un projet de loi déposé en décembre 1947 par le Ministre des Communications de cette époque, l'honorable M. Van Acker. Ce projet qui tendait à assurer le maintien et le développement de la marine marchande, de la pêche maritime et de la construction maritime et instituant à ces fins un Fonds de l'Armement et des Constructions maritimes, est devenu la loi du 23 août 1948.

Votre Commission des Communications s'est préoccupée de connaître les premiers résultats de l'application de cette loi.

Ten aanzien van punten 1 en 2 dient opgemerkt, dat de Regering zich thans, ter voldoening aan artikel 8 der wet van 29 Juni 1948 (aanrekening op de algemene begroting van de buiten de begroting met schatkistvoorschotten gefinancierde uitgaven), bezig houdt met het uitwerken van een overeenkomst, welke door het Parlement dient bekrachtigd, en waarbij eensdeels een oordeelkundige verdeling, tussen Staat en de N.M.B.S., van de lasten betreffende de oorlogs- en bezettingsschade van vóór 1950 en anderdeels een algemeen wederopbouwprogramma wordt bepaald, ten einde voor de komende dienstjaren begrotingskredieten te kunnen aanvragen naar verhouding van de achtereenvolgende gedeelten van het algemeen programma die met kennis van zaken ten uitvoer worden gelegd; zij streeft er bovendien naar de uitgaven (oorlogs- en bezettingsschade) die buiten de begroting met schatkistvoorschotten werden gefinancierd, budgetair te reguleren en de voorschotten die niet op de algemene begroting mogen worden aangerekend, in een door de N.M.B.S. bij annuïteiten terug te betalen schuld om te zetten. Voorts heeft een bepaling betrekking op de aflossing van de op de begrotingen 1948 en 1949 toegekende verhaalbare voorschotten.

Wat punt 3 betreft, zij er opgemerkt dat de N.M.B.S. bij besluitwet van 30-11-1946 gemachtigd werd tot het uitgeven van een lening van 3 milliard, waarvan de financiële dienst algeheel door de Staat wordt verzorgd. Die lening heeft een op'ossing gebracht in het vraagstuk van de ontoereikende wiskundige reserves. overeenkomstig de besluiten van de toenmalige saneringscommissie.

HOOFDSTUK III. — ZEEWEZEN

In 1946 had onze geachte collega, de h. Verbaet, bij vaststelling dat de Belgische handelsvloot nog niet de minimum-ontwikkeling had bereikt welke vereist is, in vreedstijd, door de belangrijkheid van onze internationale handel, van onze nijverheid en onze kolonie en, bij internationale conflicten, door de levensbehoeften van onze voorziening in eetwaren en allernoodzakelijkste grondstoffen, een wetsvoorstel ingediend waarbij de Staat machtiging werd verleend om de oprichting van een naamloze maatschappij « Nationale Belgische Rederij » te bevorderen. Het voorstel dat de indiener zelf en de geachte hh. De Block en Jespers hadden geamendeerd, werd vervangen door een wetsontwerp, dat de toenmalige Minister van Verkeerswezen, de geachte h. Van Acker, in December 1947 indiende. Bedoeld ontwerp dat strekte tot het instandhouden en het uitbreiden van de koopvaardij, de vissersvloot en de scheepsbouw en daartoe een Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen instelde, is de wet van 23 Augustus 1948 geworden.

Uw Commissie van Verkeerswezen heeft willen vernemen welke de eerste resultaten van de toepassing dier wet zijn.

Elle a constaté qu'il avait été porté, à l'article 941 du Budget pour ordre de l'exercice 1950, un **crédit de 16 millions** sous le libellé « Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes ». Ce crédit est destiné au financement des opérations mentionnées sub a et d de l'article 1^{er} de la loi du 23 août 1948, à savoir: a) consentir des avances de fonds, moyennant intérêt, à des entreprises belges pour la création d'armements nouveaux et pour le renouvellement ou le développement de l'équipement maritime et d) accorder un soutien financier récupérable, productif ou non d'intérêts, aux entreprises maritimes belges d'armement, au commerce et à la pêche lors de leur création ou en vue du maintien de leur exploitation.

Par application de la même loi, une **dotation de 150 millions de francs** est inscrite à l'article 406 du Budget extraordinaire en vue d'alimenter le « Fonds de l'Armement et des Constructions Maritimes » et lui constituer un capital permettant de faire face aux opérations citées plus haut. En 1949, déjà, une première dotation de 150 millions avait été faite. L'intervention effective du « Fonds » n'a pu commencer à se réaliser qu'après la date du 16 décembre 1949. En effet une loi du 7 juin 1949 avait modifié et complété la loi du 23 août 1948; dans son article 2, elle prévoyait que le ministre chargé de l'administration de la marine était autorisé à agréer un ou plusieurs organismes de crédit institués par une loi, en vue d'effectuer, sous son contrôle et aux conditions déterminées par lui, à l'aide du « Fonds » qu'il met à leur disposition, les opérations d'avances de fonds contre intérêt ou soutiens financiers récupérables, productifs ou non d'intérêts prévues par la loi du 23 août 1948. C'est dans ces conditions qu'une convention a été conclue en date du 16 décembre 1949 entre l'Etat et la S.N.C.I. réglant les conditions dans lesquelles cette institution était chargée, sous le contrôle et les directives du ministre, de la gestion du « Fonds ». Ce ne fut donc qu'après la passation de cette convention que l'intervention effective du « Fonds » put être réalisée.

Toujours par application de la loi du 23 août 1948, art. 1 litt. c, nous trouvons à l'article 22-1 du budget ordinaire des Communications un **crédit de 10 millions** destiné à couvrir l'intervention de l'Etat dans le paiement des intérêts dus par les bénéficiaires de prêts consentis par les établissements publics de crédit (voir à l'annexe 5 le tableau de ces interventions).

De plus l'article 22-2 du Budget ouvre un **crédit de 3.870.000 francs** pour couvrir la part d'intérêt que l'Etat supporte dans les intérêts dus aux sociétés publiques de crédit pour les prêts accordés en vue de la constitution ou de l'acquisition de navires de commerce ou de pêche (art. 2 de la loi du 1-2-1939) (voir à l'annexe 6 le tableau de ces interventions).

Enfin l'article 22-3 du Budget prévoit un **crédit de 500.000 francs** destiné à couvrir le cas échéant la garantie donnée par l'Etat, par application de l'article 1 litt. b de la loi du 23 août 1948, pour le remboursement des prêts consentis par les organismes publics. Ce crédit est prévu pour faire face à toute éventualité. Mais jusqu'à présent la

Zij heeft bevonden dat op artikel 941 van de begroting voor Orde voor het dienstjaar 1950 een **krediet van 16 miljoen** is uitgetrokken onder de omschrijving « Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen ». Dit krediet dient ter financiering van de verrichtingen vermeld sub a en d van artikel 1 der wet van 23 Augustus 1948, nl.: a) voorschotten tegen interest verlenen aan Belgische bedrijven, voor het oprichten van nieuwe rederijen en de vernieuwing of de uitbreiding van de maritieme uitrusting en d) verhaalbare financiële steun met of zonder interest verlenen aan Belgische rederijen voor de koopvaardij en de zeevisserij, bij hun stichting of met het oog op hun instandhouding.

Bij toepassing van dezelfde wet is, op artikel 406 van de buitengewone begroting, een **dotatie van 150 miljoen frank** uitgetrokken, tot stijving van het « Fonds voor het Uitreden en het Aanbouwen van Zeeschepen » met een kapitaal, waarmede het aan de bovenbedoelde verrichtingen het hoofd kan bieden. Reeds in 1949 werd een eerste dotatie van 150 miljoen verleend. Het Fonds is pas effectief kunnen optreden na 16 December 1949. Inderdaad, de wet van 23 Augustus 1948 werd gewijzigd en aangevuld bij een wet van 7 Juni 1949; artikel 2 ervan gaf aan de Minister die met het Bestuur van het Zeewezen belast is, bevoegdheid om een of meer bij een wet ingestelde kredietorganismen te erkennen, ten einde onder zijn toezicht en onder door hem bepaalde voorwaarden de rentedragende geldvoorschotten of de verhaalbare al dan niet rentedragende financiële steun, als voorzien bij de wet van 23 Augustus 1948, te verlenen door middel van het Fonds, dat hij te hunner beschikking stelt. Alzo werd op 16 December 1949 tussen de Staat en de N.M.K.N. een overeenkomst gesloten tot regeling van de voorwaarden waaronder die instelling, onder het toezicht en naar de richtlijnen van de Minister, belast is met het beheer van het Fonds. Het was dus pas na die overeenkomst, dat het Fonds kon aangesproken worden.

Ook nog bij toepassing van de wet van 23 Augustus 1948, art. 1, litt. c, is op artikel 22-1 van de gewone begroting van Verkeerswezen een **krediet van 10 miljoen** uitgetrokken tot dekking van de Rijksbijdrage in interesten op leningen toegestaan door openbare kredietinstellingen (zie bijlage 5, de tabel van die bijdragen).

Bovendien opent artikel 22-2 een **krediet van 3 miljoen 870.000 frank** tot dekking van de Rijksbijdrage in de interesten verschuldigd aan openbare kredietmaatschappijen op leningen voor de aanbouw of de aankoop van koopvaardij- of vissersschepen (artikel 2 der wet van 1-2-1939). (Zie bijlage 6, de tabel van die bijdragen).

Ten slotte behelst artikel 22-3 van de begroting een **krediet van 500.000 fr.** om, zo nodig, de waarborg te dekken, welke de Staat bij toepassing van artikel 1, litera b, der wet van 23-8-1948 verleent voor de terugbetaling van de door openbare lichamen toegekende leningen. Dit krediet wordt uitgetrokken om in alle moge-

garantie de remboursement en principal, intérêts et accessoires des prêts consentis par les institutions belges de crédit n'a obligé l'Etat à aucun décaissement.

L'avenir démontrera si la gestion du « Fonds » par la S.N.C.I., avec toutes les exigences formulées habituellement par les organismes de crédit, présente assez de souplesse pour assurer à la loi sur le crédit maritime tous les fruits escomptés par ses auteurs.

* * *

Régie de la Marine.

La Régie de la Marine a été créée au cours de la dernière guerre pour assurer l'exploitation des navires de la flotte marchande, des bateaux de pêche, des navires de l'Etat et des remorqueurs.

La mise en liquidation de la Régie s'effectuera dès que les navires que cet organisme exploite encore actuellement auront passé définitivement entre les mains des armateurs privés; elle est prévue pour le courant de l'année 1950. L'exploitation de certains bateaux doit se faire encore pour le compte de la Régie parce que les armateurs, auxquels ces bateaux doivent être remis, n'ont pas encore marqué leur accord au sujet des conditions de reprise.

En attendant il reste encore à la Régie de la Marine plusieurs devoirs à accomplir. Ce sont :

- a) le règlement de plusieurs affaires à traiter concernant les comptes de réquisition et d'exploitation de navires marchands et de bateaux de pêche;
- b) la préparation des bilans de 1948 et de 1949 dont les travaux sont en cours;
- c) la justification vis-à-vis de la Cour des Comptes de toutes les opérations en recettes et en dépenses de la Régie de la Marine; une partie de la justification est déjà entre les mains de ce Haut Collège;
- d) la vente de 5 chalutiers de pêche et l'attribution définitive de plusieurs navires marchands à des armements belges;
- e) la comptabilisation des opérations concernant la participation de la flotte belge à l'invasion du continent (juin 1944);
- f) le règlement du litige relatif aux frais d'assurance-risques ordinaires, corps et équipages, des bateaux de pêche réfugiés en Angleterre durant la dernière guerre.

Les comptes définitifs de la Régie de la Marine ne sont pas encore arrêtés en raison de l'important arriéré de la période de guerre et des difficultés enregistrées en

likenheden te voorzien. Maar tot nog toe heeft de Staat, ingevolge zijn waarborg tot terugbetaling in hoofdsom, interesten en bijkosten van de leningen bij Belgische kredietinstellingen, nog geen uitgaven moeten doen.

De toekomst zal uitwijzen of het beheer van het Fonds door de N.M.K.N., met alle eisen welke gewoonlijk door kredietorganismen worden gesteld, soepel genoeg is om de wet op het scheepskrediet zo vruchtbaar te maken als de indieners er van hadden verwacht.

* * *

Regie van het Zeewezen.

De Regie van het Zeewezen werd tijdens de jongste oorlog ingesteld voor de exploitatie van koopvaardij-schepen, vissersboten, schepen van de Staat en sleepboten.

De Regie zal worden gelijkwideerd zodra de schepen, waarvoor dit lichaam thans nog instaat, definitief door private reders zijn overgenomen; dit wordt in de loop van 1950 verwacht. Sommige boten moeten nog voor rekening van de Regie worden uitgebaat, omdat de reders voor wie ze bestemd zijn, hun instemming met de overnemingsvoorwaarden nog niet hebben betuigd.

Intussen moet de Regie van het Zeewezen nog verschillende opdrachten vervullen. Het zijn :

- a) afwikkeling van sommige zaken in verband met de opvorderings- en exploitatierekeningen van koopvaardij-schepen en vissersboten;
- b) uitwerking van de balansen voor 1948 en 1949, waarmee men thans bezig is;
- c) verantwoording tegenover het Rekenhof van alle ontvangsten en uitgaven van de Regie van het Zeewezen; de verantwoording is reeds gedeeltelijk bij dit Hoog College ingekomen;
- d) verkoop van 5 vissersboten en definitieve toewijzing van meerdere koopvaardij-schepen aan Belgische rederijen;
- e) afrekening van de verrichtingen betreffende de deelneming der Belgische vloot aan de landing op het vasteland (Juni 1944);
- f) beslechting van het geschil betreffende de kosten van verzekering tegen gewoon risico van casco en bemanning, van de tijdens de jongste oorlog in Engeland ondergebrachte vissersboten.

De eindrekeningen van de Regie van het Zeewezen zijn nog niet vastgesteld, ingevolge de belangrijke oorlogsachterstand en de moeilijke aanwerving van ge-

matière de personnel spécialisé nécessaire pour ces opérations de mise au point.

Le déficit probable de la Régie de la Marine était estimé au 31 décembre 1949 à 300 millions de francs.

Il n'a été prévu à l'article 322-2 du Budget qu'un crédit de 1 million pour couvrir partiellement le déficit de la Régie. En 1949 il avait été prévu un crédit de 10 millions mais comme une grande partie des dépenses prévues pour 1949 ont pu être couvertes par des recettes provenant des services britanniques et imprévisibles au moment de l'élaboration du budget et comme d'autre part certains comptes n'ont pu être clôturés, du fait de discussions avec les armements, le Département, afin de ne pas immobiliser des fonds aussi importants, a estimé préférable de réduire le crédit en 1950.

Mais par contre le crédit sollicité en 1950 pour parachever des navires en construction saisis par le gouvernement a été porté à 80 millions, alors qu'il était en 1949 de 61. Il a déjà été alloué pour l'achèvement des navires saisis un total de 820 millions. Il restera encore à prévoir aux budgets des années futures des crédits pour un total de 420 millions avant que la construction des navires ne soit entièrement terminée.

* * *

A.M.A.R.I.G.

L'Etat a donné sa garantie aux opérations de l'Association d'Assurances Mutuelles Maritimes contre les risques de guerre (exécution des arrêts royaux des 7 et 8 août 1939, modifiés par l'arrêté-loi du 27 février 1947).

Les dépenses pour cet article ont été, en 1948, de 725 millions.

Le crédit alloué pour 1949 a été de 125 millions.

Celui qui est sollicité pour 1950 est de 191 millions.

Suivant les prévisions ce crédit constituera le solde de l'intervention de l'Etat au titre des pertes de navires survenues par faits de guerre. Tous les navires de commerce perdus pendant la guerre, sauf un, sont remplacés ou en voie de remplacement par des constructions neuves dont quelques-uns, mais de moindre importance, ne sont pas encore remplacés. Ces retards sont dus uniquement aux propriétaires, qui n'ont pas encore trouvé l'occasion favorable de remplacer les unités perdues.

* * *

schoold personeel dat voor die verrichtingen onontbeerlijk is.

Het waarschijnlijk tekort van de Regie van het Zee-
wezen werd per 31 December op 300 miljoen frank
geraamd.

Op artikel 322-2 van de begroting werd slechts 1 miljoen uitgetrokken om het tekort van de Regie gedeeltelijk te dekken. In 1949 was er 10 miljoen bewilligd, maar vermits de uitgaven voor 1949 grotendeels konden gedekt worden met ontvangsten van Britse diensten die niet konden voorzien worden toen de begroting werd gereedgemaakt, en vermits sommige rekeningen niet konden afgesloten worden wegens betwistingen met rederijen, heeft het departement er de voorkeur aan gegeven het krediet voor 1950 te verlagen, om niet meer zulke belangrijke sommen vast te leggen.

Daarentegen wordt het krediet voor de voltooiing van de door de Regering inbeslaggenomen schepen in aanbouw, in 1950 op 80 miljoen gebracht, tegenover 61 miljoen in 1949. Voor de voltooiing van inbeslaggenomen schepen werd in totaal reeds 820 miljoen toegekend. De begrotingen voor de komende jaren zullen nog een totaal van 420 miljoen kredieten moeten openen, om de scheepsaanbouw te kunnen voltooien.

* * *

V.O.Z.O.R.

De Staat heeft zijn waarborg verleend ter zake van de verrichtingen van de Vereniging voor Onderlinge Zeeverzekeringen tegen Oorlogsrisico (uitvoering van de koninklijke besluiten van 7 en 8 Augustus 1939, gewijzigd bij besluitwet van 27 Februari 1947).

De uitgaven op dat artikel bedroegen 725 miljoen in 1948.

Voor 1949 werd een krediet van 125 miljoen verleend.

Voor 1950 wordt 191 miljoen gevraagd.

Volgens de vooruitzichten is dat krediet het saldo van de Rijksbijdrage inzake verlies van schepen door oorlogsfeiten. Alle gedurende de oorlog verloren gegane koopvaardischepen, op één na, zijn al of worden thans vervangen (door aanbouw). Dit is niet het geval met de vissersboten, waarvan sommige minder belangrijke nog niet vervangen zijn. De vertraging is uitsluitend te wijten aan de eigenaars, die nog geen gunstige gelegenheid gevonden hebben om hun verloren gegane eenheden te vervangen.

* * *

Exploitation de la ligne Ostende-Douvres.

