

SÉNAT DE BELGIQUE

SÉANCE DU 22 JUIN 1939.

Rapport de la Commission des Transports chargée d'examiner le Projet de Loi contenant le Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1939.

(Voir les n^{os} 4-XVI, 103 et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séance du 15 juin 1939.)

BELGISCHE SENAAAT

VERGADERING VAN 22 JUNI 1939.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het Wetsontwerp houdende de Begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1939.

(Zie den^{rs} 4-XVI, 103 en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 15 Juni 1939.)

Présents : MM. TOCH, président; CLAUD, DE MAEGHT, DEMETS (Adolf), DENS, DE WILDE, FORTON, LALEMAND, MOLET, ROLAND, VINCK et le comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

Le budget de 1939 qui vous est soumis ne porte plus la mention de « Budget du Ministère des Transports » mais celui de « Budget du Ministère des Communications ». Il en résulte que les dépenses des Postes sont mêlées avec celles du Département des Transports et dans ces conditions il faut se livrer à un travail assez long de dissection pour séparer les crédits concernant les Transports de ceux des Postes. Le Sénat ayant, au cours de cette année, décidé de ne pas fusionner les Commissions des Transports et des Postes, votre rapporteur s'est appliqué à faire ce travail de façon à pouvoir vous présenter un tableau des crédits proposés pour 1939 qui puisse permettre la comparaison avec celui des crédits votés pour 1938.

Nous exprimons le vœu que, dans l'avenir, le Budget des Transports et celui des Postes soient présentés séparément comme il a toujours été fait précédemment. D'abord parce que les budgets y gagnent en clarté et ensuite parce que l'expérience du

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

Op de U voorgelegde begroting voor 1939 zijn de uitgaven voor Posterijen vermengd met deze van het departement van Verkeerswezen, en derhalve, is er een vrij omvangrijk splitsingswerk nodig om de kredieten voor Verkeerswezen en deze voor Posterijen te schiften. Daar de Senaat in den loop van dit jaar besloten heeft de commissiën van Verkeerswezen en van Posterijen niet te versmelten, heeft uw verslaggever er zich op toegelegd dit werk derwijze in te richten, dat er U een tabel wordt voorgelegd met de voor 1939 voorgestelde kredieten, zoodat de vergelijking mogelijk wordt met de tabel der voor 1938 goedgekeurde kredieten.

Wij drukken den wensch uit dat in de toekomst de begroting van Verkeerswezen en deze van Posterijen afzonderlijk zouden worden ingediend, zooals vroeger steeds het geval is geweest. Vooreerst omdat de begrotingen daardoor aan duidelijkheid

passé nous montre qu'au cours d'une même année ces deux départements peuvent ne pas être toujours réunis sous la même autorité ministérielle.

Le tableau suivant donne par administration, établissement, service ou office le montant des crédits votés pour 1938 et celui des crédits proposés pour 1939.

ORGANISMES		Dépenses de personnel <i>Uitgaven voor personeel</i>	Dépenses de matériel <i>Uitgaven voor materieel</i>	Subsides et subventions <i>Toelagen en legemoet- komingen</i>	Dépenses de prévoyance <i>Voorzienings- uitgaven</i>
Administration centrale	1938	4,599,765	1,241,196	—	395,000
	1939	6,735,645	1,282,025	—	551,575
Commission de réception des papiers.	1938	339,530	50,750	—	—
	1939	386,950	39,805	—	—
Comité supérieur de Contrôle	1938	2,116,155	348,650	—	—
	1939	2,131,135	314,520	—	—
Marine	1938	48,773,200	33,118,043	3,628,400	613,900
	1939	50,038,645	33,412,805	2,958,150	251,950
Office central des Imprimés	1938	1,178,744	35,662,200	—	5,000
	1939	1,191,915	29,131,210	—	2,000
Aéronautique	1938	4,970,100	3,989,974	1,260,000	15,000
	1939	5,350,185	3,273,100	870,000	15,000
Office national des Vacances ouvrières	1938	262,556	307,000	1,690,000	—
	1939	242,525	169,320	745,000	—
S.A.B.E.N.A.	1938	—	—	16,000,000	—
	1939	—	—	28,530,000	—
Propagande touristique	1938	—	—	6,000,000	—
	1939	—	637,600	3,672,500	—
Subsides à des organismes internationaux.	1938	—	—	91,000	—
	1939	—	—	61,000	—
Compensation tarifs	1938	—	—	—	—
	1939	—	—	—	—
Pont de Willebroeck	1938	—	—	—	—
	1939	—	—	—	—
Secours	1938	—	—	—	—
	1939	—	—	—	—
Service autobus et autocars	1938	—	50,000	—	—
	1939	—	27,000	—	—
Construction maritime	1938	—	—	1,000,000	—
	1939	—	—	—	—
TOTAUX	1938	62,240,050	74,717,813	28,669,400	1,028,900
	1939	66,077,000	68,287,385	37,836,650	820,525

winnen en vervolgens omdat uit de ervaring van het verleden blijkt dat in den loop van eenzelfde jaar het mogelijk is dat beide departementen niet steeds onder het gezag staan van eenzelfde minister.

Onderstaande tabel geeft per bestuur, instelling, dienst of ambt het bedrag aan van de voor 1938 goedgekeurde kredieten, alsmede het bedrag der voor 1939 voorgestelde kredieten.

Secours — Steun	Dépenses diverses — Allerhande uitgaven	Dépenses exception- nelles — Uitzonder- lijke uitgaven	Totaux — Totalen	ORGANISMEN
— 18,000	164,375 211,575	— —	6,400,336 8,798,820	Hoofdbestuur.
— —	— —	— —	390,280 426,755	Commissie voor oplevering van het papier.
— —	— —	— —	2,464,805 2,445,655	Hooger Toezichtscomité.
— 19,800	500 —	680,000 585,000	86,814,043 87,266,350	Zeewezen.
— —	500 —	— —	36,846,444 30,325,125	Centrale Bureau voor Drukwerk.
— 10,000	500 —	600,000 500,000	10,835,574 10,018,285	Luchtvaart.
— —	10,000 —	— —	2,269,556 1,156,845	Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie.
— —	— —	— —	16,000,000 28,530,000	S.A.B.E.N.A.
— —	— —	— —	6,000,000 4,310,100	Toeristische propaganda.
— —	— —	— —	91,000 61,000	Toelagen aan internationale organismen.
— —	33,250,000 32,450,000	— —	33,250,000 32,450,000	Verrekening der tarieven.
— —	45,000 45,000	— —	45,000 45,000	Brug van Willebroek.
34,000 132,500	— —	— —	34,000 132,500	Steun.
— —	— —	— —	50,000 27,000	Dienst van autobussen en autocars.
—	—	—	1,000,000	Bouw van zeeschepen.
34,000 180,300	33,470,875 32,706,575	1,280,000 1,085,000	201,441,038 206,993,435	TOTALEN.

Nous constatons une majoration de 5,552,397 francs sur le Budget des Transports de 1938. Cette majoration provient de l'augmentation des dépenses de personnel et des subventions. L'exposé général du Budget des Recettes et des Dépenses pour l'exercice 1939, nous avait fait connaître que les traitements et pensions ont été inscrits au budget de 1939 comme à celui de 1938, au taux de 105 p. c. des rémunérations de base; mais que ce taux avait été majoré de 5 p. c. pour les traitements qui ne dépassent pas 12,000 francs par an. D'autre part, un emploi nouveau du grade de docteur en droit a été créé au secrétariat général à la suite de la fusion des cadres des secrétariats généraux des Transports et des Postes, Télégraphes et Téléphones, réalisée par arrêté royal du 30 juin 1938. A la Marine, cinq emplois nouveaux ont été créés; un emploi de commandant pour assurer le service des quais à Ostende, un emploi de chef motoriste à la suite de la construction d'un nouveau bateau, et trois emplois d'agent de la police maritime pour la surveillance des étrangers dans les ports belges. A l'aéronautique, trois emplois nouveaux, d'ouvrier (nettoyeurs et écurseuses) ont été nécessités par suite d'une nouvelle répartition des locaux. Enfin, l'arrêté royal du 21 janvier 1939 créant le commissariat général du Tourisme a porté le cadre ancien de 10 emplois à 26. Par contre, la mesure se traduit par une économie dans le fonctionnement général des services de propagande touristique.