Lors de la discussion des budgets antérieurs, la Commission des Communications du Sénat avait émis le vœu qu'un système de comptabilité industrielle soit instauré pour les services maritimes de la ligne Ostende-Douvres. A ce sujet le département avait répondu que pour arriver à ce résultat deux solutions étaient possibles. Une première : créer une régie pour la ligne Ostende-Douvres de façon à tenir un compte distinct pour cet organisme. Mais cette solution soulève une question de principe : l'autonomie financière acquise grâce à une mise en régie ne va-t-elle pas à l'encontre du principe de l'universalité des budgets qui est à la base de toute la législation budgétaire actuelle ? De plus l'adoption d'une telle solution exige une réforme complète des services et en conséquence une mise à la disposition de ceux-ci de locaux qui n'existent pas encore actuellement. La dernière solution serait d'établir une comptabilité industrielle, mais elle doublerait en fait la comptabilité budgétaire actuelle, ce qui nécessiterait également la disposition de locaux nouveaux. Malgré l'intérêt que peut présenter l'une ou l'autre de ces solutions, l'administration de la marine est obligée de donner la priorité à certains problèmes qui se posent pour elle et notamment ceux qui résultent de la reconstruction de notre flotte et des installations du génie maritime.

Cependant sans pouvoir fournir tous les éléments d'une comptabilité industrielle, l'Administration fait remarquer que les chiffres suivants illustrent les résultats obtenus pour l'exploitation de la ligne Ostende-Douvres, en 1948. Le prix de revient d'une traversée simple pour un bateau mazoutier (« Prince Charles », « Prince Albert », « London-Istanbul ») a atteint en moyenne 140.207 francs. Le prix de revient moyen d'une traversée simple pour un bateau moteur (« Prince Albert », « Koning Albert », « Prince Philippe ») a atteint la somme de 103.933 francs. En tenant compte du nombre de traversées effectuées par ces différents bateaux, la dépense totale a atteint, pour 1948, la somme de 128.690.684 francs.

Les recettes ont atteint les chiffres suivants :

Voyageurs et bagages	78.807.439 fr.
Autos	2.725.827 fr.
Marchandises	15.854.424 fr.
Divers	4.588.075 fr.

Soit un total de : 101.975.765 fr.

Le déficit pour l'année 1948 a donc été de l'ordre de 27 millions.

En 1949, il a été constaté une recrudescence du trafic par rapport à l'année précédente. C'est ainsi que le nombre des voyageurs a passé de 264.840 à 343.750 et que le nombre de voitures a atteint 13.442 contre 8.493 l'année précédente.

L'Administration de la Marine n'est pas encore en mesure de donner un compte d'exploitation pour l'année

Exploitatie van de lijn Oostende-Dover.

Bij de behandeling van de vorige begrotingen, heeft de Senaatscommissie van Verkeerswezen de wens uitgesproken, dat de nijverheidsboekhouding zou worden toegepast voor de zeediensten van de lijn Oostende-Dover. Dienaangaande heeft het departement geantwoord dat twee oplossingen mogelijk waren. De eerste : een Regie voor de lijn Oostende-Dover oprichten, om aldus een afzonderlijke rekening voor dat organisme te houden. Die oplossing doet echter een beginselkwestie oprijzen : is de financiële zelfstandigheid door uitbating in regie niet in strijd met het beginsel van de algemeenheid der begrotingen, welke aan de grondslag van de huidige begrotingswetgeving ligt ? Die oplossing vergt bovendien een algemene hervorming van de diensten, en bijgevolg onderbrenging in lokalen, die echter nog niet bestaan. De tweede oplossing is een nijverheidsboekhouding; deze zou echter samenlopen met de bestaande begrotingsboekhouding en men zou ook over nieuwe lokalen moeten beschikken. Niettegenstaande die oplossingen van belang kunnen zijn, moet het Bestuur van het Zeewezen nochtans de voorrang verlenen aan sommige vraagstukken, o.m. in verband met de wederopbouw van onze vloot en van de inrichtingen der scheepsbouwdiensten.

Zonder evenwel alle bestanddelen van een nijverheidsboekhouding te kunnen verstrekken, doet het Bestuur opmerken dat de volgende cijfers de bedrijfsuitkomsten van de lijn Oostende-Dover in 1948 verduidelijken. De kostprijs van een enkele overvaart van olieschepen (« Prince Charles », « Prince Albert », « London-Istanbul ») bedroeg gemiddeld 140.207 fr. De gemiddelde kostprijs van een enkele overvaart van motorschepen (« Prince Albert », « Koning Albert », « Prince Philippe ») bedroeg 103.933 fr. Met inachtneming van het aantal overvaarten door verschillende boten, kwam de totale uitgave in 1948 op 128.690.684 fr. te staan.

De ontvangsten waren als volgt ingedeeld :

Reizigers en bagage	78.807.439 fr.
Auto's	2.725.827 fr.
Goederen	15.854.424 fr.
Diversen	4.588.075 fr.

Dus in totaal . 101.975.765 fr.

Het tekort voor 1948 bereikt dus zowat 27 miljoen.

In 1949, is het verkeer in vergelijking met het vorig jaar toegenomen. Aldus is het aantal reizigers van 264.840 tot 343.750 en het aantal rijtuigen van 8.493 tot 13.442 gestegen.

Het Bestuur van het Zeewezen is nog niet bij machte de bedrijfsrekeningen voor het jaar 1949 te verstrekken.

1949. En effet une grande partie de ses recettes n'est pas encore fixée du fait que les décomptes à établir avec les sociétés de chemins de fer anglaises et belges, ainsi qu'avec les agences de voyages ne sont généralement clôturés qu'avec un retard de quatre mois.

Le compte d'exploitation pour 1949 sera influencé en grande partie par les trois éléments suivants :

1) l'accord monétaire réalisé avec les Anglais qui a permis à un grand nombre de touristes de visiter notre pays;

2) l'ouverture de l'Allemagne Occidentale aux touristes anglais à partir du 1^{er} juillet 1949;

3) la dévaluation de la livre sterling à la date du 18 septembre 1949. Il est à remarquer que les prix belges ont été maintenus jusqu'à la date du 1^{er} décembre 1949, alors que dès la dévaluation les prix anglais ont été payés en livres à l'ancien tarif. A partir du 1^{er} décembre 1949, les prix belges ont été baissés de façon à les aligner sur les prix anglais, compte tenu de la nouvelle valeur de la livre. Cette mesure a dû être décidée afin de ne pas placer notre ligne Ostende-Douvres dans une situation moins favorable que la ligne française vis-à-vis de la clientèle anglaise.

Il est possible d'affirmer que, compte tenu de tous les frais inhérents à l'exploitation de cette ligne et compte tenu de l'intensité actuelle du service, une recette de 155 millions par an serait nécessaire pour équilibrer les dépenses.

Il est probable que pour 1949, en tenant compte de l'augmentation du nombre de passagers, l'exploitation de la ligne aura été bénéficiaire.

Pour 1950, les pourparlers entamés avec le gouvernement anglais semblent aboutir favorablement et il est probable que la ligne Ostende-Douvres connaîtra un regain d'activité qui se traduira en fin de compte par un bénéfice d'exploitation appréciable.

* * *

Déplacement à Ostende du Service de la Pêche.

Il s'agit, en fait, de l'adjonction au service de la pêche tel qu'il existe actuellement à Ostende, du bureau de la direction de la pêche faisant partie de l'Administration Centrale de la Marine à Bruxelles

Les avantages et les inconvénients de ce déplacement sont ceux résultant de toute mesure de décentralisation en matière administrative

De ontvangsten zijn immers grotendeels nog niet vastgesteld, doordat de verrekeningen met de Engelse en Belgische spoorwegmaatschappijen en met reisagentschappen doorgaans met 4 maand vertraging worden afgesloten.

De bedrijfsrekening voor 1949 zal grotendeels door de volgende drie elementen beïnvloed worden :

1) muntovereenkomst met Engeland, waardoor een groot aantal toeristen ons land konden bezoeken;

2) toelating van Engelse toeristen in West-Duitsland, met ingang van 1 Juli 1949;

3) devaluatie van het pond sterling op 18 September 1949. Er zij opgemerkt dat de Belgische prijzen tot 1 December 1949 werden gehandhaafd, ofschoon reeds onmiddellijk na de devaluatie de Engelse prijzen werden betaald in ponden oud tarief. Met ingang van 1 December 1949, werden de Belgische prijzen gelijkgeschakeld met de Engelse, volgens de nieuwe waarde van het pond sterling. Die maatregel moest genomen worden om onze lijn Oostende-Dover ten aanzien van de Engelse clientèle niet in een minder gunstige positie dan de Franse lijn te plaatsen.

Er mag worden gezegd dat, met inachtneming van alle bedrijfskosten van de lijn en volgens de tegenwoordige dienstregeling, een ontvangst van 155 miljoen per jaar nodig is om de uitgaven te bestrijden.

Waarschijnlijk zal de exploitatie, dank zij het groter aantal reizigers, in 1949 met winst sluiten.

Voor 1950 schijnen de besprekingen met de Engelse regering gunstig te verlopen en zal de lijn Oostende-Dover waarschijnlijk een grotere activiteit kennen, welke uiteindelijk een gevoelige bedrijfswinst zal opbrengen.

* * *

Overplaatsing van de Dienst der Zeevisserij naar Oostende.

Feitelijk wordt het bureau van de Directie der Visserij behorende tot het Hoofdbestuur van het Zeewezen te Brussel, gevoegd bij de Dienst der Visserij zoals hij thans te Oostende bestaat.

De voordelen en bezwaren van die overplaatsing zijn dezelfde als bij elke maatregel van administratieve decentralisatie.

Avantages.

1° La direction nouvelle ainsi créée à Ostende pourra travailler en contact permanent et direct avec les pêcheurs, les armateurs, les commerçants grossistes-expéditeurs. Elle pourra donner suite sans délai aux questions journalières d'administration courante; à cet égard, l'efficacité de la mesure dépendra de l'étendue des délégations de pouvoirs qui seront accordées au chef du nouveau service.

Le déplacement de la direction à Ostende se traduira donc pour toutes les questions pouvant être résolues sur place par un gain de temps et une économie d'écritures.

2° Les affaires les plus importantes requérant une décision du Directeur-général de la Marine ou du Ministre continueront, après avoir été examinées d'une façon approfondie, à être soumises à l'Administration Centrale. Déchargés de la correspondance concernant les affaires courantes, les services centraux pourront ainsi se consacrer davantage à l'examen des questions de principe. Il est prévu à cet effet, que le directeur-général sera assisté d'un conseiller-adjoint pour la pêche.

Inconvénients.

Le seul inconvénient résultant de cette décentralisation provient de l'éloignement du service de la capitale. En effet, les questions se rapportant à la conclusion d'accords commerciaux, au régime d'importation et d'exportation des produits de la mer, de même que les questions à traiter dans le cadre des accords Benelux ou relevant de la F.A.O., de l'O.E.C.E., etc., doivent forcément se traiter en collaboration avec les services compétents de départements ministériels installés à Bruxelles et quelquefois même au sein de la Commission Economique Interministérielle, siégeant également à Bruxelles. Pour pallier à cet inconvénient et éviter des déplacements incessants de fonctionnaires de province, un conseiller-adjoint au directeur-général a été chargé d'assurer la liaison entre le service de la pêche et les différents départements ministériels.

En résumé, la mesure du transfert présentera à la fois des avantages en permettant une solution plus rapide de questions d'ordre courant et des inconvénients en ce qui concerne l'examen des affaires ayant un caractère international. Les premiers toutefois compensent largement les seconds et justifient le déplacement du service de la pêche à Ostende. Ce transfert profitera avant tout à la production, puisque celle-ci vivra en contact journalier avec le service transféré.

CHAPITRE IV. — POSTES

Les dépenses que doit supporter le Budget des Communications pour assurer le service postal sont lourdes. Le tableau ci-dessous donne les résultats du compte d'exploitation provisoire de l'exercice 1949. Il démontre l'énorme

Voordelen.

1° De nieuwe directie die aldus te Oostende tot stand komt, zal in voortdurend en rechtstreeks contact met de vissers, de reders en de grossiers-expeditieuren kunnen werken. Zij zal onverwijld gevolg kunnen geven aan de lopende aangelegenheden van dagelijks bestuur; in dit opzicht zal de maatregel doeltreffend zijn in de mate dat aan het hoofd van de nieuwe dienst bevoegdheid wordt opgedragen.

De overplaatsing van de directie naar Oostende zal dus op tijdsbesparing en minder schrijfwerk uitlopen, voor alle aangelegenheden die ter plaatse kunnen worden afgedaan.

2° De belangrijkste zaken, die een beslissing van de directeur-generaal van het Zeewezen of van de Minister vergen, zullen, na grondig onderzoek ter plaatse, zoals voorheen aan het hoofdbestuur worden voorgelegd. De centrale diensten, die nu van de briefwisseling omtrent gewone zaken ontlast zijn, zullen zich dus meer kunnen wijden aan beginselvraagstukken. Daartoe is voorzien dat de directeur-generaal door een adjunct-adviseur voor de visserij zal worden bijgestaan.

Bezwaren.

Het enig bezwaar van die decentralisatie is dat de dienst van de hoofdstad verwijderd wordt. Immers, de vraagstukken in verband met het afsluiten van handelsakkoorden, met het invoer- en uitvoerregime van zeeproducten, alsmede de vraagstukken die in het bestek van Benelux, van de F.A.O., de O.E.C.E., enz., dienen onderzocht, moeten uiteraard in samenwerking met de bevoegde diensten van de te Brussel gevestigde ministeriële departementen en soms zelfs in de Interministeriële Economische Commissie worden behandeld. Om dit bezwaar te overnemen en voortdurende verplaatsingen van ambtenaren uit de provincie te vermijden, werd een adviseur-adjunct van de directeur-generaal belast met de verbinding tussen de dienst der visserij en de verschillende ministeriële departementen.

Kortom, de maatregel biedt tegelijk voordelen welke een snellere oplossing van lopende vraagstukken mogelijk maken, en nadelen ter zake van onderzoek der aangelegenheden met internationaal karakter. De voordelen wegen echter ruimschoots tegen de nadelen op en rechtvaardigen de overplaatsing van de dienst der visserij naar Oostende. Hierbij zal vooral de productie gebaat zijn, vermits zij in dagelijks contact met de overgeplaatste dienst zal staan.

HOOFDSTUK IV. — POSTERIEN

De uitgaven waarin de begroting van Verkeerswezen ter verzekering van de postdienst inoet voorzien zijn zwaar. De onderstaande tabel geeft de uitkomsten van de voorlopige bedrijfsrekening over het dienstjaar 1949. Zij

importance des dépenses de personnel dans l'ensemble des dépenses. Elles représentent en effet 80 p.c. des dépenses effectuées annuellement par l'administration des Postes.

Compte d'exploitation provisoire de l'exercice 1949.

DEPENSES

Dépenses de personnel	fr. 1.609.864.874
Dépenses de matériel	106.319.395
Subsides et subventions	150.000
Dépenses de prévoyance sociale	915.105
Dépenses diverses	6.819.018
Total des dépenses figurant au Budget de la Poste	1.724.068.392
Décompte avec les offices étrangers	38.972.674
Pensions	132.000.000
Subsides à la caisse des ouvriers	3.819.000
Caisse des veuves et orphelins	(1)
Autres dépenses	44.188.112
Charges financières	24.500.000
Dépenses en matière (Office Central des fournitures)	31.750.000
Loyer des bâtiments postaux (Budget des T.P.)	8.400.000
Entretien des bâtiments postaux (Budget des T.P.)	14.815.000
Total	2.022.513.178

RECETTES

Vente des valeurs postales	fr. 874.365.970
Affranchissement en espèces	222.372.115
Affranchiss. abonnements journaux	26.356.980
Vente des permis de pêche	100.000
Service des chèques et virements	119.392.980
Franchises	2.791.796
Remboursements d'avances budgétaires	5.238.148
Redevances pour prestations effectuées pour d'autres administrations	52.300.000
Recettes diverses	17.482.196
Total	1.320.400.185

Ce tableau fait apparaître un déficit de 702.112.993 fr. Toutefois si l'on tient compte de certaines recettes fictives, dont bénéficie l'Etat, mais qu'en réalité l'administration des Postes devrait être à même de faire et qui sont :

RECETTES FICTIVES

Franchises des services de l'Etat (ne figurant plus au Budget des Voies et Moyens)	fr. 109.231.950
--	-----------------

(1) Compris dans les dépenses de personnel.

levert het bewijs van het zeer groot belang van de personeelsuitgaven in het geheel der uitgaven. Zij vertegenwoordigen, inderdaad, 80 t.h. van de jaarlijks door het Bestuur der Posterijen verrichte uitgaven.

Voorlopige bedrijfsrekening over het dienstjaar 1949.

UITGAVEN

Personeelsuitgaven	fr. 1.609.864.874
Uitgaven aan materieel	106.319.395
Subsidiën en toelagen	150.000
Uitgaven voor sociale voorzorg	915.105
Allerlei uitgaven	6.819.018
Totaal der uitgaven voorkomende in de begroting der Posterijen	1.724.068.392
Verrekening met de buitenlandse diensten	38.972.674
Pensioenen	132.000.000
Subsidiën aan de Werkliedenkas	3.819.000
Weduwen- en Wezenkas	(1)
Andere uitgaven	44.188.112
Financiële lasten	24.500.000
Uitgaven materieel (Centrale Bur. Benodigd.)	31.750.000
Huur van de postgebouwen (Begroting der T.P.)	8.400.000
Onderhoud der postgebouwen (Begroting der T.P.)	14.815.000
Totaal	2.022.513.178

ONTVANGSTEN

Verkoop van postwaarden	fr. 874.365.970
Frankering in specie	222.372.115
Frankering abonnements dagbl.	26.356.980
Verkoop visakten	100.000
Dienst der checks en overschrijvingen	119.392.980
Portvrijdom	2.791.796
Terugbetaling begrotingsvoorschotten	5.238.148
Retributiën voor door andere administraties verrichte dienstverleningen	52.300.000
Allerlei ontvangsten	17.482.196
Totaal	1.320.400.185

Deze tabel wijst op een tekort van 702.112.993 fr. Houdt men evenwel rekening met sommige fictieve ontvangsten, die de Staat ten goede komen, maar die in werkelijkheid door het Bestuur der Posterijen zouden moeten kunnen verricht worden, en zijn :

FICTIEVE ONTVANGSTEN

Portvrijdom van de Staatsdiensten (komen niet meer voor in de Rijksmiddelenbegroting)	fr. 109.231.950
---	-----------------

(1) Begrepen in de personeelsuitgaven.