I. — Aéronautique.

La subvention globale donnée par l'Etat Belge à la Sabena a été, *en 1938*, de 21,349,230 francs pour les services d'Europe et de 844,804 francs pour la liaison Belgique-Congo.

Wij stellen een verhooging vast met 5,552,397 frank tegenover de begrooting van Verkeerswezen voor 1938. Deze verhooging is te wijten aan de stijging der uitgaven voor personeel en der toelagen. De algemeene toelichting der begrooting van ontvangsten en uitgaven voor 1939 zegt ons dat de wedden en pensioenen op de begrooting van 1939 en van 1938, werden berekend op voet van 105 t. h. der basisbezoldigingen, maar dat dit bedrag werd verhoogd met 5 t. h. voor de wedden die niet 12,000 frank per jaar overschrijden. Aan den anderen kant werd, bij het algemeen secretariaat, een nieuwe betrekking van den graad van doctor in de rechten voorzien, ten gevolge der versmelting van de kaders der algemeene secretariaten van Verkeerswezen en van Posterijen, Telegrafie en Telefonie, verwezenlijkt bij k. b. dd. 30 Juni 1938. Bij Zeewezen kwamen vijf nieuwe betrekkingen: van commandant, om den kaaidienst te Oostende te verzekeren; van hoofdmechanicus ten gevolge van het bouwen van een nieuw schip, en drie betrekkingen van agent der zeevaartpolitie voor het toezicht over de vreemdelingen in de Belgische havens. Bij Luchtvaart waren drie nieuwe betrekkingen (schoonmakers en schoonmaaksters), ten gevolge van een nieuwe indeeling der lokalen. Ten slotte heeft het k. b. dd. 21 Januari 1939 houdende oprichting van het algemeen commissariaat van het Toerisme, het vroegere kader van 10 betrekkingen opgevoerd tot 26. Daarentegen beteekent deze maatregel een bezuiniging op de algemeene werking der diensten voor toeristische propaganda.

I. — Luchtvaart.

De globale toelage, door den Belgischen Staat verleend aan de Sabena, bedroeg, *in 1938*, 21,349,230 frank voor de diensten in Europa en 844,804 frank voor de verbinding België-Congo.

Pour 1939, les sommes inscrites au Budget des Communications sont de 19,040,000 francs pour les services d'Europe et de 9,490,000 francs pour la liaison Belgique-Congo. La note qui accompagne le budget précise que l'augmentation de la subvention à la Sabena est indispensable pour faire face aux charges résultant de l'acquisition de matériel nouveau. Cette majoration nous paraît pleinement justifiée. La valeur du matériel volant, amortissements déduits, était de 34,602,286 francs au 31 décembre 1938. L'amortissement du matériel volant doit être fait normalement en cinq années; le seul article de l'amortissement du matériel volant comportait en 1938 une dépense de 7,502,714 francs.

Les charges obligatoires (intérêts et remboursements) étaient de 3,183,924 francs, et l'assurance du matériel volant entraînait une dépense de 2,422,708 francs à laquelle venait s'ajouter une dotation au fonds d'assurance de 775,000 francs. Dans ces conditions, avant d'avoir offert une seule tonne kilométrique et payé les frais généraux d'administration et les dépenses d'exploitation, la Sabena se trouvait grevée, en 1938, de dépenses incompressibles d'environ 14 millions.

Les bases de l'assistance financière de l'Etat et de la Colonie en faveur de la Sabena ont été fixées en 1929 pour une période s'étendant jusqu'au 31 décembre 1937. La loi du 25 mai 1929 limitait à un total de 234 millions les subsides qui pouvaient être alloués à la Société durant cette période de neuf années.

Les statuts de 1929 prévoyaient que « dans le courant du premier semestre

Voor 1939 bedragen de op de begroting van Verkeerswezen uitgetrokken sommen 19,040,000 frank voor de diensten in Europa, en 9,490,000 frank voor de luchtverbinding België-Congo. In de bij de begroting gevoegde nota wordt verklaard dat de verhooging van toelage aan de Sabena onontbeerlijk is tot dekking der lasten voortspruitende uit den aankoop van nieuw materieel. Deze verhooging lijkt ons ten volle gewettigd. De waarde van het vliegmaterieel, na aftrek der afschrijvingen, bedroeg 34,602,286 fr. op 31 December 1938. De afschrijving van het vliegmaterieel moet normaal geschieden in vijf jaar. Alleen het artikel der aflossing van het vliegmaterieel bedroeg in 1938 een uitgave van 7,502,714 frank.

De verplichte lasten (interesten en terugbetalingen) bedroegen 3,183,924 frank en de verzekering van het vliegmaterieel gaf aanleiding tot een uitgave van 2,422,708 frank, waarbij nog diende gevoegd een dotatie aan het verzekeringsfonds ten bedrage van 775,000 frank. Derhalve, vooraleer een enkele kilometerton te hebben aangeboden en de algemeene bestuursonkosten en de exploitatie-uitgaven te hebben betaald, was de Sabena in 1938 bezwaard met niet-inkrimpbare uitgaven van ongeveer 14 miljoen.

De grondslagen van de financieele hulp van den Staat en van de Kolonie ten bate van de Sabena werden in 1929 vastgesteld voor een tijdperk gaande tot 31 December 1937. De wet van 25 Mei 1929 beperkte tot een totaal van 234 miljoen de toelagen die aan de maatschappij konden worden toegekend gedurende deze negen jaren.

De statuten van 1929 voorzagen dat er « in den loop van het eerste

1937, de nouvelles dispositions seraient prises en se basant sur les résultats acquis ».

Dans le courant de 1937, un projet fut effectivement mis sur pied et approuvé par le Conseil d'administration de la Sabena. Ce projet fut soumis au Ministre des Transports et par celui-ci au Conseil juridique de l'Air qui l'approuva moyennant quelques modifications et le remit au Ministre des Transports, le 2 février 1938, accompagné d'un exposé des motifs et d'un projet de loi portant approbation des modifications aux statuts de la Sabena. Depuis lors, le Gouvernement ne s'est plus autrement prononcé sur le projet qui lui avait été soumis que par des déclarations faites à la Chambre des Représentants, en séance du 8 février 1939, par l'honorable M. Marck, Ministre des Transports. Il résultait de son exposé que le Gouvernement semblait vouloir s'orienter vers la constitution d'une régie. Le Sénat aura à se prononcer sur les nouvelles dispositions qui seront prises et, par conséquent, sur la forme juridique nouvelle qui serait choisie. Nous n'attendons cependant pas ce moment pour marquer notre défiance vis-à-vis d'un système d'exploitation étatisée. Nous préférons de beaucoup un projet, comme celui qui a été approuvé par le Conseil juridique de l'Air, qui a pour but de renforcer le caractère privé de la Société et d'augmenter la part de risque et de responsabilité incombant à la Société, à ses actionnaires et à sa direction privée. Le projet d'exposé des motifs arrêté par le Conseil juridique de l'Air s'exprimait notamment comme suit : « Les modifications aux statuts de la Sabena, dont le Gouvernement a l'honneur de proposer l'approbation, ont précisément pour objet de favoriser l'essor de l'aéronautique marchande belge en lui procurant les ressources indispensables au développement de ses services, à la résistance efficace à la concurrence des lignes étrangères et à la prise de

halfjaar 1937 nieuwe schikkingen zouden worden getroffen op grond van de verworven uitslagen ».