Franchises correspondances en A.B.O. (en Allemagne)	7.500.000
Mali de l'Office des Chèques postaux qui devrait normalement être pris en charge par le département des Finan- ces qui dispose des fonds dormants sans payer d'intérêt	148.015.000
Débit de valeurs fiscales, de retraite, remboursement des fonds de combat- tants, paiement des coupons d'inté- rêts	17.292.954
Soit au total	282.039.904

le déficit peut être ramené à :

$$702.112.993 - 282.039.904 = 420.073.089 \text{ fr.}$$

Pour absorber ce déficit, il faudrait ramener les dépenses de personnel à 74 p.c. de leur montant actuel. Mais avec l'organisation actuelle il ne peut être question d'envisager de ce côté des économies qui puissent compenser les pertes constatées actuellement.

Ou bien il faudrait une compensation de 34 p.c. de chaque poste du tarif actuellement appliqué. Il ne peut en être question.

Ces considérations soulignent la difficulté de la solution. La Poste continue cependant à étudier les mesures à prendre pour équilibrer son budget d'exploitation. A cet effet, elle met actuellement au point un projet d'adaptation des tarifs; elle s'efforce de fixer avec exactitude la valeur des prestations qu'elle accomplit à la décharge d'autres administrations ou d'organismes parastataux (Caisse d'Epargne, Département des Finances, Département du Travail et de la Prévoyance Sociale, etc.). D'autre part par une meilleure organisation du travail et par un développement de la mécanisation elle recherche les moyens susceptibles de réduire l'importance des effectifs.

La situation du compte d'exploitation de la Poste a amené certains membres à poser la question de la création d'une Régie des Postes. Le département a répondu à cette idée en faisant valoir les avantages et les inconvénients de la création d'une Régie des Postes.

Les avantages sont :

1° L'autonomie financière permettrait à la Poste de fixer avec précision ses prix de revient et d'adapter en conséquence les tarifs.

2° Grande liberté d'action au sujet de la fixation de son compte de prévision, notamment en ce qui concerne les extensions et les modernisations.

Portvrijdom briefwisseling in B.D. (in Duitsland)	7.500.000
Nadelig saldo van de postcheckdienst dat normaal zou moeten ten laste genomen worden door het Departement van Financiën, dat over de lig- gende gelden beschikt zonder rente te betalen	148.015.000
Verkoop van fiscale waarden, pensioen- zegels, terugbetaling van de gelden van oudstrijders, betaling van rente- coupons	17.292.954
Zegge totaal	282.039.904

dan kan het tekort teruggebracht worden op :

$$702.112.993 - 282.039.904 = 420.073.089 \text{ fr.}$$

Om dit tekort te verwerken, zouden de personeels-uitgaven op 74 t.h. van hun tegenwoordig bedrag moeten verminderd worden. Doch, met de tegenwoordige organisatie, kan er geen sprake zijn van bezuinigingen van die kant, waardoor de thans vastgestelde verliezen zouden goedge maakt worden.

Ofwel zou er een verhoging met 34 t.h. van elke post van het tegenwoordig toegepast tarief moeten ingevoerd worden, waarvan geen sprake kan zijn.

Uit deze beschouwingen blijkt wel de moeilijkheid om een oplossing te vinden. De Posterijen gaan thans voort met de studie van de maatregelen, te treffen om hun bedrijfsbegroting in evenwicht te brengen. Te dien einde leggen zij thans de laatste hand aan een ontwerp van aanpassing der tarieven; het Bestuur tracht met nauwkeurigheid de waarde vast te stellen van de dienstverleningen die het ter ontlasting van andere administraties of van parastatale lichamen verricht (Spaarkas, Departement van Financiën, Departement van Arbeid en Maatschappelijke Voorzorg, enz.). Anderzijds ziet het uit, door een betere inrichting van het werk en door uitbreiding van de mechanisatie, naar middelen waardoor de getalsterkte van het personeel zou kunnen verminderd worden.

De stand van de bedrijfsrekeningen van Posterijen heeft sommige leden er toe gebracht te spreken over de kwestie van de oprichting van een Regie der Posterijen. Het Departement heeft op die gedachte geantwoord met een toelichting waarin zij de voordelen en de nadelen van de oprichting van een Regie der Posterijen naar voren brengt.

De voordelen zijn :

1° De financiële zelfstandigheid die het de Posterijen mogelijk maakt nauwkeurig hun kostende prijzen vast te stellen en de tarieven dienvolgens aan te passen;

2° Grote vrijheid van beweging betreffende de vaststelling van haar begrotingsramingen, nl. wat betreft de uitbreidingen en de modernisering;

3° Suppression des contrôles et formalités administratives qui ralentissent le travail des administrations de l'Etat (Comité du Budget, Inspection des Finances).

4° Indépendance vis-à-vis de la conjoncture budgétaire de l'Etat.

5° Possibilité d'utiliser les bénéfices éventuels au perfectionnement des services et à l'octroi de facilités aux usagers.

6° Possibilité d'établir des programmes de travaux et de modernisation à longue échéance, en raison de la dissociation du Budget de la Régie vis-à-vis de celui de l'Etat qui subit les fluctuations de la situation économique.

Les inconvénients sont :

1° La création croissante d'établissements parastataux décentralisés provoque un morcellement peu souhaitable de l'autorité de l'Etat.

2° Difficulté pour une régie des Postes d'équilibrer ses dépenses par ses recettes en raison de l'intervention certaine de l'Etat dans la fixation des tarifs.

3° L'augmentation du nombre de régies ou d'administrations personnalisées rend impossible la compensation des pertes entre ces différents organismes

Il en résulte que l'Etat sera amené à soutenir les organismes financièrement défaillants, alors que les bénéfices réalisés par les autres seront investis par ceux-ci dans des installations nouvelles en vue de réduction du prix de vente de leurs prestations.

4° Difficulté plus grande de résister au personnel dans le cas de régie ou d'administration personnalisée qui estime généralement pouvoir être mieux traité que le personnel de l'Etat.

5° Les bénéfices réalisés par les entreprises prospères ne retournent jamais à l'Etat, car ils sont immobilisés dans des extensions ou affectés à des améliorations du sort du personnel.

En conclusion, le Département estime que le problème de constituer l'Administration des Postes en Régie mérite d'être étudié. Il présente, à côté d'avantages certains, des inconvénients très sérieux, d'autant plus que le service postal, par suite de l'importance de la main-d'œuvre qu'il requiert, risque de rester un service déficitaire.

Le seul avantage pratique qui résulterait de sa mise en régie serait de pouvoir établir un prix de revient exact.

3° Afschaffing van de administratieve controles en formaliteiten die het werk van de Staatsbesturen vertragen (Begrotingscomité, inspectie van Financiën);

4° Onafhankelijkheid ten opzichte van de begrotingsconjunctuur van de Staat;

5° Mogelijkheid om de eventuele winsten te gebruiken voor de volmaking van de diensten en het verlenen van meer gemak aan de gebruikers;

6° Mogelijkheid om programma's van werken en modernisering op lange termijn vast te leggen, ten gevolge van de afscheiding van de begroting van de Regie van die van de Staat welke de schommelingen van de economische toestand ondergaat.

De bezwaren zijn :

1° Het steeds stijgend aantal nieuw opgerichte gedecentraliseerde semi-overheidslichamen leidt tot een weinig wenselijke versnippering van het Staatsgezag.

2° Een Regie van Posterijen kan moeilijk haar uitgaven in evenwicht houden door haar ontvangsten, aangezien de Staat onvermijdelijk optreedt bij de vaststelling van de tarieven.

3° Door toeneming van het aantal met rechtspersoonlijkheid beklede regies of besturen kunnen de verliezen onmogelijk over die verschillende organismen verdeeld worden.

Hieruit volgt dat de Staat genoopt zal zijn de met tekort sluitende organismen te steunen, terwijl de andere hun winsten zullen beleggen in nieuwe inrichtingen met het doel de leveringsprijs van hun prestaties te verlagen.

4° Grotere moeilijkheid voor de met rechtspersoonlijkheid beklede regie of administratie om weerstand te bieden aan het personeel dat over het algemeen denkt beter te kunnen behandeld worden dan het rijksperoneel.

5° De winsten van de bloeiende ondernemingen keren nooit naar de Staat terug, want zij worden belegd in uitbreidingen of gebezigd ter verbetering van het lot van het personeel.

Als besluit oordeelt het departement dat het vraagstuk van de omvorming van het Bestuur van Posterijen tot regie verdient bestudeerd te worden. Naast onbetwistbare voordelen, biedt het zeer ernstige nadelen, des te meer daar de postdienst, ingevolge het groot aantal vereiste werkkrachten, gevaar loopt van steeds met verlies af te sluiten.

Het enig practisch voordeel uit de omvorming ervan tot regie zou zijn dat de kostprijs nauwkeurig kan vastgesteld worden.

Cet avantage, ainsi que les autres dont il est question plus haut, pourraient être obtenus par une révision de la loi sur la comptabilité de l'Etat. Celle-ci devrait être adaptée aux besoins spéciaux des services de gestion dirigés par l'Etat.

Il est certain qu'une modification de cette loi dans ce sens, ainsi que l'adoption de budgets cycliques, permettraient de donner aux administrations de gesturer la souplesse voulue tout en évitant l'éparpillement des pouvoirs de l'Etat et en respectant le principe de l'universalité des budgets.

Modernisation et transformation de locaux de la Poste.

Il n'est pas douteux que certains locaux de l'administration des Postes ne répondent que très imparfaitement à leur destination. C'est pourquoi cette administration s'est préoccupée d'établir un plan décennal pour la modernisation et la transformation de ses locaux. L'on trouvera en fin de ce rapport à l'annexe 8, la liste des travaux présentant une urgence indiscutable, de ceux qui présentent une certaine urgence mais dont l'exécution pourrait être avancée ou retardée suivant les possibilités budgétaires, et enfin de ceux qui sont nécessaires mais dont l'exécution pourrait être postposée. La nomenclature des travaux est présentée séparément pour l'agglomération bruxelloise, pour la région flamande et pour la région wallonne.

Un membre fait remarquer que les travaux de construction du bâtiment des postes d'Ostende ne progressent que très lentement. A cet observation il a été répondu que les retards sont dûs aux divergences de vue entre les administrations intéressées (Poste et T.T.) et leur architecte d'une part et les services d'urbanisme de la ville d'Ostende d'autre part.

L'on sait que l'arrêté du Régent du 23 octobre 1946 a concentré au Ministère des Travaux Publics les attributions relatives aux bâtiments de l'Etat. Le but de cette réforme a été de réunir dans une seule administration le corps des spécialistes chargés de réaliser une politique de bâtiments suivant des disciplines bien définies et ayant fait leur preuve, de standardiser les conditions d'exécution des marchés, et d'obtenir ainsi les conditions les plus avantageuses du point de vue location et achat de bâtiment.

Mais cette nouvelle réglementation présente cependant des inconvénients et l'administration des Postes chargée de les préciser a notamment signalé le manque d'adaptation de l'Administration des Bâtiments aux conceptions et aux nécessités de la Poste en matière de locaux, les longues discussions et les échanges de correspondances entre les administrations intéressées à propos des constructions et locations qui alourdissent les contentieux administratifs et provoquent des retards considérables; le manque de coordination entre les initiatives des deux administrations, ce qui entraîne des retards dans les dispositions à prendre pour l'aménagement des locaux; les conflits de

Dit en de andere hierboven vermelde voordelen, zouden kunnen verkregen worden door de wet op de rijkscomptabiliteit te herzien. Deze zou moeten aangepast worden aan de bijzondere behoeften van de door de Staat bestuurde diensten van beheer.

Zeker is het dat een wijziging van de wet in die zin, zomede het invoeren van cyclische begrotingen, het zouden mogelijk maken aan de administraties van beheer de gewenste soepelheid te verschaffen en tevens de versnippering van de macht van de Staat te vermijden en het beginsel van de algemeenheid der begrotingen te eerbiedigen.

Modernisering en verbouwing van de lokalen van de Posterijen.

Het lijkt geen twijfel, dat bepaalde lokalen van het bestuur van posterijen slechts zeer gebrekkig aan hun bestemming beantwoorden. Daarom heeft deze administratie een tienjarenplan opgemaakt voor de modernisering en de verbouwing van haar lokalen. Aan het einde van dit verslag, in bijlage 8, vindt men de lijst van de werken die onbetwistbaar spoedeisend zijn, van degene die een zekere spoed eisen maar waarvan de uitvoering kan versneld of vertraagd worden volgens de begrotingsmogelijkheden, en ten slotte van degene die nodig zijn, doch waarvan de uitvoering kan uitgesteld worden. Een afzonderlijke lijst is opgemaakt voor de Brusselse agglomeratie, het Vlaams landsgedeelte en het Waals landsgedeelte.

Een lid heeft doen opmerken dat de oprichting van het postgebouw te Oostende zeer traag vordert. Hierop werd geantwoord dat de vertraging te wijten is aan de meningsverschillen tussen de betrokken besturen (posterijen en T.T.) en hun architect, eensdeels, en de diensten van stedenbouw der stad Oostende, anderdeels.

Men weet dat bij besluit van de Regent van 23 Oktober 1946, de bevoegdheden betreffende de rijksgebouwen onder het ministerie van Openbare Werken gebracht zijn. Doel van deze hervorming was het corps van specialisten belast met het verwezenlijken van een politiek van gebouwen volgens welomschreven en beproefde beginselen, in één administratie onder te brengen, de voorwaarden ter uitvoering van de akkoorden te standardiseren, en aldus zo gunstig mogelijke voorwaarden uit het oogpunt van huur en aankoop van gebouwen te verkrijgen.

Maar deze nieuwe regeling biedt nochtans zekere nadelen en het bestuur van posterijen, dat er mee belast is ze nader te omschrijven, heeft o.m. gewezen op het gebrek aan aanpassing van het Bestuur der Gebouwen aan de opvattingen en de behoeften van Posterijen op gebied van lokalen; op de langdurige besprekingen en de briefwisseling tussen de betrokken besturen in verband met nieuwbouw en huur, die zich nog bij de administratieve geschillen komen voegen en aanzienlijke vertraging veroorzaken; op het gebrek aan coördinatie tussen de initiatieven van de twee besturen, hetgeen leidt tot vertraging bij het treffen van de beslissingen voor de geschiktmaking van de

compétence lorsqu'il s'agit des bâtiments occupés en partie par la Régie des T.T. ou bien érigés dans les dépendances d'une gare de la S.N.C.B.; et enfin des difficultés d'interprétation quant aux imputations budgétaires car certaines dépenses doivent suivant leur nature être imputées à charge du budget de la Poste ou de celui des Travaux Publics.

Un membre de votre Commission a désiré connaître les raisons qui avaient causé les retards dans la construction du bâtiment des chèques postaux et savoir quels étaient les crédits dont disposait le département pour achever les travaux. A cette question il a été répondu, que la période de 1937 à 1940 a été utilisée pour l'acquisition et les expropriations nécessaires, ainsi que pour la construction du gros œuvre qui a été terminée en 1941. L'immeuble a été réquisitionné alors par les armées et l'occupation n'a cessé qu'en août 1946. C'est alors en 1946 que le département des Travaux Publics a fait procéder à l'adjudication de la première phase du parachèvement ou plus exactement de la remise en état du bâtiment après l'occupation par les armées occupantes et alliées. Les travaux furent alors repris en 1947 et exécutés sous la direction de l'administration des Postes. Toutefois, toutes les installations électromécaniques, chauffage, conditionnement de l'air, se firent d'après les études, devis, cahiers des charges élaborés par les services spécialisés du département des Travaux Publics, mais imputés sur le budget des Postes. Actuellement il reste à terminer l'installation de la deuxième série d'escalators, à garnir les mains courantes des escalators, et à installer les machines pour le conditionnement de l'air. Le nouvel immeuble pourra être entièrement occupé en fin décembre 1950 ou au début de 1951 si la commission d'agrégation des entrepreneurs marque son accord sur l'exécution de l'entreprise des machineries pour le conditionnement de l'air par la firme Sulzer (Suisse).

Mais dès à présent sont installés dans le nouvel immeuble, la direction supérieure des Chèques postaux, les services d'ouvertures de comptes, le service de contentieux commercial, le service de classement avec la Transorma et le service des archives; cette occupation représente environ 20 p.c. de la capacité de l'immeuble.

Le tableau ci-dessous donne le relevé des crédits sollicités, accordés et utilisés :

Exercices	Crédits sollicités	Crédits accordés	Crédits utilisés
1947	98.500.000	98.500.000	84.500.000
1948	100.000.000	100.000.000	91.000.000
1949	30.000.000	15.000.000	15.000.000
	17.500.000	17.500.000	
1950	15.000.000	14.500.000	

lokalen; op de bevoegdheidsbetwistingen wanneer het gaat over gebouwen die gedeeltelijk door de regie van T.T. betrokken zijn, ofwel opgericht zijn in de aanhorigheden van een station van de N.M.B.S.; en tenslotte op de moeilijkheden van verklaring inzake begrotingsaanschrijvingen, want sommige uitgaven moeten volgens hun aard aangeschreven worden op de begroting van Posterijen of op die van Openbare Werken.

Een lid van uw Commissie wenste de redenen te kennen van de vertraging bij het optrekken van het gebouw van de Postchecks en te vernemen over welke kredieten het departement beschikte om de werken te voltooien. Hierop werd geantwoord dat de periode van 1937 tot 1940 gebruikt werd voor de verkrijging en voor de noodzakelijke onteigeningen, zomede voor het optrekken van de ruwbouw die in 1941 af was. Het gebouw werd alsdan door het leger opgeëist en zulks nam slechts een einde in Augustus 1946. Alsdan, in 1946, liet het departement van Openbare Werken overgaan tot de aanbesteding van het eerste stadium van de voltooiing, of juist gezegd van het weder geschikt maken van het gebouw nadat het door de bezettende en geallieerde legers betrokken was geweest. De werken werden daarna hervat in 1947 en uitgevoerd onder de leiding van het Bestuur van Posterijen. Alle electro-mechanische installaties, verwarming, air-conditioning, zijn aangelegd volgens de studies, bestekken en aanbestedingsvoorwaarden opgesteld door de gespecialiseerde diensten van het departement van Openbare Werken, doch de uitgaven werden aangerekend op de begroting van Posterijen. Thans dient de opstelling van de tweede serie escalators nog voltooid, de handgrepen van escalators dienen aangebracht, en de machines voor de air-conditioning dienen opgesteld. Het nieuw gebouw zal in zijn geheel kunnen betrokken worden einde December 1950 of begin 1951, indien de aanvaardingscommissie van de ondernemers akkoord gaat met de uitvoering van de machines voor air-conditioning door de firma Sulzer (Zwitserland).

Maar reeds nu zijn in het nieuw gebouw de hogere directie van de postchecks, de diensten voor opening van rekeningen, de dienst van de handelsgeschillen, de classificatiedienst met de Transorma en de archiefdienst ondergebracht; zulks vertegenwoordigt ongeveer 20 t.h. van de beschikbare ruimte van het gebouw.

Onderstaande tabel vermeldt de gevraagde, de toegestane en de gebruikte kredieten.

Dienstjaren	Gevraagde kredieten	Toegestane kredieten	Gebruikte kredieten
1947	98.500.000	98.500.000	84.500.000
1948	100.000.000	100.000.000	91.000.000
1949	30.000.000	15.000.000	15.000.000
	17.500.000	17.500.000	
1950	15.000.000	14.500.000	

Un membre a désiré connaître quels étaient les résultats obtenus par la création à Liège et à Anvers des bureaux permettant le paiement des chèques postaux à vue. A cette demande il a été répondu que les titulaires ayant adhéré au service de prélèvement à vue ne représentaient à Liège et à Anvers après une expérience de plus de 3 ans que respectivement 26 et 23 p.c. du nombre de titulaires établis dans les agglomérations dont il s'agit et que chacun des titulaires intéressés au nouveau système de paiement n'avait pas effectué en moyenne plus de 5 opérations au cours de l'exercice considéré, et dans ces conditions l'administration, en raison de la dépense élevée qu'entraîne ce service, ne jugeait pas utile de l'étendre à d'autres localités importantes du pays.

* * *

Un membre a demandé quel était le résultat obtenu par l'utilisation des machines à trier la correspondance. Il a été répondu à cette demande que la machine à trier permet de réduire à une au lieu de deux le nombre de manipulations des correspondances et d'activer par conséquent l'expédition de celles-ci. Le rendement du tri manuel n'atteint pas toujours 1.500 pièces à l'heure tandis que celui de la machine va de 2.400 à 2.800 pièces. L'utilisation de la machine à trier, à Gand X, assura sans accroissement de personnel, une augmentation de rendement de 54 p.c.

Dans ces conditions l'administration des Postes envisage l'installation de machines à trier à Anvers X, à Charleroi I, à Liège X et au bureau centralisateur de tri prévu dans les bâtiments de la nouvelle gare du Midi.

Il est question de la construction d'une machine à trier de conception nationale, mais par suite de retards dans la réception de certaines pièces par le fabricant et aussi de modifications survenues en cours de construction, la livraison de cette machine sera retardée de quelques mois.

* * *

L'administration a procédé antérieurement à des acquisitions d'appareils de distribution automatique de timbres et de cartes postales en Suisse, en Angleterre et en Hollande, mais elle n'a éprouvé que des mécomptes dus aux grandeurs différentes des timbres et à la diversité des pièces de monnaie au point de vue poids, dimensions et alliages.

* * *

Enfin une question a été posée pour connaître où en était la question des barèmes spéciaux demandés par les agents des Postes. La réponse donnée à cette question indique que la revalorisation des fonctions du Ministère des Communications est actuellement à l'examen : Un Comité qui avait été chargé par la Commission Consulta-

Een lid wenst de uitlagen te kennen van de oprichting, te Luik en te Antwerpen, van kantoren waar postchecks op zicht kunnen uitbetaald worden. Hierop werd geantwoord dat het aantal houders van postcheckrekeningen, die toegetreden zijn tot de dienst van uitbetaling op zicht te Luik en te Antwerpen, na een proefneming van meer dan drie jaar, respectievelijk slechts 26 en 33 t.h. uitmaakten van het aantal houders van postcheckrekeningen, gevestigd in de betrokken agglomeraties, dat elk van de houders betrokken bij het nieuw betalingsstelsel gemiddeld niet meer dan 5 verrichtingen had gedaan in de loop van het beschouwde dienstjaar en dat de administratie het, in die omstandigheden, wegens de hoge uitgaven niet nuttig oordeelde de dienst tot andere belangrijke gemeenten van het land uit te breiden.

* * *

Een lid wenste de uitslag te kennen van het gebruik van sorteermachines voor de briefwisseling. Hierop werd geantwoord dat het met de sorteermachine mogelijk is het aantal behandelingen van de briefwisseling van twee terug te brengen op één, en derhalve de verzending daarvan te bespoedigen. Het rendement van de handsortering bereikt niet altijd 1.500 stukken per uur, terwijl de machine gaat van 2.400 tot 2.800 stukken. Het gebruik van sorteermachines te Gent X heeft, zonder vermeerdering van het personeel, het rendement doen toenemen met 54 t.h.

In die omstandigheden neemt het bestuur van Posterijen zich voor sorteermachines in dienst te stellen te Antwerpen X, Charleroi I, Luik X en in het centraal sorteerbureau dat in de gebouwen van het nieuwe Zuidstation zal ondergebracht worden.

Er is sprake van de bouw van een op nationale opvattingen steunende sorteermachine, maar doordat de fabrikant sommige stukken met vertraging ontvangen heeft, zomede ingevolge wijzigingen aangebracht tijdens de bouw; zal de levering van deze machine enkele maanden vertraging ondergaan.

* * *

Tevoren had het Bestuur apparaten voor automatische verdeling van postzegels en postkaarten aangekocht in Zweden, in Engeland en in Nederland, maar deze hebben slechts teleurstellingen opgeleverd wegens de verschillende afmetingen van de postzegels en de verscheidenheid van de muntstukken uit het oogpunt van gewicht, afmetingen en legeringen.

* * *

Ten slotte werd gevraagd hoever het stond met de bijzondere weddeschalen voor het personeel van Posterijen aangevraagd. In het hierop gegeven antwoord, wordt gezegd dat de revalorisatie der ambten van het ministerie van Verkeerswezen thans onderzocht wordt. Een comité dat door de syndicale commissie van advies er mede be-

tive Syndicale de coordonner les propositions introduites à ce sujet par les différents sous-comités de consultation syndicale, vient de terminer ses travaux. Le rapport définitif de ce comité de coordination sera soumis incessamment à l'avis du Comité de Coordination Syndicale départemental.

CHAPITRE V. — AERONAUTIQUE.

Régie des Voies Aériennes.

L'intervention financière de l'Etat dans les dépenses de la Régie des Voies Aériennes est inscrite à l'article 26 du budget des dépenses ordinaires pour une somme de 111.600.000 fr. Mais un amendement déposé par le gouvernement a réduit cette subvention à 104.294.000 fr.

Votre Commission a désiré connaître quel était le programme d'équipement de l'infrastructure aéronautique. Il a été répondu à cette question que le programme de développement de l'infrastructure aéronautique était basé sur un rapport d'ensemble en date du 14 mai 1947, qui a été établi par le Comité Consultatif de la Régie des Voies Aériennes et approuvé par le chef du Département. Il a servi de ligne de conduite dans l'établissement des budgets annuels de la R.V.A. Ce programme a été cependant modifié à la lumière des résultats acquis en matière de navigation aérienne.

Il prévoit actuellement :

- a) un **aérodrome intercontinental** ouvert au trafic aérien commercial à Melsbroek;
- b) **deux aérodromes de diversion** susceptibles de recevoir les avions commerciaux en cas de fermeture de l'aérodrome de Melsbroek pour cause d'insuffisance de la visibilité. Le choix de ces aérodromes de diversion est essentiellement conditionné par des éléments d'ordre climatique.

En principe le choix de l'emplacement de ces aérodromes de diversion avait été : St-Hubert et Ostende où il existait déjà un aérodrome avant la guerre.

L'équipement de ces aérodromes de diversion ne doit, néanmoins, être poursuivi que dans la mesure où les possibilités d'offrir des diversions présentent un intérêt économique suffisamment accentué.

A cet égard, le Chef du Département estime que les aérodromes d'Anvers et d'Ostende conviennent le mieux comme terrains de diversion.

last was de hieromtrent door de verschillende syndikale subcomités van advies ingediende voorstellen te ordenen heeft zijn werkzaamheden beëindigd. Het definitief verslag van dit coördinatiecomité zal eerlang voorgelegd worden aan het advies van het departementeel syndikaal comité van advies.

HOOFDSTUK V. — LUCHTVAART.

Regie der Luchtvaartwegen.

De financiële bijdrage van de Staat tot de uitgaven van de Regie der Luchtvaartwegen is vermeld in artikel 26 van de begroting der gewone uitgaven, voor een som van 111.600.000 fr. Doch een door de Regering ingediend amendement heeft die subsidie op 104.294.000 fr. verminderd.

Uw Commissie heeft het verlangen uitgedrukt het uitrustingsprogramma te kennen van de landinstallaties der luchtvaarterreinen. Op die vraag werd geantwoord dat het programma van uitbreiding van de landinstallaties der luchtvaarterreinen gebaseerd was op een overzichtelijk verslag van 14 Mei 1947, dat werd uitgewerkt door het Comité van advies van de Regie der Luchtvaartwegen en goedgekeurd door het hoofd van het departement. Het heeft tot leidraad gediend bij het opmaken van de jaarlijkse begrotingen van de Regie der Luchtvaarten. Dit programma werd nochtans gewijzigd in het licht van de ter zake van luchtvaart verkregen uitslagen.

Het voorziet thans :

- a) Een **intercontinentaal luchtvaarterrein** dat voor het handelsverkeer door de lucht openstaat te Melsbroek;
- b) **Twee afleidingsluchtvaarterreinen** geschikt om de handelsvliegtuigen te ontvangen in geval van sluiting van het luchtvaarterrein te Melsbroek om reden van ontoereikende zichtbaarheid. De keuze van die afleidingsterreinen is essentieel verbonden aan factoren van luchtgesteldheid.

In beginsel was de keuze van de ligging van die luchtvaarterreinen gevallen op : St-Hubert en Oostende, waar reeds vóór de oorlog een luchtvaarterrein bestond.

De uitrusting van die afleidingsluchtvaarterreinen moet niettemin slechts voortgezet worden in de mate waarin de mogelijkheden om afleiding te bieden van doorslaand economisch belang zijn.

In dit opzicht is het hoofd van het departement van oordeel dat de luchtvaarterreinen te Antwerpen en te Oostende het best passen als afleidingsterreinen.

Dans les circonstances actuelles il n'est pas opportun d'aménager l'aérodrome de St-Hubert comme terrain de diversion, pour les raisons suivantes :

1° les frais sont trop élevés;

2° le terrain est trop éloigné des centres de sorte que les pilotes des grandes lignes aériennes ne seront pas disposés à y atterrir en cas de mauvais temps.

Le trafic normal y est si peu développé que l'aérodrome ne serait utilisé que pendant peu de jours par an.

Dans la situation actuelle de l'aviation commerciale en Belgique, la création d'aérodromes qui ne seraient utilisés que comme aérodromes de diversion, n'est pas justifiée.

En vue de réduire les investissements au strict minimum, il a été envisagé de limiter le développement de l'aérodrome d'Ostende aux avions bi-moteurs, les avions quadri-moteurs éventuellement déroutés pouvant utiliser l'aérodrome de Coxyde.

c) **aérodromes dits « commerciaux »** ouverts aux avions commerciaux d'un tonnage maximum de 15 tonnes (bi-moteurs moyens actuellement en exploitation) et accessibles de plus à l'aviation de tourisme.

Il a été estimé qu'un semblable aérodrome devait être mis à la disposition des principaux centres industriels, commerciaux, portuaires du pays et notamment : Anvers, Liège, Gand et Charleroi.

Le développement de ces aérodromes passait néanmoins en 2^{me} urgence par rapport aux réalisations à effectuer à l'aéroport national de Melsbroek.

Le rôle de ces aérodromes a essentiellement pour but de favoriser le développement d'un réseau de liaisons d'apport, du transport de fret, du taxi-aérien, de l'écologie et de l'entraînement des pilotes du tourisme et du sport aérien.

d) **des aérodromes touristiques**; en ce qui concerne ces aérodromes, le programme se limitait à un aérodrome dans chacune des régions touristiques les plus représentatives : au Zoute et à Spa.

D'autre part, l'absolue nécessité d'écarter de l'aérodrome de Melsbroek les avions non équipés pour le vol aux instruments ou encore les avions utilisés pour l'écologie et l'entraînement, étant donné le danger qui en résulterait nécessairement, il s'avérait indispensable de prévoir un aérodrome plus spécialement réservé au tourisme, à l'écologie et au sport aérien au voisinage de l'agglomération

In de tegenwoordige omstandigheden is het niet wenselijk het luchtvaartterrein te St-Hubert als afleidingsterrein in te richten om de volgende redenen :

1° de kosten zijn te hoog;

2° het terrein is te ver afgelegen van de centra, zodat de piloten van de grote luchtvaartlijnen niet zullen geneigd zijn er te landen in geval van slecht weer.

Het normaal luchtverkeer is er zo weinig druk dat het luchtvaartterrein slechts gedurende luttele dagen per jaar zou gebruikt worden.

In de tegenwoordige toestand van het handelsvliegwezen in België is het oprichten van luchtvaartterreinen, die slechts als afleidingsterreinen zouden gebruikt worden, niet verantwoord.

Ten einde de beleggingen tot het strict minimum te beperken, werd in overweging genomen de uitbreiding van het luchtvaartterrein te Oostende te beperken tot de tweemotorige vliegtuigen, aangezien de eventueel van hun weg afgebrachte viermotorige vliegtuigen het luchtvaartterrein te Koksijde kunnen gebruiken.

c) **Zg. handelsluchtvaartterreinen** open voor handelsvliegtuigen met een maximum ruimte van 15 T (middelgrote tweemotorige vliegtuigen thans in bedrijf) en buitendien toegankelijk voor toerismevliegtuigen.

Er werd geoordeeld dat zulk luchtvaartterrein ter beschikking van de voornaamste nijverheids-, handels- en havencentra moest gesteld worden, nl. Antwerpen, Luik, Gent en Charleroi.

De uitbreiding van die luchtvaartterreinen kwam niettemin in de tweede plaats van dringende noodzakelijkheid in verhouding tot de aan de nationale luchthaven te Melsbroek uit te voeren werken.

De rol van die luchtvaartterreinen bestaat in hoofdzaak in het begunstigen van de ontwikkeling van een net van aanvoerverbindingen, van het vrachtvervoer, van lucht-taxivervoer, van het vliegonderricht en de oefening van de piloten van toerisme- en sportvliegtuigen.

d) **Toerismeluchtvaartterreinen**; wat die luchtvaartterreinen betreft, was het programma beperkt tot een luchtvaartterrein in elk van de meest vooraanstaande toerismestreken : Het Zoute en Spa.

Gelet anderzijds op de volstrekte noodzakelijkheid om van het luchtvaartterrein te Melsbroek de vliegtuigen weg te houden die niet uitgerust zijn voor het vliegen met instrumenten of nog van de als lesvliegtuig en oefenvliegtuig gebruikte toestellen, en mede gelet op het gevaar dat daaruit noodzakelijkerwijs zou voortvloeien, bleek het nodig een meer in het bijzonder voor toerisme, vlieg-

bruxelloise. L'emplacement de cet aéroport a été choisi à Grimbergen.

II. — Réalisation de ce programme.

L'activité de la Régie des Voies Aériennes peut être caractérisée pour la période 1946-1950 de la façon suivante :

- les efforts principaux ont été portés sur la mise en état de l'aéroport national et son adaptation aux besoins des transports aériens commerciaux;
- en ce qui concerne les aéroports commerciaux et de tourisme, les travaux ont été limités au minimum indispensable à la sécurité de l'utilisation de ces aéroports.

En ce qui concerne l'achèvement des réalisations prévues aux programmes 1947 à 1950 ainsi que les travaux ultérieurs à entamer dans un avenir proche, la situation se présente comme suit :

1° Aéroport Intercontinental de Melsbroek.

- a) expropriation de terrains réquisitionnés :
dépense estimée à 25.500.000 fr. (budget 1950);
- b) expropriations supplémentaires :
110.000.000 fr. (budgets ultérieurs);
- c) prolongement de pistes et de chemins de circulation, aire d'embarquement, route, distribution d'eau, gaz, égout, nivellement, drainage, plantations :
 - 15.550.000 fr. (reliquat des budgets de 1947, 48 et 49);
 - 2.500.000 fr. (budget 1950);
 - 20.000.000 fr. (budgets ultérieurs);
- d) bâtiments d'exploitation :
 - 8.500.000 fr. (reliquat des budgets 1947, 48 et 49);
 - 20.500.000 fr. (budgets ultérieurs);
- e) bâtiments destinés aux compagnies de transport aérien :
 - 78.100.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
 - 10.000.000 fr. (budget 1950);
 - 20.250.000 fr. (budgets ultérieurs);
- f) bâtiments et installations destinés à la Force Aérienne (1) :
 - 7.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);

(1) f) En ce qui concerne les bâtiments et installations destinés à la Force Aérienne : leur construction dépend du résultat des pourparlers entamés avec le Département de la Défense Nationale et qui ont trait à la désaffectation de l'aéroport de Haren.

derricht en luchtvaart voorbehouden luchtvaartterrein in de nabijheid van de Brusselse agglomeratie te voorzien. Het terrein voor het aanleggen van dit vliegveld werd gekozen te Grimbergen.

II. — Uitvoering van dit programma.

De bedrijvigheid van de Regie der Luchtwezen kan voor het tijdperk 1946-1950 op de volgende wijze gekenschetst worden :

- de voornaamste krachtinspanningen gingen naar het bedrijfsklaar maken van het nationaal luchtvaartterrein en de aanpassing ervan aan de behoeften van het handelsverkeer door de lucht;
- wat de handels- en toerismeluchtvaartterreinen betreft, werden de werken beperkt tot het minimum dat onontbeerlijk is voor de veiligheid van gebruik van die luchtvaartterreinen.

Wat de voltooiing van de in de programma's 1947 tot 1950 voorziene werken en van de in de nabije toekomst aan te vangen latere werken betreft, doet de toestand zich voor als volgt :

1° Intercontinentaal luchtvaartterrein te Melsbroek.