In den loop van 1937 werd een ontwerp opgemaakt en goedgekeurd door den beheerraad der Sabena, voorgelegd aan den Minister van Verkeerswezen en door dezen laatste aan den juridischen raad van de Luchtvaart, die het ontwerp mits enkele wijzigingen goedkeurde en overmaakte aan den Minister van Verkeerswezen op 2 Februari 1938, samen met een memorie van toelichting en een wetsontwerp houdende goedkeuring van de wijzigingen aan de statuten van de Sabena. Sedertdien heeft de Regeering zich niet verder meer bekommerd om het haar voorgelegde ontwerp, tenzij door verklaringen afgelegd in de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op 8 Februari 1939, door den h. Marck, Minister van Verkeerswezen. Uit zijn uiteenzetting bleek dat de Regeering zich scheen te richten naar de oprichting van een regie. De Senaat zal zich moeten uitspreken over de nieuwe getroffen schikkingen en over den nieuwen juridischen vorm die mocht worden verkozen. Wij wachten evenwel dit oogenblik niet af om uiting te geven aan ons wantrouwen tegenover een geëtatiseerd stelsel van exploitatie. Wij geven beslist de voorkeur aan een ontwerp, zooals datgene dat werd goedgekeurd door den juridischen raad van de Luchtvaart, en dat ten doel heeft het privaat karakter van de maatschappij te verstevigen en het aandeel in de risico's en de verantwoordelijkheid te verhoogen, dat rust op de maatschappij, haar aandeelhouders en haar privaat bestuur. Het ontwerp van memorie van toelichting van den juridischen raad der Luchtvaart zegt o. m. : « De wijzigingen aan de statuten van de Sabena, waarvan de Regeering de eer heeft, goedkeuring voor te stellen, hebben juist ten doel den bloei van de Belgische koopvaardijluchtvaart te bevorderen door haar de middelen te verschaffen

possession, partout où c'est possible, des places encore disponibles dans le trafic international. Tout en visant à développer le trafic de la Sabena et à augmenter sa capacité financière, notamment par un large appel aux capitaux privés, ces modifications aux statuts, comme il sera expliqué ci-après ont également pour but de simplifier le régime de l'assistance financière de l'Etat tout en le rendant plus rationnel et moins aléatoire. »

Les dispositions réglant les modalités de l'assistance financière de l'Etat et de la Colonie à la Sabena n'ayant pu être établies dans le cours de l'année de 1937, le Gouvernement déposa un projet de loi portant prorogation temporaire jusqu'au 31 décembre 1938, des dispositions réglant les modalités de cette assistance. A l'occasion de la discussion de ce projet de loi, le rapporteur de votre Commission des Transports avait signalé qu'une solution provisoire ne pouvait être admise que pour 1938 et que, de toute nécessité, une convention nouvelle devant produire ses effets pendant une période de plusieurs années, devait être soumise à l'approbation du Parlement au cours de l'année 1938.

Il n'en fut pas ainsi et, au cours de l'année 1938, le Gouvernement déposa une nouvelle fois un projet de loi de prorogation jusqu'au 31 décembre 1939. A cette occasion, votre Commission des Transports exprima ses regrets qu'une solution tardât aussi longtemps à être arrêtée. Elle insista sur le fait que, dans l'ignorance de l'étendue de l'assistance financière de l'Etat, la

die onontbeerlijk zijn voor de uitbreiding harer diensten, voor den doeltreffenden strijd tegen de mededinging van de vreemde lijnen en voor de bezitneming, overal waar zulks mogelijk is, van de plaatsen die nog beschikbaar zijn in het internationaal verkeer. Deze wijzigingen die er toe strekken het verkeer van de Sabena uit te breiden en haar financieel vermogen te vergrooten, inzonderheid door een ruim beroep op de private kapitalen, hebben, zooals verder zal worden uitgelegd, eveneens ten doel het regime van den financieelen steun van den Staat te vereenvoudigen en tevens meer rationeel en minder onderhevig aan risico's te maken ».

Daar de bepalingen tot regeling van de modaliteiten der financieele hulp van den Staat en van de Kolonie aan de Sabena niet konden worden vastgesteld in den loop van het jaar 1937, diende de Regeering een wetsontwerp in tot tijdelijke verlenging tot 31 December 1938, van de bepalingen waarbij de modaliteiten van deze hulp worden geregeld. Naar aanleiding der bespreking van dit wetsontwerp, had de verslaggever uwer Commissie van Verkeerswezen er op gewezen dat, vermits een voorloopige oplossing enkel kon worden aanvaard voor 1938, het volstrekt noodzakelijk was dat een nieuwe overeenkomst, geldig gedurende een tijdperk van verschillende jaren, in den loop van het jaar 1938 aan het Parlement ter goedkeuring zou worden voorgelegd.