- a) onteigening van opgeëiste gronden :
uitgave geraamd op 25.500.000 fr. (begroting 1950);
- b) aanvullende onteigeningen :
110.000.000 fr. (latere begrotingen);
- c) verlenging van startbanen en rijwegen, inschepingsterreinen, verkeersweg, watervoorziening, gas, riool, nivellering, drainering, aanplantingen :
 - 15.550.000 fr. (overschot van de begrotingen 1947, 1948 en 1949),
 - 2.500.000 fr. (begroting 1950),
 - 20.000.000 fr. (latere begrotingen);
- d) bedrijfsgebouwen :
 - 8.500.000 fr. (overschot van de begrotingen 1947, 1948 en 1949),
 - 20.500.000 fr. (latere begrotingen);
- e) gebouwen bestemd voor de luchtvaartmaatschappijen :
 - 78.100.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
 - 10.000.000 fr. (begroting 1950),
 - 20.250.000 fr. (latere begrotingen);
- f) gebouwen en installaties bestemd voor de luchtmacht (1) :
 - 7.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),

(1) f) Wat de voor de luchtmacht bestemde gebouwen en installaties betreft : het bouwen daarvan is afhankelijk van de onderhandelingen met het departement van Landsverdediging, betreffende het buiten gebruik stellen van het luchtvaartterrein te Haren.

— 50.000.000 fr. (budgets ultérieurs);

g) balisage lumineux et signalisation lumineuse :

- 5.700.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- 3.000.000 fr. (budget 1950);
- 1.000.000 fr. (budgets ultérieurs).

En dehors des hangars réservés à la Sabena (voir paragraphe e) ci-dessus) lesquels ont été développés conformément au plan définitif d'aménagement de l'aérodrome de Melsbroek les autres réalisations indiquées ci-dessus ont pour objet l'achèvement de l'aménagement et de l'adaptation provisoire de l'aérodrome de Melsbroek aux besoins des transports aériens, commerciaux, continentaux et inter-continentaux.

2° Aéroport commercial et touristique d'Anvers.

La situation de cet aéroport au point de vue achèvement des programmes antérieurs et réalisations prochaines peut se caractériser comme suit :

- a) expropriation de parcelles réquisitionnées :
 - 23.370.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
 - 35.230.000 fr. (budget 1950);
- b) agrandissement et aménagement de l'aire d'embarquement et des chemins de circulation :
 - 3.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
 - 1.000.000 fr. (budget 1950);
 - 3.600.000 fr. (budgets ultérieurs);
- c) hangars :
 - 7.500.000 fr. (budgets ultérieurs);
- d) balisage du terrain :
 - 3.200.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- e) outillage, mobilier, distribution d'eau, divers :
 - 330.000 fr. (budget 1950).

3° Aéroport de Liège (Bierset).

Achèvement des programmes antérieurs et réalisations futures :

- a) expropriation de terrains réquisitionnés :
 - 5.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- b) remplacement de la piste d'atterrissage :
 - 15.000.000 fr. (budgets ultérieurs);
- c) nivellement, distribution d'eau, balisage du terrain :
 - 2.250.000 fr. (budget 1950);
 - 3.000.000 fr. (budgets ultérieurs).

— 50.000.000 fr. (latere begrotingen);

g) lichtbebakening en lichtseinen :

- 5.700.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
- 3.000.000 fr. (begroting 1950),
- 1.000.000 fr. (latere begrotingen).

Behalve de voor de Sabena voorbehouden vliegtuiglloodsen (zie par. e) hierboven), welke uitgebreid werden overeenkomstig het definitief aanleggingsplan van het luchtvaartterrein te Melsbroek, hebben de andere hierboven aangewezen verwezenlijkingen tot doel de voltooiing van de aanleg en de voorlopige aanpassing van het luchtvaartterrein te Melsbroek aan de behoeften van het luchtverkeer op handels-, continentaal en intercontinentaal gebied.

2° Handels- en toerismeluchtvaartterrein te Antwerpen:

De toestand van dit luchtvaartterrein uit oogpunt van de voltooiing van de vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen kan als volgt gekenschetst worden :

- a) onteigening van opgeëiste percelen :
 - 23.370.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
 - 35.230.000 fr. (begroting 1950);
- b) vergroting en aanleg van het inschepingsvlak en van de rijwegen :
 - 3.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
 - 1.000.000 fr. (begroting 1950),
 - 3.600.000 fr. (latere begrotingen);
- c) lloodsen :
 - 7.500.000 fr. (latere begrotingen);
- d) bebakening van het terrein :
 - 3.200.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);
- e) werktuigen, mobiliair, waterleidingen, verschillende :
 - 330.000 fr. (begroting 1950).

3° Luchtvaartterrein te Luik (Bierset).

Voltooiing der vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen :

- a) onteigeningen van opgeëiste terreinen :
 - 5.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);
- b) vervanging van het landingsvlak :
 - 15.000.000 fr. (latere begrotingen);
- c) nivellering, waterleidingen, bebakening van het terrein :
 - 2.250.000 fr. (begroting 1950),
 - 3.000.000 fr. (latere begrotingen).

4° Aérodrome de Gand.

L'établissement de l'autostrade Bruxelles-Gand et celui du canal de jonction projetés par le département des Travaux Publics constitueront un obstacle à toute extension ultérieure de l'aérodrome de Gand.

Dans l'état actuel et immédiatement futur, des besoins, l'aérodrome pourra néanmoins être maintenu à son emplacement actuel moyennant certaines précautions et aménagements actuellement à l'étude.

Achèvement des programmes antérieurs et réalisations futures :

a) expropriations :

- 35.500.000 fr. (budget 1950). (En fait, la R.V.A. s'efforce de louer les terrains étant donné la situation précaire de l'aérodrome vis-à-vis d'un avenir éloigné.);

b) nivellement :

- 3.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);

c) aire d'embarquement, buvette, distribution d'eau :

- 1.750.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);

d) balisage :

- 900.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- 2.000.000 fr. (budgets ultérieurs).

5° Aérodrome de Charleroi-Gosselies.

Achèvement des programmes antérieurs et réalisations futures :

a) expropriations :

- 13.200.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48, 49 et 1950);
- 3.000.000 fr. (budgets ultérieurs);

b) remplacement des pistes d'atterrissage et de circulation :

- 5.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- 1.000.000 fr. (budget 1950);
- 15.000.000 fr. (budgets ultérieurs);

c) aménagement du terrain :

- 1.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49).

6° Aérodrome d'Ostende.

Achèvement des programmes antérieurs et réalisations futures :

4° Luchtvaartterrein te Gent.

De autoweg Brussel-Gent en het verbindingskanaal, die ontworpen zijn door het Departement van Openbare Werken, zullen een hinderpaal uitmaken voor elke verdere uitbreiding van het luchtvaartterrein te Gent.

Volgens de behoeften thans en in de onmiddellijke toekomst, zal het luchtvaartterrein nochtans op zijn huidige plaats kunnen behouden blijven, op voorwaarde dat sommige voorzorgen genomen worden en dat thans de ter studie zijnde inrichting uitgevoerd wordt.

Voltooiing der vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen.

a) onteigeningen :

- 35.500.000 fr. (begroting 1950). (Feitelijk tracht de R.L.W. de terreinen te huren wegens de preciaire toestand van het luchtvaartterrein met het oog op de verre toekomst);

b) nivellering :

- 3.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);

c) inschepingsvlak, drankgelegenheid, watervoorziening :

- 1.750.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);

d) bebakening :

- 900.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
- 2.000.000 fr. (latere begrotingen).

5° Luchtvaartterrein te Charleroi-Gosselies.

Voltooiing der vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen :

a) onteigeningen :

- 13.200.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
- 3.000.000 fr. (latere begrotingen);

b) vervanging der landingsvlakken en rijbanen :

- 5.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
- 1.000.000 fr. (begroting 1950),
- 15.000.000 fr. (latere begrotingen);

c) inrichting van het terrein :

- 1.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949).

6° Luchtvaartterrein te Oostende.

Voltooiing der vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen :

- a) expropriations :
— 1.700.000 fr. (budget 1950);
- b) travaux de drainage et d'aménagement, voûtement d'une rivière :
— 1.500.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
— 3.000.000 fr. (budgets ultérieurs);
- c) distribution d'eau :
— 500.000 fr. (budget 1950);
- d) balisage du terrain :
— 3.000.000 fr. (budgets ultérieurs).

7° Aérodrome de St-Hubert.

- L'aérodrome comporte actuellement :
- un hangar de 52 x 25 m. partiellement terminé;
 - un bâtiment à usage d'aérogare et de salle d'attente;
 - trois bandes de terrain ont été nivelées et drainées :
direction N.E.-S.O. de 90 x 650 m.;
direction N.-S. de 150 x 500 m.;
direction N.O.-S.E. de 50 x 875 m.

Les travaux à poursuivre comprennent l'achèvement d'un hangar et de la salle d'attente (1.500.000 fr., reliquat budgets 1947, 48 et 49), la prolongation de la bande drainée et nivelée N.O.-S.E. jusqu'à 1.700 m. de longueur (1.500.000 fr., budget 1950).

8° Aérodrome du Zoute.

Cet aérodrome est terminé.

9° Aérodrome de Spa.

Achèvement des programmes antérieurs et réalisations futures :

- a) drainage et aménagement du terrain, revêtement de l'aire de parquage :
— 2.500.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
— 300.000 fr. (budget 1950);
- b) construction d'une buvette :
— 500.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- c) raccordement à l'électricité et distribution d'eau :
— 650.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);

10° Aérodrome de Grimbergen.

Achèvement des programmes antérieurs et réalisations futures :

- a) onteigeningen :
— 1.700.000 fr. (begroting 1950);
- b) draineer- en aanlegwerken, overwelving van een rivier :
— 1.500.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
— 3.000.000 fr. (latere begrotingen);
- c) watervoorziening :
— 500.000 fr. (begroting 1950);
- d) bebakening van het terrein :
— 3.000.000 fr. (vroegere begrotingen).

7° Luchtvaartterrein te Saint-Hubert.

- Het luchtvaartterrein omvat thans : een loods van 52 x 25 meter, gedeeltelijk voltooid :
- één gebouw dienende als luchtvaartstation en wachtzaal,
 - drie terreinstrooken werden genivelleerd en gedraineerd :
richting N.O.-Z.W. van 90 x 650 m.,
richting N.Z. van 150 x 500 m.,
richting N.W.-Z.O. van 50 x 875 m.

De werken die nog uit te voeren zijn omvatten de voltooiing van een loods en van de wachtzaal (1.500.000 fr., overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949), de verlenging van de gedraineerde en genivelleerde strook N.W.-Z.O. tot op een lengte van 1.700 m. (1.500.000 fr., begroting 1950).

8° Luchtvaartterrein Het Zoute.

Dit luchtvaartterrein is voltooid.

9° Luchtvaartterrein te Spa.

Voltooiing der vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen :

- a) drainering en aanleg van het terrein, bekleding van het parkeervlak :
— 2.500.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);
— 300.000 fr. (budget 1950);
- b) aanbouw van een drankgelegenheid :
— 500.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);
- c) electriciteitsaansluiting en watervoorziening :
— 650.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949).

10° Luchtvaartterrein te Grimbergen.

Voltooiing der vroegere programma's en toekomstige verwezenlijkingen :

- a) expropriations :
— 7.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
- b) aménagement du terrain, chemins bétonnés :
— 500.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49);
— 2.500.000 fr. (budgets ultérieurs);
- c) bâtiments :
— 600.000 fr. (budgets ultérieurs);
- d) balisage du terrain :
— 3.000.000 fr. (reliquat budgets 1947, 48 et 49).

L'on trouvera à l'annexe 9 en fin du rapport une statistique du mouvement aérien dans les divers aérodromes du pays.

* * *

Nous avons jugé intéressant de donner à l'annexe 10 de ce rapport des statistiques indiquant le développement considérable pris par la Sabena au cours de ces 12 dernières années.

* * *

MESDAMES, MESSIEURS.

L'amendement du gouvernement, en date du 30 janvier, réduisant à l'article 26-7 l'intervention financière de l'Etat dans les dépenses de la Régie des Voies Aériennes de 111.600.000 fr. à 104.294.000 fr. soit une réduction de 7.306.000 fr., a été voté par votre Commission par 10 voix et 8 abstentions.

Un autre amendement du gouvernement inscrivant un nouvel article 322-6 (nouveau) d'un montant de 225.000 francs a été voté par 12 voix contre 6.

L'ensemble du Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1950 a été voté par 10 voix contre 8.

Le rapport a été adopté à l'unanimité.

Le Président,

H. DELPORT.

Le Rapporteur,

H. de la BARRE d'ERQUELINNES.

- a) onteigeningen :
— 7.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949);
- b) aanleg van het terrein, betonwegen :
— 500.000 fr (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949),
— 2.500.000 fr. (latere begrotingen);
- c) gebouwen :
— 600.000 fr. (latere begrotingen);
- d) bebakening van het terrein :
— 3.000.000 fr. (overschot begrotingen 1947, 1948 en 1949).

In bijlage 9 achter aan dit verslag. vindt men een statistiek van de luchtvaartbeweging op de verschillende luchtvaartterreinen van het land.

* * *

Wij oordeelden het belangwekkend, in bijlage 10 van dit verslag, statistieken te geven waaruit de aanzienlijke ontwikkeling van de Sabena in de loop van de jongste twaalf jaren blijkt.

* * *

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Het regeringsamendement van 30 Januari, waarbij op artikel 26-7 de Rijksbijdrage in de uitgaven van de Regie der Luchtwegen van 111.600.000 fr. tot 104.294.000 fr., dus met 7.306.000 fr. wordt verlaagd, is door uw Commissie met 10 stemmen bij 8 onthoudingen aangenomen.

Een ander regeringsamendement, waarbij een artikel 322-6 (nieuw) ten bedrage van 225.000 fr. wordt uitgetrokken, werd met 12 tegen 6 stemmen goedgekeurd.

De begroting van het Ministerie van Verkeerswezen werd in het geheel met 10 tegen 8 stemmen aangenomen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Voorzitter,

H. DELPORT.

De Verslaggever,

H. de la BARRE d'ERQUELINNES.

REPERCUSSIONS ECONOMIQUES DE LA MAJORATION DES TARIFS PROPOSEE.
ECONOMISCHE TERUGSLAG VAN DE VOORGESTELDE TARIEFVERHOOGING.

Classe ou tarif spécial — Klasse of bijzonder tarief	PRODUITS — PRODUCTEN	Prix moyen — Gemiddeld prijs	Prix de transport actuel à la tonne — Huidige vervoerprijs per ton	Incidence actuelle — Huidige terugslag	Prix de transport après majoration — Vervoerprijs na verhoging	Incidence nouvelle — Nieuwe terugslag
5° cl. - kl.	Bois de mines — <i>Mijnhout</i> . . .	690	92	13,3	102	14,8
7° cl. - kl.	Charbons classés — <i>Geklasseerde kolen</i>	1.018	69	6,8	76	7,5
7° cl. - kl.	Poussiers bruts — <i>Kolengruis</i> . . .	475	69	14,5	76	16,—
7° cl. - kl.	Fines à cokes — <i>Fijne cokeskolen</i>	640	69	10,8	76	11,9
T.S. - B.T. 1.1100	Fines à cokes — <i>Fijne cokeskolen</i>	640	51	8	57	8,9
T.S. - B.T. 1.1101	Gros cokes — <i>Grove cokes</i> . . .	825	72	8,7	80	9,7
2° cl. - kl.	Tôles fines, four ouvert — <i>Dun plaatijzer, open oven</i> . . .	3.900	103	2,6	114	2,9
T.S. - B.T. 2.1125	Minerais de fer luxembourgeois — <i>Luxemburgs ijzererts</i>	161	58	36,—	64	39,8
T.S. - B.T. 2.1125	Scories de forges — <i>Metaalslakken</i>	300	36	12,—	40	13,3
T.S. - B.T. 3.1128	Feuillards — <i>Bandijzer</i>	3.250	107	3,—	118	3,3
2° cl. - kl.	Verre à vitre pour l'intérieur — <i>Vensterglas voor binnenshuis</i> .	4.400	144	3,3	159	3,6
5° cl. - kl.	Ciment Portland — <i>Portlandcement</i>	554,5	89	16,1	Inchangé Onverand.	Inchangée Onverand.
5° cl. - kl.	Pavés — <i>Straatstenen</i>	410	68	16,6	75	18,3
T.S. - B.T. 5.1136	Sable — <i>Zand</i>	98	38	38,8	42	42,9
1° cl. - kl.	Laines brutes — <i>Ruwe wol</i>	35.000	245	0,7	Inchangé Onverand.	Inchangée Onverand.
1° cl. - kl.	Lin teillé — <i>Gezwingeld vlas</i> . .	40.000	334	0,8	Inchangé Onverand.	Inchangée Onverand.
5° cl. - kl.	Lin en tiges — <i>Vezelvlas</i>	3.500	183	5,2	Inchangé Onverand.	Inchangée Onverand.
5° cl. - kl.	Superphosphate simple en sac — <i>Gew. superphosphaat in zakken</i>	1.047	79	7,5	87	8,3
6° cl. - kl.	Scories moulues en sac — <i>Gemalen metaalslakken in zakken</i> . . .	631	91	14,4	101	16
T.S. - B.T. 7.1113	Nitrate d'ammoniaque en sac — <i>Ammoniumnitraat in zakken</i> .	2.648	93	3,5	103	3,9

RESULTATS D'EXPLOITATION DE LA LIGNE BERTRIX - MUNO

Il n'est pas possible de déterminer exactement la part des recettes afférentes à une section de ligne déterminée, la plupart des transports effectués sur cette section faisant l'objet de contrats de transport valables en deça ou au delà.

Il résulte d'annotations prises par les services de la Société Nationale des Chemins de fer belges que le bilan d'exploitation de la ligne Bertrix-Muno se présente comme suit :

I. — Voyageurs.

La recette annuelle résultant du trafic des voyageurs est de l'ordre de 730.000 fr.

Les frais annuels de traction des autorails circulant sur la section s'élèvent à 1.178.000 fr., auxquels il faut ajouter les rémunérations des chefs-gardes, soit 105.500 fr. et les charges sociales, soit 58.000 fr.

Les dépenses afférentes au service des voyageurs s'établissent donc à 1.341.000 fr.

Par conséquent, le déficit annuel du service des voyageurs peut être estimé à 611.000 fr.

II. — Colis de détail.

Le transport des envois de détail en provenance ou à destination des villages se trouvant dans l'aire d'action de la ligne Bertrix-Muno est assuré par camions, partant de Bertrix et de Florenville, respectivement.

Le camion de Bertrix dessert les villages de Herbeumont et de Cugnon-Mortehan.

Le camion de Florenville dessert les villages de Chassepierre, Ste-Cécile, Fontenaille, Watrinsart, Lambermont et Muno.

Les frais de transport « chemin de fer » se calculent d'après les distances de Bertrix ou de Florenville, suivant le cas. Pour le trajet entre ces deux gares et les localités susdites, le chemin de fer obtient les taxes de prise ou de remise à domicile.

Les recettes résultant de l'application de ces taxes sont de l'ordre de 60.000 fr. par an.

Les redevances payées aux deux camionneurs pour les prestations relatives à la ligne sous rubrique s'élèvent à 255.000 fr. par an.

Les recettes pour les parcours au-delà sont destinées à couvrir les dépenses se rapportant à ces parcours.

BEDRIJFSUITKOMSTEN VAN DE LIJN BERTRIX-MUNO.

Het is niet mogelijk te bepalen hoeveel ontvangsten verband houden met een bepaald vak, vermits het vervoer op een vak meestal het voorwerp is van een contract met grotere of kleinere geldigheid.

Uit aantekeningen van de diensten der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen blijkt de volgende bedrijfsbalans van de lijn Bertrix-Muno :

I. — Reizigers.

De jaarlijkse ontvangst voor het reizigersverkeer bedraagt zowat 730.000 fr.

De jaarlijkse aandrijvingskosten van railauto's bedragen voor bedoeld vak 1.178.000 fr., waaraan 105.500 fr. aan bezoldiging van de hoofdtreinwachters en 58.000 fr. aan sociale lasten dient toegevoegd.

De uitgaven betreffende de reizigersdienst bereiken dus 1.341.000 fr.

Bijgevolg kan het jaarlijks tekort van de reizigersdienst op 611.000 fr. worden geschat.

II. — Pakketten.

Het vervoer van pakketten van uit of naar dorpen in de werkkring van de lijn Bertrix-Muno geschiedt met vrachtwagens, onderscheidenlijk van uit Bertrix en Florenville.

De vrachtwagen uit Bertrix bedient de dorpen Herbeumont en Cugnon-Mortehan.

De vrachtwagen uit Florenville rijdt naar Chassepierre, Ste-Cécile, Fontenaille, Watrinsart, Lambermont en Muno.

De vervoerkosten « spoorweg » worden berekend volgens de afstand van Bertrix of Florenville, naar het geval. Voor ritten tussen beide stations en evenbedoelde gemeenten int de spoorweg vergoedingen voor afhaling of bestelling aan huis.

De ontvangsten in dit verband bedragen zowat 60.000 fr. per jaar.

De vergoeding betaald aan de twee vervoerders voor de diensten van die lijn bedraagt 255.000 fr. per jaar.

De ontvangsten voor ritten verderweg zijn bestemd om de uitgaven in verband met die ritten te dekken.

III. — Wagons complets.

Le trafic annuel par wagons complets représente 538.000 tonnes-kilomètres.

La recette moyenne par T-K, obtenue en décembre 1949, pour tout le réseau, a été de 0,92 fr.

Sur cette base, le trafic considéré aurait donc rapporté 495.000 fr.

Cependant, eu égard à la nature des marchandises transportées sur la section dont il s'agit, la recette moyenne obtenue pour ces transports est inférieure au chiffre précité.

En effet, ce trafic se décompose comme suit :

Départ :	
Bois	15.829 T.
Pommes de terre	476 T.
Moeillons	3.172 T.
Divers	924 T.
Total	20.401 T.
Arrivée :	
Aliments pour bétail	997 T.
Matériaux de construction	3.869 T.
Total	4.866 T.

Les dépenses correspondantes s'élèvent à 430.000 fr. charges sociales comprises.

Dans ces conditions, on doit bien conclure que les recettes que procurent les charges complètes couvrent à peine les dépenses correspondantes, bien que le mode d'exploitation en vigueur soit déjà celui des lignes à exploitation simplifiée.

* * *

Par ailleurs, les dépenses d'exploitation pour les services voyageurs et marchandises doivent être majorées d'une quote-part annuelle de frais de renouvellement et d'entretien de la ligne ainsi que de frais d'administration.

Ces dernières dépenses s'élèvent à :

Dépenses de renouvellement :

Dotation annuelle pour le renouvellement du ballast, des rails et des traverses	784.000 fr.
Dotation pour le renouvellement des ouvrages d'art	290.000 fr.

Dépenses d'entretien.

Salaires des agents utilisés sur la voie, y compris les charges sociales	620.000 fr.
Matières	62.000 fr.
Frais d'administration	142.000 fr.

III. — Volledige wagens.

Het jaarlijks vervoer met volledige wagens vertegenwoordigt 538.000 kilometer-ton.

De gemiddelde ontvangst per kilometer-ton bedroeg in December 1949 voor gans het net 0,92 fr.

Op die grondslag zou het desbetreffend verkeer dus 495.000 fr. hebben opgebracht.

Nochtans is de gemiddelde ontvangst, wegens de aard der goederen die op bewust spoorvak worden vervoerd, lager.

Inderdaad, het vervoer is als volgt onderverdeeld :

Bij vertrek :	
Hout	15.829 Ton
Aardappelen	476 Ton
Bouwstenen	3.172 Ton
Diversen	924 Ton
Totaal	20.401 Ton
Bij aankomst :	
Veevoeder	997 Ton
Bouwmaterialen	3.869 Ton
Totaal	4.866 Ton

De desbetreffende uitgaven bedragen 430.000 fr., met inbegrip van de sociale lasten.

In die omstandigheden moet men wel besluiten dat de ontvangsten op volledige ladingen ternauwernood de overeenkomstige uitgaven dekken, ofschoon hier een vereenvoudigde exploitatiewijze wordt toegepast.

* * *

Overigens moeten de bedrijfsuitgaven voor de reizigers- en goederendiensten verhoogd worden met een jaarlijks aandeel in de vernieuwings- en onderhoudskosten van de lijn, alsmede met de beheerskosten.

Die uitgaven bedragen :

Vernieuwingsuitgaven :

Jaarlijkse dotatie voor de vernieuwing van ballast, spoorstaven en dwarsliggers	784.000 fr.
Dotatie voor vernieuwing van kunstwerken	290.000 fr.

Onderhoudsuitgaven :

Loon van het baanpersoneel, met inbegrip van de sociale lasten	620.000 fr.
Goederen	62.000 fr.
Beheerskosten	142.000 fr.

ANNEXE 3.

BIJLAGE 3.

En 1939, le cadre des fonctionnaires supérieurs de la S.N.C.B. s'élevait à 121 unités; en 1944, il était de 149 unités et au 1-7-1949 de 193.

Cet accroissement de 72 unités par rapport à 1939, est dû aux motifs essentiels ci-après :

— Création du Service commercial	1
— Création du groupe de Bruxelles	3
— Désignation de chefs de groupe n'ayant pas la direction directe d'un service (mesure de décentralisation)	6
— Extension de trois postes à la Direction M.A.	3
— Réorganisation et extension des services administratifs et médicaux pour les adapter aux nécessités actuelles découlant notamment de la législation sociale et des diverses initiatives prises par la Société en matière de tutelle sociale et médicale	11
— Création de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation pour mieux coordonner les diverses activités découlant de : — l'extension de la technique de la signalisation, des sécurités et de la téléphonie automatique	19
— les applications de plus en plus nombreuses et complexes de l'électricité dans de multiples domaines; — l'exécution des programmes d'électrification.	
— Création des groupes d'Arlon et de Bruges	8
— Création dans les directions d'une division d'organisation et secrétariat dirigée par un fonctionnaire supérieur	6
— Extension de 2 postes d'inspecteur principal à la direction commerciale	2
— Promotion de certains représentants commerciaux au grade de rang II ou de rang III supérieur	7
— Autres extensions nécessitées par les réformes de structure	6
	72

2° Regroupement des services qui a eu lieu lors de la dernière réforme de structure.

Les regroupements qui ont eu lieu à l'occasion de la dernière réforme de structure sont les suivants :

— Direction générale :

Création d'un Secrétariat général reprenant dans ses attributions, notamment :

- le Secrétariat administratif de la Direction générale;

In 1939 bestond het kader der hogere ambtenaren van de N.M.B.S. uit 121 eenheden; in 1944, uit 149 eenheden en op 1-7-1949 uit 193 eenheden.

Die toeneming met 72 eenheden tegenover 1939 komt hoofdzakelijk voort uit de hierna vermelde redenen :

— Oprichting van de Handelsdienst	1
— Oprichting van de groep Brussel	3
— Aanwijzing van de groepenleiders niet belast met de rechtstreekse leiding van een dienst (decentralisatiemaatregel)	6
— Uitbreiding met drie posten van de Directie M.A.	3
— Reorganisatie en uitbreiding van de administratieve en medische diensten om deze aan te passen aan de huidige behoeften inzonderheid wegens de sociale wetten en verschillende door de Maatschappij genomen initiatieven inzake sociale en medische voogdij	11
— Oprichting van de Directie van Electriciteit en Seininrichting voor een betere coördinatie van de verschillende bedrijvigheiden in verband met : — de uitbreiding van de techniek der seininrichting, van de veiligheidsinrichtingen en van de automatische telefonie	19
— de steeds talrijker en ingewikkelder wordende toepassingen van de electriciteit op verschillende gebieden; — de uitvoering der electrificatieprogramma's;	
— Oprichting van de groepen Aarlen en Brugge	8
— Oprichting in de directies van een afdeling organisatie en secretariaat, bestuurd door een hogere ambtenaar	6
— Uitbreiding met 2 posten van inspecteur-generaal bij de Handelsdienst	2
— Bevordering van zekere handelsvertegenwoordigers tot de graad van de hogere rang II of rang III	7
— Andere uitbreidingen nodig wegens de structuurhervormingen	6
	72

2° Hergroepering van de diensten die plaats heeft gehad bij gelegenheid van de jongste structuurhervorming.

Volgende hergroeperingen hebben plaats gehad bij gelegenheid van de jongste structuurhervormingen :

— Algemene directie :

Oprichting van een Algemeen Secretariaat, dat als bevoegdheid nam o.m.:

- het Administratief Secretariaat van de Algemene Directie;

- le bureau de presse;
- le Service juridique;
- le bureau de coordination de l'organisation;
- le Service linguistique;
- le Service de bibliothèque et de documentation.

— **Direction de l'Electricité et de la Signalisation :**

Création d'une direction de l'Electricité et de la Signalisation groupant des activités réparties antérieurement entre les directions du Matériel et des Achats d'une part, et de la Voie, d'autre part.

— **Direction du Matériel et des Achats :**

Les Services des Achats fonctionnant séparément dans les Directions du Matériel et des Achats d'une part, et de la Voie d'autre part, ont été regroupés en un seul service dans la première de ces deux Directions.

— **Direction du Personnel et des Services sociaux :**

Cette Direction résulte de la fusion des Directions du Personnel d'une part, et des Services sociaux d'autre part.

3° Raisons qui ont motivé la création des services nouveaux :

Le Secrétariat général a regroupé divers services d'utilité générale qui, par le passé, avaient été placés sous l'autorité de directions avec lesquelles leur activité n'avait que très peu de liens.

La création de la Direction de l'Electricité et de la Signalisation est justifiée par le développement considérable des applications électriques au chemin de fer et l'extension que prendront encore ces dernières avec l'électrification du réseau.

Cette partie du Service se trouvait dans une fausse position du fait qu'elle relevait de directions ayant à s'occuper principalement d'autres techniques (construction, génie civil, mécanique). Le regroupement des services électriques sous l'autorité de fonctionnaires spécialisés pouvait, seul, donner une solution à ce problème.

La centralisation des services des achats répartis dans plusieurs directions a été faite dans un but de rationalisation et de meilleur rendement. Elle visait à remédier au manque d'unité résultant de la dispersion des bureaux d'achat dont les activités faisaient d'ailleurs double emploi lorsqu'ils s'occupaient d'approvisionnements et de stocks de produits identiques ou analogues. La centralisation de ces bureaux devait permettre, en outre, d'unifier les méthodes de travail.

- het Persbureau;
- de Juridische Dienst;
- het Bureau voor coördinatie van de inrichting;
- de Taalkundige Dienst;
- de Bibliotheek- en Documentatiedienst.

— **Directie van Electriciteit en Seinrichting :**

Oprichting van een Directie van Electriciteit en Seinrichting waarin werkzaamheden gegroepeerd zijn die tevoren verdeeld waren over de Directies van het Materieel en de Aankopen, eensdeels, en van de Baan, anderdeels.

— **Directie van het Materieel en de Aankopen :**

De Diensten van de Aankopen die afzonderlijk werkten in de Directie van het Materieel en van de Aankopen, eensdeels, en van de Baan, anderdeels, werden gegroepeerd in een enkele dienst in de eerstgenoemde van die twee directies.

— **Directie van het Personeel en van de Sociale Diensten :**

Die Directie spruit voort uit de samenvoeging van de Directie van het Personeel, eensdeels, en van de Sociale Diensten, anderdeels.

3° Redenen die de oprichting van de nieuwe diensten verantwoordden :

Het Algemeen Secretariaat heeft een hergroepering uitgevoerd van verschillende diensten van algemeen nut die te voren afhingen van directies waarmee hun bedrijvigheid slechts zeer weinig verband hield.

De oprichting van de Directie van Electriciteit en Seinrichting is verantwoord door de aanzienlijke ontwikkeling van de elektrische toepassingen op de spoorweg en de uitbreiding die deze laatste nog zullen nemen met de elektrificering van het net.

Dit gedeelte van de Dienst bevond zich in een dubbelzinnige positie doordat het afhing van directies die zich in hoofdzaak bezighielden met andere technieken (constructie, burgerlijke bouwkunde, mechanica). Alleen hergroepering der elektrische diensten onder het gezag van gespecialiseerde ambtenaren kon hiervoor een oplossing brengen.

De diensten van aankoop, die ingedeeld waren bij verschillende directies, werden gecentraliseerd met het oog op de rationalisatie en het beter rendement. Zulks had tot doel te voorzien in het gebrek aan eenheid dat voortspoot uit de verspreiding der aankoopbureau's, waarvan de bedrijvigheid trouwens dubbel gebruik vormde wanneer zij zich bezighielden met aankopen of stocks van dezelfde of gelijkaardige producten. De centralisatie van die bureau's moest bovendien de gelegenheid bieden om eenheid te brengen in de werkmethodes.

La fusion des Directions du Personnel et des Services sociaux est justifiée par le fait qu'il ne faut pas que l'action sociale se limite à l'agent malade ou pensionné. Cette action doit, au contraire, se manifester tout au long de la carrière, depuis le recrutement jusqu'à la retraite. Ce but sera plus facilement atteint si tous les services qui y contribuent sont placés sous une seule autorité.

4° Division des services tels l'Exploitation et la Signalisation et l'Electrification — Possibilité de doubles emplois — Complications administratives inutiles.

Le Service de l'Exploitation d'une part, celui de l'Electricité et de la Signalisation d'autre part, ont des attributions tout à fait distinctes et bien déterminées, ce qui exclut toute possibilité de double emploi. Là où les champs d'activité des deux services se rejoignent, une coordination précise de leur action est réalisée. C'est ainsi, par exemple, que l'activité des signaleurs desservant les installations de signalisation des gares se déroule sous l'autorité du chef de gare.

Pour ce qui concerne l'Electrification, il est à noter qu'il ne s'agit pas là d'un « service ». Un seul fonctionnaire est chargé de coordonner les études et travaux relatifs à l'électrification auxquels se livrent les diverses directions dans le domaine qui leur est propre (exploitation, matériel, voie, signaux).

De samenvoeging van de directies van het Personeel en van de Sociale Diensten is verantwoord door het feit dat de sociale werking zich niet mag beperken tot de zieke of op rust gestelde ambtenaren. Die werking moet integendeel tot uiting komen over heel de loopbaan, van af de aanwerving tot aan de oppensioenstelling. Dit doel zal gemakkelijker bereikt worden indien alle diensten die daarbij betrokken zijn, van één gezag afhangen.

4° Splitsing van diensten als de Exploitatie en de Sein-inrichting en de Electrificatie — Mogelijkheid van dubbel gebruik — Nutteloze administratieve verwikkelingen.

De Dienst van de Exploitatie, eensdeels, die van de Electriciteit en Seininrichting, anderdeels, hebben gans uiteenlopende en scherp omschreven bevoegdheden, wat elke mogelijkheid van dubbel gebruik uitsluit. Daar waar de werkingsvelden van de twee diensten samenkomen, werd hun werking nauwkeurig geordend. Zo zien wij bv. dat de bedrijvigheid der seiners welke belast zijn met de dienst van de seininrichtingen der stations, onder het gezag staat van de stationschef.

Wat de Electrificatie betreft, dient opgemerkt dat het hier geen « dienst » geldt. Eén enkele ambtenaar is belast met het ordenen der studies en werken betreffende de electrificatie welke door de verschillende directies uitgevoerd worden op hun eigen gebied (exploitatie, materieel, baan, seinen).

ANNEXE 4.

BIJLAGE 4.

ALLEGEMENT DU MATERIEL ROULANT
Comité d'étude
en vue de fixer les types standard de matériel.

La question de l'allègement du matériel roulant à fournir par l'industrie belge n'est pas perdue de vue par la S.N.C.B.

Préalablement aux dernières commandes, des contacts ont eu lieu avec nos constructeurs afin d'adopter des conclusions pratiques tenant compte à la fois de l'expérience acquise à l'étranger et des possibilités qui s'offrent actuellement à nos ateliers en matière de mise en œuvre d'alliages légers.

Les principes qui se sont dégagés de ces premières études sont les suivants :

- constitution de l'ossature de caisses en acier, avec assemblages soudés, sans qu'aucune concession n'ait été faite du côté de la résistance des voitures en cas de collision : utilisation pour les voitures pour service international et pour les véhicules en cours d'étude, d'un acier soudable à plus haute résistance que l'acier utilisé précédemment;
- allègement poussé de l'aménagement intérieur et des divers organes montés sous la caisse des voitures et sur les bogies, tant par l'étude approfondie de leurs formes et dimensions que par l'utilisation de matériaux légers (alliages d'aluminium, bois contreplaqués) ou d'aciers à plus haute résistance.