Dit is niet het geval geweest en in den loop van het jaar 1938 diende de Regeering andermaal een wetsontwerp van verlenging tot 31 December 1939 in. Bij deze gelegenheid drukte uw Commissie van Verkeerswezen er haar spijt over uit dat een oplossing zo lang uitbleef. Zij legde nadruk op het feit dat de Sabena, niet wetende welke de omvang zou zijn van de financieele

Sabena était obligée de vivre à la petite semaine et mise dans l'impossibilité d'envisager un programme d'ensemble, de conclure un arrangement avec l'étranger et de prendre n'importe quel engagement à longue échéance.

Il saute aux yeux que l'établissement d'un programme requiert une préparation de longue haleine et n'est pas compatible avec le régime de l'annalité. L'achat de matériel étranger doit être prévu un an d'avance, et, lorsqu'il s'agit d'achat de matériel belge, il faudrait le prévoir encore plus longtemps d'avance.

Malgré ces considérations, le Parlement n'est actuellement saisi d'aucun projet de loi de modification aux statuts de la Sabena fixant les bases de l'assistance financière de l'Etat. Dans ces conditions, il est à craindre qu'une troisième fois le Gouvernement ne demande au Parlement de proroger jusqu'au 31 décembre 1940, les dispositions anciennes. S'il en était ainsi votre Commission se verrait forcée de juger sévèrement cette carence de l'Administration qui n'aurait pu en trois ans arrêter les modalités d'une convention entre l'Etat et la Sabena.

Dans le rapport de la Commission des Transports sur le budget de 1938, votre Commission a voulu rendre hommage à la Direction de la Sabena. Celle-ci montre un constant souci de porter au loin la bonne renommée de notre pays, elle offre à sa clientèle un matériel très moderne qui lui fait honneur et elle s'efforce de maintenir la Société à la hauteur de la mission qui lui est confiée tout en cherchant à réaliser des progrès réels vers l'indépendance financière.

Les deux tableaux ci-après indiquent la progression réalisée dans le montant des tonnes kilométriques transportées et le pourcentage de la subvention

hulp van den Staat, verplicht was van de hand in den tand te leven en in de onmogelijkheid verkeerde een algemeen programma op te maken, een schikking te treffen met het buitenland en om het even welke verbintenis op langen termijn aan te gaan.

Het springt in het oog dat het opmaken een lange voorbereiding vergt en niet overeen te brengen is met het jaarregime. De aankoop van vreemd materiaal moet een jaar te voren geschieden, en thans nog veel vroeger.