C'est ainsi que l'on peut mettre en évidence les résultats ci-après :

- les automotrices électriques doubles omnibus, actuellement en construction à « La Brugeoise », auront une tare de 90 tonnes environ contre 110 tonnes pour une automotrice du même type, mise en service en 1946;
- les voitures pour service international en construction actuellement aux Usines Ragheno, auront une tare de 31 tonnes environ contre 48 tonnes pour des voitures du même type mises en service en 1939.

* * *

Pour ce qui concerne le nouveau matériel roulant à commander pour les entreprises de transports en commun (S.N.C.B. — S.N.C.V. — Tramways — Autobus) des propositions ont été faites à M. le Ministre afin de créer au sein de l'Administration des Transports, une commission dite « de contact » entre ces entreprises et nos producteurs.

VERLICHTING VAN HET ROLLEND MATERIEEL
Studiecomité voor de vaststelling
van de standaardtypes van het materieel.

De kwestie van de verlichting van het door de Belgische nijverheid te leveren rollend materieel wordt door de N.M.B.S. niet uit het oog verloren.

De jongste bestellingen voorafgaande, hebben contacten plaats gehad met onze machinebouwers, ten einde praktische conclusiën vast te leggen met inachtneming van de in het buitenland opgedane ervaring en tevens de mogelijkheden die thans voor onze werkplaatsen openstaan wat betreft het gebruik maken van lichte legeringen.

De beginselen die uit deze eerste studiën zijn naar voren getreden, geven wij hierna op :

- bouw van het koetsgeraamte uit staal met gelaste verbindingen, zonder dat iets werd prijsgegeven wat betreft de weerstand van de wagens in geval van botsing : gebruikmaking voor de rijtuigen in internationale dienst en voor de ter studie genomen voertuigen, van een lasbaar staal van hoger weerstandsvermogen dan het te voren gebruikte staal.
- vergedreven verlichting van de binneninrichting en van de verscheidene onder het koetswerk der rijtuigen en op de bogies gemonteerde onderdelen, zowel door grondige studie van de vormen en afmetingen ervan als door gebruikmaking van lichte materialen (aluminiumlegeringen, fineerhout) of van staal met hoger weerstandsvermogen.

Aldus kan men de hierna vermelde uitslagen in het licht stellen :

- de dubbele elektrische omnibus-motorwagens, thans in aanbouw bij « La Brugeoise », zullen ongeveer 90 ton tarra merken tegenover 110 ton voor een motorwagen van hetzelfde type, in dienst gesteld in 1946;
- de rijtuigen voor internationale dienst, thans in aanbouw in de fabrieken Ragheno, zullen ongeveer 31 ton tarra merken tegenover 48 ton voor rijtuigen van hetzelfde type, in 1939 in dienst gesteld.

* * *

Wat betreft het nieuw rollend materieel, te bestellen voor de ondernemingen voor gemeenschappelijk vervoer (N.M.B.S. — N.M.V.B. — Tramwegen — Autobussen) werden aan de h. Minister voorstellen gedaan om, in de schoot van het bestuur van Verkeerswezen, een zg. contactcommissie tussen die ondernemingen en onze producenten in het leven te roepen.

Il conviendrait de charger cette commission plus spécialement de l'étude du type de matériel roulant qui convient le mieux à chacune de ces diverses entreprises.

A cette fin, il pourrait être envisagé d'instituer une commission centrale ayant notamment pour mission de coordonner les travaux de trois ou quatre sous-commissions de spécialistes pour l'étude :

- 1° de l'allégement du matériel « voyageurs » et du matériel « moteur »;
- 2° de l'utilité de la construction de prototypes de matériel de traction Diesel ou de locomotives spéciales (turbines à gaz par exemple);
- 3° de la construction de types standard de tramways allégés;
- 4° de la mise en action d'une industrie de la carrosserie automobile, destinée aux services publics.

Die commissie zou meer in 't bijzonder moeten belast worden met de studie van het type van rollend materieel dat het best voor elk dier verscheidene onderneming past.

Te dien einde zou men in overweging kunnen nemen een centrale commissie op te richten, die n.l. tot opdracht zou hebben de werkzaamheden van drie of vier subcommissies van specialisten te ordenen, voor de studie :

- 1° van de verlichting van het « reizigers »-materieel en van het « motor »-materieel;
- 2° van het nut van het bouwen van prototypes van Diesel-tractiematerieel of van speciale locomotieven (gasturbines bv.);
- 3° van het bouwen van standaardtypes van verlichte tramrijtuigen;
- 4° van het in werking brengen van een autokoetswerk-nijverheid, bestemd voor de openbare diensten.

ANNEXE 5.

BIJLAGE 5.

INTERVENTION DE L'ETAT DANS LES INTERETS SUR PRETS CONSENTIS PAR LES ETABLISSEMENTS
PUBLICS DE CREDIT CONFORMEMENT A LA LOI DU 23 AOUT 1948 (art. 1 litt. c).

TUSSENKOMST VAN DE STAAT IN DE INTERESTEN OP LENINGEN DOOR DE OPENBARE KREDIET-
INSTELLINGEN TOEGESTAAN INGEVOLGE DE WET VAN 23 AUGUSTUS 1948 (Art. 1, litt. c).

NOM — NAAM	Crédit — Krediet	Versé par la S.N.C.I. — Gestort door de N.M.K.N.	INTERVENTION DE L'ETAT — TUSSENKOMST VAN DE STAAT			
			%	1949	1950	Total — Totaal
1. Petrofina	87.500.000	69.200.000	1,75	906.412,50	1.211.000,—	2.117.412,50
2. Armement Hermans . . .	16.510.000	16.510.000	1,75	214.627,10	—	214.627,10
3. Jan Beernaert	1.500.000	1.500.000	1,75	29.895,80	—	29.895,80
4. A. Seghers	3.750.000	3.750.000	1,75	41.636,60	107.812,50	149.449,10
5. Brugse Zeevaartinrichtin- gen	1.850.000	1.850.000	1,75	22.842,35	29.137,50	51.979,85
6. Belgian Fruit Lines . . .	9.000.000	4.500.000	1,25	67.343,75	—	67.343,75
7. De Groote Theopiel . . .	2.500.000	2.287.912,05	1,75	42.531,05	—	42.531,05
8. A. Seghers	3.000.000	—	2,875	—	—	—
9. Raphael Vercautter . . .	1.000.000	—	2,875	—	—	—
10. August Lenaers	800.000	800.000	2,875	—	22.936,10	22.936,10
11. Karel Lycke	2.000.000	—	2,875	—	—	—
12. Frans Vlietinck	1.400.000	759.000	2,875	—	20.389,50	20.389,50
	130.810.000	101.156.912,05		1.325.289,15	1.391.275,60	2.716.564,75

ANNEXE 6. — BIJLAGE 6.

INTERVENTION DE L'ETAT DANS LES INTERETS DUS AUX SOCIETES PUBLIQUES DE CREDIT PAR
LES BENEFICIAIRES DE PRETS POUR LA CONSTRUCTION OU L'ACQUISITION
DE NAVIRES DE COMMERCE OU DE PECHE (Art. 2 de la loi du 1er février 1939).

TUSSENKOMST VAN DE STAAT IN DE INTRESTEN VERSCHULDIGD AAN OPENBARE KREDIET-
INSTELLINGEN DOOR VERKRIJGERS VAN LENINGEN VOOR AANBOUW OF AANKOOP VAN KOOP-
VAARDIJ- OF VISSERSSCHEPEN (Art. 2 der wet van 1 Februari 1939).

NOM — NAAM	Crédit — Krediet	Versé par la S.N.C.I. — Gestort door de N.M.K.N.	INTERVENTION DE L'ETAT — TUSSENKOMST VAN DE STAAT			
			%	1949	1950	Total — Totaal
1. Cie Maritime du Progrès	5.000.000	5.000.000	1	45.000	32.500	77.500
2. Cie Maritime du Progrès	5.000.000	4.332.263,35	1	31.047,90	38.322,65	69.370,55
3. Dewulf & Van Crayelynghe	1.500.000	1.500.000	1,5	20.250	—	20.250
4. De Zee	1.500.000	1.500.000	1,5	21.375	18.843,75	40.218,75
5. De Zee	2.000.000	2.000.000	3	51.500	49.125	100.625
6. R. Ghys	1.000.000	1.000.000	2	20.000	20.000	40.000
7. L. Haerinck	1.750.000	1.750.000	1,5	24.375	18.750	43.125
8. Laplasse, H.	5.000.000	5.000.000	3	136.288,05	—	136.288,05
9. Motorvisserij	15.000.000	15.000.000	1,5	208.755	—	208.755
10. Motorvisserij	8.000.000	8.000.000	1,5	96.000	—	96.000
11. Noordende	6.000.000	6.000.000	1,5	66.000	—	66.000
12. Noordende	3.000.000	3.000.000	1,5	42.000	—	42.000
13. Pêcheries à vapeur	8.000.000	8.000.000	2 1/8	131.572,95	127.500	259.072,95
15. L. Verbanck	1.750.000	1.750.000	3	47.250	—	47.250
15. F. & E. Verleene	400.000	400.000	3	9.328,80	—	9.328,80
16. L. F. Viaene	5.500.000	5.500.000	3	165.000	—	165.000
17. Vileyn G.	500.000	500.000	1,5	5.625	—	5.625
18. Vlietinck G.	420.000	420.000	3	9.000	5.400	14.400
19. Walraeve K.	2.000.000	2.000.000	3	42.000	—	42.000
20. Alpina	8.000.000	8.000.000	1,5	120.000	—	120.000
21. Armaco	7.500.000	7.500.000	1,5	98.400	—	98.400
22. Belgian Fruit Lines	50.000.000	50.000.000	1	447.444,45	470.000	917.444,45
23. Entreprises Chimiques	10.500.000	7.500.000	2,5	135.000	—	135.000
24. Entreprises Chimiques	14.500.000	14.500.000	1,25	155.000	—	155.000
25. Entreprises Chimiques	19.000.000	19.000.000	1,5	262.500	—	262.500
26. Hermans	37.500.000	37.500.000	2,75	822.947	343.750	1.166.697
27. Plouvier	10.000.000	10.000.000	1 5/8	113.750	—	113.750
28. Vervliet	15.000.000	15.000.000	1,5	168.750	123.750	292.500
29. Vloeberghs	10.000.000	10.000.000	1,5	120.000	30.000	150.000
30. Vloeberghs	4.000.000	4.000.000	1,5	54.000	3.000	57.000
31. Sonaco	10.000.000	10.000.000	1	76.525,65	90.000	166.525,65
32. Standard American	50.000.000	50.000.000	0,75	56.250	—	56.250
33. Van Olst D.	2.500.000	2.500.000	1,5	30.000	—	30.000
	321.820.000	318.152.263,35		3.832.934,80	1.370.941,40	5.203.876,20

ANNEXE 7.

BIJLAGE 7.

**DECOMPOSITION COMPLETE DU CREDIT DE
150.000 FRANCS FIGURANT A L'ARTICLE 13 DU
BUDGET SOUS LA RUBRIQUE « PUBLICATIONS
DIVERSES DE LA MARINE ».**

**VOLLEDIGE ONTLEDING VAN HET KREDIET VAN
150.000 FR. DAT VOORKOMT ONDER ARTIKEL 13
VAN DE BEGROTING ONDER DE RUBRIEK
« VERSCHILLENDE PUBLICATIES VAN HET
ZEEWEZEN ».**

1° Décomposition du crédit de 150.000 fr., intitulé « Publications diverses de la Marine » :	1° Ontleding van het krediet groot 150.000 fr., onder de titel «Verschillende publicaties van het Zeewezen»:
a) Participation de l'Administration de la Marine à la publication de la revue « Wandelaer » et « Sur l'Eau » . . . fr. 60.000	a) Aandeel van het Bestuur van het Zeewe- zen in de uitgave van het tijdschrift « Wandelaer » et « Sur l'Eau » . . . fr. 60.000
b) Impression de croquis à insérer dans le rapport annuel de la section technique du Service de la Pêche à Ostende et impres- sion de cartes indiquant les lieux de pêche, à mettre à la disposition des patrons pêcheurs 10.000	b) Drukken van schetsen voor het jaarverslag van de technische afdeling van de Vis- serijdienst te Oostende en drukken van kaarten met vermelding van de visplaat- sen, ter beschikking te stellen van de vissersbazen 10.000
c) Tiré à part de la liste des lignes régulières de navigation au départ d'Anvers, pu- bliée par le journal « Lloyd Anversois » . 30.000	c) Afdruk van de lijst der regelmatige zee- vaartlijnen met vertrek uit Antwerpen, bekendgemaakt door het dagblad «Lloyd Anversois » 30.000
d) Plan des sondages de l'Escaut 18.000	d) Plan der peilingen op de Schelde . . . 18.000
e) Impression de plans, etc. pour le Service des constructions maritimes d'Anvers . . 4.000	e) Drukken van plannen voor de Scheeps- bouwdienst te Antwerpen 4.000
f) Impression par le « Moniteur belge » (bro- chure des lois et arrêtés intéressant la Marine) 28.000	f) Drukwerk van het « Belgisch Staatsblad » (brochure van wetten en besluiten betref- fende het Zeewezen) 28.000
150.000	150.000
2° Tirage de la revue « Wandelaer » et « Sur l'Eau » : Tirage variant entre 2.500 et 2.600 exemplaires.	2° Oplage van het tijdschrift « Wandelaer » et « Sur l'Eau » : De oplage wisselt af van 2.500 tot 2.600 exemplaren.

PLAN DECENNAL — TIENJARENPLAN

A. — TRAVAUX — URGENCE 1 : Liste des travaux absolument nécessaires et d'une urgence indiscutable.

A. — WERKEN — DRINGENDHEID 1 : LIJST DER VOLSTREKT NOODZAKELIJKE EN ONBETWIST-BAAR SPOEDEISENDE WERKEN.

BUREAU — BUREAU	NATURE DES TRAVAUX — AARD DER WERKEN	LOCALISATION — LOCALISATIE	BUDGET — BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE — HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
-----------------------	--	----------------------------------	--------------------------	---

1 A — Agglomération bruxelloise — 1 A — Brusselse agglomeratie.

* Bruxelles 1 * Brussel 1	Remplacement chauffage central Aménagement sous-sols et rez-de-chaussée. — <i>Vervanging centrale verwarming. Inrichting ondergrond en benedenverdieping</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — <i>Gevraagd op begroting 1948</i>	3.000.000
* Bruxelles 1 * Brussel 1	Transformations — <i>Ombouwingen</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	1949 : 5.000.000 1950 : 15.000.000 1951 : 15.000.000	35.000.000
* Bruxelles 6 * Brussel 6	Construction nouvelle — <i>Nieuwbouw</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	1re tranche — <i>1ste gedeelte</i> : 7.500.000 en 1948 - reste en 1949 — <i>1ste gedeelte</i> : 7 mil- lions 500.000 in 1948 - blijft in 1949	21.000.000
* Bruxelles-Midi * Brussel-Zuid	Nouveau bureau de tri Jonction Nord-Midi — <i>Nieuw sorteerbureau Noord-Zuid-verbinding</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	Intervention S.N.C.F. en 1948 — <i>Bijdrage N.M.B.S. in 1948</i> : 1re tranche — <i>1ste gedeelte</i> : 2.000.000 1949 : 18.000.000 1950 : 35.000.000 1951 : 25.000.000	80.000.000

1 B — Bureaux d'expression néerlandaise — 1 B — Nederlandstalige Bureau's.

* Alost 1 * Aalst 1	Agrandissement local actuel. — <i>Vergroting huidig lokaal</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — <i>Gevraagd op de begroting 1948</i>	1.500.000
* Aarschot	Construction nouvelle — <i>Nieuwbouw</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — <i>Gevraagd op de begroting 1948</i>	2.000.000
* Grammont * Geraardsberg.	Agrandissement local actuel — <i>Vergroting huidig lokaal</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — <i>Gevraagd op de begroting 1948</i>	1.600.000
Hasselt 1	Agrandissement local actuel — <i>Vergroting huidig lokaal</i>	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — <i>Gevraagd op de begroting 1948</i>	550.000
* Hoboken 1	Agrandissement — <i>Vergroting</i>	Extraord. Buitengewone	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	1.700.000

(*) Prévu au programme quinquennal — *Komt voor in het vijfjarenplan.*

BUREAU — BUREAU	NATURE DES TRAVAUX — AARD DER WERKEN	LOCALISATION — LOCALISATIE	BUDGET — BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE — HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
* Courtrai 1 * Kortrijk 1	Reconstruction bureau détruit — Wederopbouw vernield bureau	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	1949: 1re tranche: 18.000.000 — 1949: 1ste gedeelte: 18.000.000 1950: 2me tranche: 5.000.000 — 1950: 2de gedeelte: 5.000.000	23.000.000
* Courtrai 2 * Kortrijk 2	Reconstruction bureau détruit faits de guerre — Wederop- bouw bureau vernield oorlogs- feiten	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	Intervention S. N. C. F. Budget 1950 — Bijdrage N. M. B. S. Begroting 1950	3.000.000
* Louvain 1 * Leuven 1	Agrandissement local actuel — Vergroting huidig lokaal	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — Gevraagd op de begroting 1948	2.000.000
* Louvain 2/3 * Leuven 2/3	Reconstruction bureau détruit — Wederopbouw vernield bureau	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	Intervention S. N. C. B. Budget de 1950 — Bijdrage N.M.B.S. Begroting 1950	6.000.000
* Merelbeke	Reconstruction bureau détruit — Wederopbouw vernield bureau	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — Gevraagd op de begroting 1948	1.100.000
* Ostende * Oostende	Reconstruction bureau détruit — Wederopbouw vernield bureau	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	Sollicité au budget de 1948. Part d'intervention — Gevraagd op begroting 1948. Aandeel van tussenkoms	16.400.000
* Mont St-Amand 1 * St-Amands- berg 1	Construction — Opbouw	Extraord. Buitengewone	Sollicité au budget de 1948 — Gevraagd op de begroting 1948	1.400.000
Veurne	Remise en état local endommagé — Herstelling beschadigd lo- kaal	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	Sollicité au budget de 1948 — Gevraagd op de begroting 1948	500.000
* Zele	Construction — Aanbouw	Extraord. Buitengewone	Budget de 1950 — Begroting 1950	1.000.000
* Service du timbre * Zegeldienst	Construction et aménagement — Aanbouw en inrichting	Extraord. Buitengewone	Budget de 1949 — Begroting 1949	2.000.000
* Svap - Svap				500.000
1 C — Bureaux d'expression française — 1 C — Franstalige bureau's				
* Charleroi 1	Agrandissement locaux — Ver- groting lokalen	Extr. T. P. Buit. O. W.	Budget de 1958 — Begroting 1948	2.000.000
Dinant	Reconstruction bureau détruit faits de guerre — Wederop- bouw bureau vernield oorlogs- feiten	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	1948 : 10.000.000 1948 : 5.000.000	15.000.000

(*) Prévu au programme quinquennal — Komt voor in het vijfjarenplan.