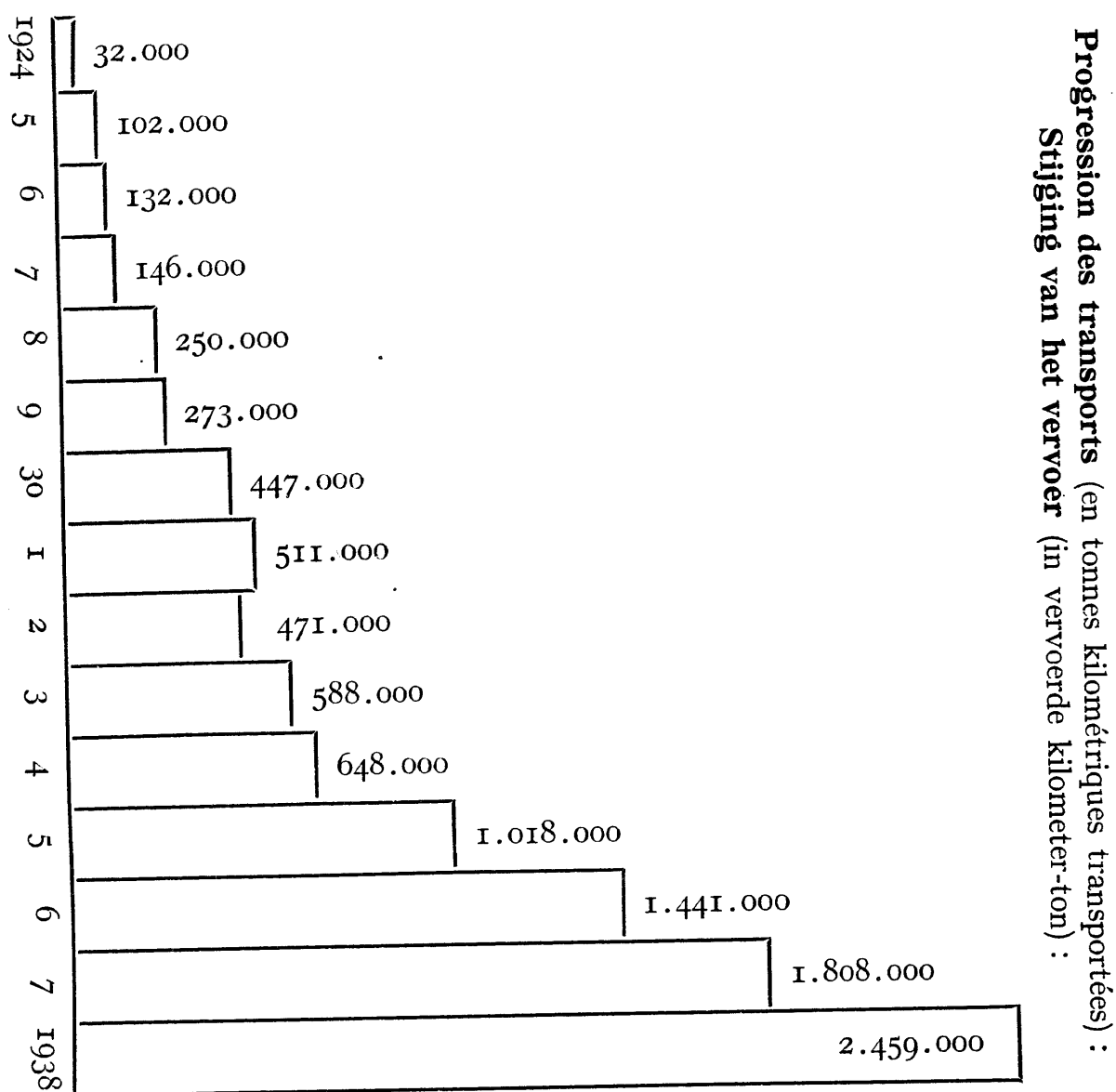
Desondanks is bij het Parlement geen wetsontwerp ingediend tot wijziging der statuten van de Sabena, waarbij de grondslagen van de financiële bijdrage van den Staat bepaald worden. In deze omstandigheden is het te vreezen dat de Regeering ten derden male het Parlement zal verzoeken de vroegere bepalingen te verlengen tot 31 December 1940. Moest dit zoo zijn, dan ware de Commissie verplicht deze ontstentenis van het bestuur aan de kaak te stellen, hetwelk in drie jaar de modaliteiten niet heeft kunnen vastleggen van een overeenkomst tusschen den Staat en de Sabena.

In haar verslag over de begroting 1938, heeft uw Commissie willen hulde brengen aan de directie van de Sabena. Deze is voortdurend begaan met de bezorgdheid de goede faam van ons land tot over verre grenzen te brengen; zij biedt haar cliënteel een zeer modern materieel dat haar tot eer strekt en zij spant zich in om de Maatschappij op de hoogte van de haar toevertrouwde taak te houden, terwijl zij tevens betracht, met merkkelijk sukses, financieel onafhankelijk te worden.