BUREAU BUREAU	NATURE DES TRAVAUX AARD DER WERKEN	LOCALISATION LOCALISATIE	BUDGET BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
* Malmédy	Reconstruction bureau détruit — <i>Wederopbouw vernield bureau</i>	Extr. T. P. <i>Buit. O. W.</i>	Part d'intervention R.T.T. Solli- cité au budget de 1948 — <i>Aan- deel R.T.T. Gevraagd op de begroting 1948</i>	800.000
* Mons 2 * Bergen 2	Reconstruction bureau détruit — <i>Wederopbouw vernield bureau</i>	Dépenses de guerre <i>Oorlogsuitgaven</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	3.000.000
Perwez	Reconstruction bureau détruit faits de guerre — <i>Wederop- bouw bureau vernield oorlogs- feiten</i>	Dépenses de guerre <i>Oorlogsuitgaven</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	2.000.000
* Quaregnon	Construction — <i>Nieuwbouw</i>	Extr. T. P. <i>Buit. O. W.</i>	Sollicité au budget de 1948 — <i>Gevraagd op de begroting 1948</i>	2.000.000
Spa	Construction nouvelle — <i>Nieuw- bouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949, Intervention R. T.T. — <i>Begroting 1948. Bijdra- ge R.T.T.</i>	2.000.000
* Trois-Ponts	Construction bureau — <i>Aanbouw bureau</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	1.500.000
BATIMENTS — GEBOUWEN :				231.550.000
Installations électromécaniques — <i>Electro-mechanische installaties</i> :				48.000.000
				279.550.000

¹⁾ Prévu au programme quinquennal — *Komt voor in het vijfjarenplan.*

B. — TRAVAUX — URGENCE 2 : Liste des travaux nécessaires et urgents mais dont l'exécution pourrait être avancée ou retardée suivant les nécessités économiques ou budgétaires du moment.

B. — WERKEN — DRINGENDHEID 2 : LIJST DER NODIGE EN DRINGENDE WERKEN, WAARVAN DE UITVOERING ECHTER KAN VERSNELD OF VERTRAAGD WORDEN VOLGENS DE ECONOMISCHE OF BUDGETAIRE NOODWENDIGHEDEN VAN HET OGENBLIK.

BUREAU — BUREAU	NATURE DES TRAVAUX — AARD DER WERKEN	LOCALISATION — LOCALISATIE	BUDGET — BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE — HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
-----------------------	--	----------------------------------	--------------------------	---

2 A — Agglomération bruxelloise — 2 A — Brusselse agglomeratie.

Bruxelles Gare Centrale Brussel Cen- traal station	Aménagement intérieur — In- wendige inrichting . . .	Extr. T. P. Buit. O. W.	Sollicité au budget de 1948 — Gevraagd op de begroting 1948	1.200.000
* Bruxelles-N. Entreposage * Brussel-Noord Opslagplaats	Construction local dépêches — Aanbouw tijdingzaal . . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1949 — Begroting 1949	1.500.000
Bruxelles 2 Brussel 2	a) acquisition terrain — aankoop terrein	Extraord. Buitengewone	Budget de 1950 — Begroting 1950	2.000.000
	b) construction — aanbouw . . .		Budget de 1951 — Begroting 1951	15.000.000
Bruxelles 14 Brussel 14	Construction — Aanbouw . . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1951 — Begroting 1951	3.000.000

2 B — Bureaux d'expression néerlandaise — 2 B — Nederlandstalige bureau's.

Tirlemont 1 Tienen 1	Construction — Aanbouw . . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1950 — Begroting 1950	2.000.000
* Willebroek	Construction — Aanbouw . . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1949 — Begroting 1949	1.000.000
Zottegem	Agrandissement — Vergroting . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1951 — Begroting 1951	900.000

2 C — Bureaux d'expression française — 2 C — Franstalige bureau's.

Ath Aat	Transformation — Ombouw . . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1952 — Begroting 1952	2.000.000
* Bastogne * Bastenaken	Reconstruction bureau détruit — Wederopbouw vernield bureau	Dépenses de guerre Oorlogsuitgaven	Budget de 1949 — Begroting 1949	3.000.000
Charleroi 2	Construction — Aanbouw . . .	Extraord. Buitengewone	Budget de 1952 — Begroting 1952	2.000.000

(*) Prévu au programme quinquennal — Komt voor in het vijfjarenplan.

BUREAU — BUREAU	NATURE DES TRAVAUX — AARD DER WERKEN	LOCALISATION — LOCALISATIE	BUDGET — BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE — HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
Erquelinnes	Construction — <i>Aanbouw</i> . . .	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	2.000.000
* Haine St-Pierre	Construction bureau — <i>Aanbouw bureau</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1951 — <i>Begroting 1951</i>	1.500.000
* Houffalize	Reconstruction bureau détruit — <i>Wederopbouw vernield bureau</i>	Dépenses de guerre <i>Oorlogsuitgaven</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	1.500.000
* Laroche- en-Ardenne	Reconstruction bureau détruit — <i>Wederopbouw vernield bureau</i>	Dépenses de guerre <i>Oorlogsuitgaven</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	2.000.000
* Nivelles	Construction — <i>Aanbouw</i> . . .	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1951 — <i>Begroting 1951</i>	5.600.000
* St-Ghislain	Construction bureau — <i>Aanbouw bureau</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1952 — <i>Begroting 1952</i>	2.000.000
* St-Vith * <i>Sankt-Vith</i>	Reconstruction bureau détruit — <i>Wederopbouw vernield bureau</i>	Dépenses de guerre <i>Oorlogsuitgaven</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	2.500.000
BATIMENTS — GEBOUWEN :				50.700.000
Installations électromécaniques — <i>Electro-mechanische installaties</i> :				8.000.000
				58.700.000

(*) Prévu au programme quinquennal — *Komt voor in het vijfjarenplan.*

C. — TRAVAUX — URGENCE 3 : Liste des travaux nécessaires mais dont l'exécution pourrait, éventuellement, être postposée.

C. — WERKEN — DRINGENDHEID 3: LIJST DER NOODZAKELIJKE WERKEN WAARVAN DE UITVOERING ECHTER EVENTUEEL ZOU KUNNEN UITGESTELD WORDEN.

BUREAU — BUREAU	NATURE DES TRAVAUX — AARD DER WERKEN	LOCALISATION — LOCALISATIE	BUDGET — BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE — HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
-----------------------	--	----------------------------------	--------------------------	---

3 A — Agglomération bruxelloise — 3 A — Brusselse agglomeratie.

* Bruxelles 5 (Ixelles)	a) acquisition de terrain — <i>aan- koop van terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	2.200.000
* Brussel 5 (Elsene)	b) construction — <i>aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	15.000.000
Bruxelles 7 Anderlecht	a) acquisition de terrain — <i>aan- koop van terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	2.500.000
Brussel 7 Anderlecht	b) construction — <i>aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1952 — <i>Begroting 1952</i>	15.000.000
Bruxelles 8 Molenbeek	a) acquisition de terrain — <i>aan- koop van terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1951 — <i>Begroting 1951</i>	2.500.000
Brussel 8 Molenbeek	b) construction — <i>aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	15.000.000
Etterbeek 4	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	3.000.000
Haren 1	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1955 — <i>Begroting 1955</i>	2.800.000
Ixelles 1 Elsene 1	Transformation — <i>Ombouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	2.000.000
* Watermael * Watermaal	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	3.000.000

3 B — Bureaux d'expression néerlandaise — 3. B — Nederlandstalige bureau's.

Anvers 1 Antwerpen 1	Construction nouvelle — <i>Nieuw- bouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	1/2 au budget de 1954; 1/2 au budget de 1955 — <i>1/2 op de begroting 1954; 1/2 op de be- groting 1955</i>	40.000.000
Bree Brec	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	2.000.000
* La Panne * De Panne	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	3.000.000
* Geel	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	2.000.000

(*) Prévu au programme quinquennal — *Komt voor in het vijfjarenplan.*

BUREAU BUREAU	NATURE DES TRAVAUX AARD DER WERKEN	LOCALISATION LOCALISATIE	BUDGET BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
Heist o/d Berg	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	1.000.000
* Koksijde	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	1.500.000
Maaseik	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	(1) 2.000.000
* Malines 1 * Mechelen 1 Malines 2 Mechelen 2	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Intervention des S.N.C.F. et R. T.T. Budget de ... — <i>Bijdrage van de N.M.B.S. en R.T.T. Begroting ...</i>	15.000.000
Oostmalle	a) achat terrain — <i>aankoop ter- rein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	100.000
	b) construction — <i>aanbouw</i>		Budget de 1952 — <i>Begroting 1952</i>	2.500.000
Vrasene	Transformations — <i>Ombouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1952 — <i>Begroting 1952</i>	1.000.000
Wemmel	a) achat terrain — <i>aankoop ter- rein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	160.000
	b) construction — <i>aanbouw</i>		Budget de 1952 — <i>Begroting 1952</i>	1.500.000

3 C — Bureaux d'expression française — 3 C — Franstalige bureau's.

Andenne	Achat terrain — <i>Aankoop terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	160.000
Ans 1	Achat terrain — <i>Aankoop terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	150.000
* Auvelais	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	1.700.000
Bouffoulx	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1956 — <i>Begroting 1956</i>	2.800.000
Carnières	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	2.800.000
* Châtelineau	Agrandissement — <i>Vergroting</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	1.500.000
Ecaussines	Agrandissement — <i>Vergroting</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	500.000
Gembloux Gembloers	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	7.500.000

(1) Au profit de Neerpelt en 1949 (terrain) et 1950 (bâtiment) — *Ten voordele van Neerpelt in 1949 (terrein) en 1950 (gebouw)*.
 (*) Prévu au programme quinquennal — *Komt voor in het vijfjarenplan*.

BUREAU BUREAU	NATURE DES TRAVAUX AARD DER WERKEN	LOCALISATION LOCALISATIE	BUDGET BEGROTING	GRANDEUR DE LA DEPENSE HOEGROOT- HEID DER UITGAVEN
Gilly	Agrandissement — <i>Vergroting</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	1.250.000
Grivegnée 2	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1956 — <i>Begroting 1956</i>	750.000
Houdeng	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	3.000.000
Jambes	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1955 — <i>Begroting 1955</i>	2.500.000
Jemelle	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	3.000.000
Namur 1 et 2 <i>Namen 1 en 2</i>	Construction Namur 1 - Aménagement Namur 2 — <i>Aanbouw Namen 1 - Inrichting Namen 2</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	1/2 budget de 1949; 1/2 budget de 1950 — 1/2 <i>begroting 1949</i> ; 1/2 <i>begroting 1950</i>	22.000.000
Neufchâteau	Achat de terrain — <i>Aankoop van terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1949 — <i>Begroting 1949</i>	175.000
St-Hubert	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1954 — <i>Begroting 1954</i>	2.500.000
* Solre s/Sambre	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1956 — <i>Begroting 1956</i>	1.500.000
Tilff	Achat de terrain — <i>Aankoop van terrein</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1953 — <i>Begroting 1953</i>	50.000
* Trazegnies	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1955 — <i>Begroting 1955</i>	1.500.000
Tubize	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1955 — <i>Begroting 1955</i>	1.750.000
Vaulx	Transformations — <i>Ombouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1955 — <i>Begroting 1955</i>	1.000.000
Wanfercée- Baulet	Transformations — <i>Ombouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1955 — <i>Begroting 1955</i>	1.000.000
Wavre <i>Waver</i>	Construction — <i>Aanbouw</i>	Extraord. <i>Buitengewone</i>	Budget de 1950 — <i>Begroting 1950</i>	3.500.000
Bâtiments — <i>Gebouwen</i>				197.345.000
Installations électro-mécaniques — <i>Electro-mechanische installaties</i>				25.000.000
				222.345.000

(*) Prévu au programme quinquennal — *Komt voor in het vijfjarenplan.*

(62)

ADMINISTRATION DES POSTES — BUDGET 1950

BESTUUR VAN POSTERIJEN — BEGROTING 1950

	CONSTRUCTIONS NOUVELLES — NIEUWBOUW	TRANSFOR- MATIONS — VERBOUWINGEN	ACQUISITION D'IMMEUBLES — AANKOOP VAN GEBOUWEN	ACQUISITION DE TERRAINS — AANKOOP VAN TERREINEN	TOTAL — TOTAAL
Bruxelles — <i>Brussel</i> . . .	5.000 000	5.000.000	400.000	3.500.000	13.900.000
Région wallonne — <i>Waal- se streek</i>	4.765.000	4.865.000	8.185.000	425.000	18.240.000
Région flamande — <i>Vlaam- se streek</i>	15.300.000	14.885.000	2.600.000	1.575.000	34.360.000
	25.065.000	24.750.000	11.185.000	5.500.000	66.500.000
Travaux d'électricité — <i>Electriciteitswerken</i> :					3.500.000
					70.000.000

ANNEXE 9.

BIJLAGE 9

STATISTIQUES DU MOUVEMENT AERIEN DANS LES DIVERS AERODROMES DU PAYS
STATISTIEKEN VAN DE LUCHTVAARTBEWEGING OP DE VERSCHILLENDE LUCHTVAART-
TERREINEN VAN HET LAND.

Les résultats généraux du mouvement sur les divers aérodromes du pays pour l'année 1949, sont consignés dans le tableau suivant. Il est à remarquer que l'aérodrome de St-Hubert n'a été ouvert que pendant quelques jours au cours de l'année 1949 du fait de travaux en cours.

Onderstaande tabel geeft de algemene uitkomsten der beweging op de verschillende luchtvaartterreinen van ons land. Opgemerkt zij dat het luchtvaartterrein te St-Hubert, wegens aan de gang zijnde werken, slechts enkele dagen is open geweest in de loop van 1949.

AERODROME — LUCHTVAARTTERREIN	NOMBRE — AANTAL Vols — — Vluchten	Passagers — Passagiers	FRET — VRACHT	BAGAGES — REISGOED	POSTES — POST
Melsbroek	22.048	209.012	4.717.312	3.566.408	1.056.087
Grimbergen	14.765	9.597	431	11.629	
Anvers — Antwerpen	6.013	10.576	182.851	89.265	6.054
Gand — Gent	6.417	4.871	73.656	3.515	
Ostende — Oostende	2.372	6.227	112.763	67.459	39
Le Zoute — Het Zoute	4.958	8.583	9.765	73.761	433
Bierset	3.161	2.752	25.920	275	
Spa	3.069	1.907			
St-Hubert	18	23			
Gosselies	1.483	956	20.445	200	
TOTAUX — TOTALEN	64.925	256.466	5.181.919	3.842.033	1.067.007

Les données suivantes précisent la nature des vols effectués sur les différents aérodromes. (Chiffres valables pour les 8 premiers mois de l'année 1949.)

Onderstaande tabel geeft de percentsgewijze indeling der vluchten voor de verschillende luchtvaartterreinen. (Cijfers over de eerste 8 maanden van 1949.)

AERODROME — LUCHTVAARTTERREINEN	Vols commerciaux en % — Handelsvluchten in %	Vols de tourisme en % — Touristenvluchten in %	Vols d'écologie et d'entraînement en % — Les- en oefen- vluchten in %	Divers — Verschillende (1)
Bruxelles — Brussel	81 %	3 %	5 %	11 %
Anvers — Antwerpen	26,5 %	15 %	55,5 %	3 %
Liège — Luik	6,5 %	24 %	64,5 %	5 %
Gand — Gent	5 %	26 %	64 %	5 %
Gosselies	5 %	27,5 %	37 %	30,5 %
Ostende — Oostende	44 %	41 %	11 %	4 %
Grimbergen	1,5 %	16,5 %	81 %	1 %
Le Zoute — Het Zoute	19,5 %	25 %	35,5 %	20 %
Spa	1 %	13 %	86 %	—

(1) Notamment vols militaires et de vulgarisation. — Inzonderheid militaire en vulgarisatievluchten.

STATISTIQUES — DEVELOPPEMENT DU RESEAU
 BEDRIJFSSTATISTIEKEN — ONTWIKKELING VAN HET NET.

Années — Jaren	T-Km. offertes — T-Km. aangeboden	T-Km. transportées — T-Km. vervoerd	Coefficient de chargement — Ladings- coëfficient	Km. parcours — Afgelegd aantal km.	Passagers transportés — Vervoerde passagiers	Km. passagers — Km. passagiers	T-Km. fret — T-Km. vracht	T-Km. poste — T-Km. post
1938	5.578.114	2.645.895	47 %	3.331.249	34.110	18.083.116	405.340	432.244
1939	3.612.179	2.039.529	56 %	2.406.207	22.809	12.820.224	252.424	505.079
1940	1.476.935	991.087	67 %	1.131.217	6.254	5.504.180	99.194	128.850
1941	1.723.339	1.587.761	92 %	1.541.807	5.003	5.371.092	36.202	85.716
1942	2.674.139	2.426.988	91 %	2.285.107	6.623	8.880.175	64.198	92.653
1943	3.289.711	3.122.929	95 %	2.715.529	7.494	9.787.303	72.306	116.723
1944	3.732.375	3.316.090	89 %	2.982.000	9.169	14.811.271	77.450	154.485
1945	4.282.792	3.839.195	90 %	3.177.635	15.284	28.580.738	135.970	293.903
1946	18.109.655	15.940.065	88 %	7.639.550	121.138	153.376.450	941.660	584.897
1947	38.850.453	25.509.286	63 %	12.467.588	186.127	214.790.253	3.357.941	861.875
1948	46.550.454	29.106.593	62,5 %	13.620.804	146.111	216.230.445	7.345.319	1.052.982
1949	48.958.324	26.969.815	55,1 %	13.727.365	168.604	214.983.333	4.829.377	1.273.887