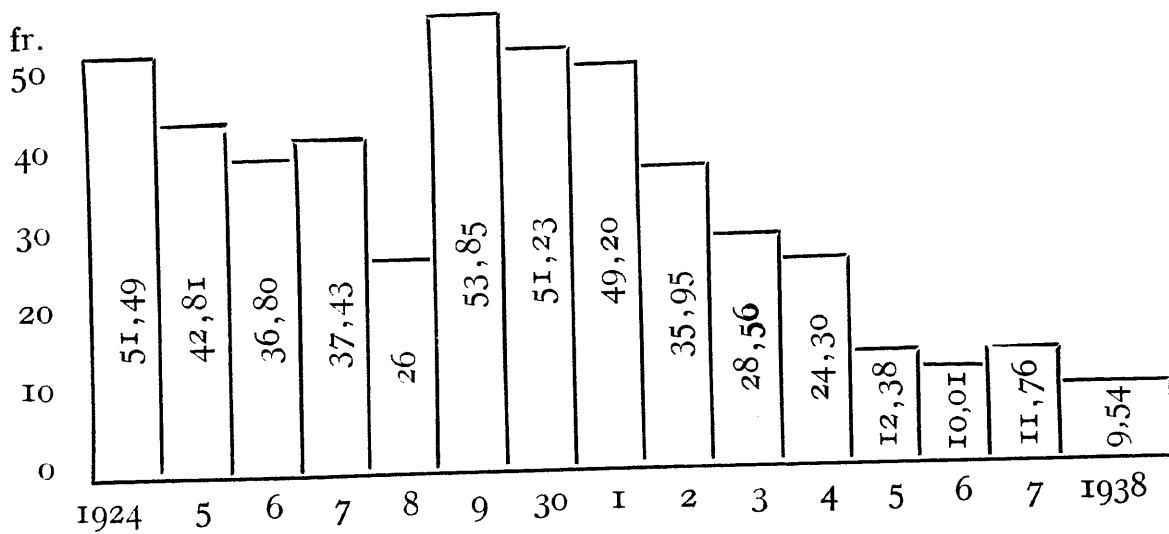
De twee onderstaande tabellen geven den vooruitgang aan in het aantal kilometer-ton en het percentage der tegemoetkoming in verhouding tot de

par rapport à la tonne kilométrique transportée. Ils soulignent des résultats satisfaisants qui font honneur à la Sabena.

vervoerde kilometer-ton. Zij wijzen op de bevredigende uitslagen waar de Sabena mag fier op gaan.



Mouvement de la subvention à la tonne kilométrique transportée :
Beweging der tegemoetkoming per vervoerde kilometer-ton :



Dans le rapport de 1938, nous avons souligné les dangers que présentait le champ d'aviation d'Evere; nous les rappelons brièvement : exigüité du champ; mauvaise qualité du terrain; sa situation dans une région souvent brumeuse; la présence en grand nombre d'avions militaires et de tourisme; insuffisance de son radiophare, et la formation insuffisante du personnel. L'accident survenu à l'avion postal de Londres, lors de son atterrissage, a démontré combien nos observations étaient fondées. Il a eu pour conséquence la fermeture de l'aérodrome à tout trafic nocturne.

L'honorable Ministre des Communications a fait alors procéder à des travaux de drainage : grâce à son initiative, de nombreux puits ont été creusés qui permettent à l'eau de la surface de traverser la couche imperméable d'argile. Le terrain, ainsi asséché, a été amélioré; c'est ce qui a permis, le 17 avril 1939, la réouverture du trafic de nuit.

Au cours du discours qu'il a prononcé à la Chambre des Représentants le 15 juin 1939, l'honorable Ministre des Communications a fait connaître que les expropriations pour l'agrandisse-

In ons verslag over 1938 hebben wij gewezen op de gevaren die het vliegveld van Evere bood : eng veld, slechte grond, gelegen in een vaak mistige streek, aanwezigheid van een groot aantal militaire en toerismevliegtuigen, ontoereikend radiobaken, onvoldoende opleiding van het personeel. Het ongeval bij de landing van het postvliegtuig van Londen heeft bewezen hoezeer onze opmerkingen gegrond waren. Het had voor gevolg dat het vliegveld voor elk nachtelijk verkeer gesloten werd.

De geachte Minister van Verkeerswezen heeft alsdan draineerwerken doen uitvoeren; dank zij zijn initiatief werden talrijke putten gegraven die het water van de oppervlakte door de ondoordringbare laag kleigrond laten zakken. Het aldus drooger gemaakt terrein werd verbeterd; op 17 April 1939 kon het terug opengesteld worden voor het verkeer bij nacht.

In zijn rede voor de Kamer der Volksvertegenwoordigers, op 15 Juni 1939, heeft de geachte Minister van Verkeerswezen laten weten dat de onteigeningen voor de vergroting van

ment du champ d'aviation d'Evere se poursuivaient et n'étaient pas encore terminées; mais il a annoncé qu'avant la fin de l'année la surface d'atterrissage serait accrue de 50 hectares. Néanmoins, il faudra plusieurs années pour achever le travail d'aménagement du champ.

A Ostende, les travaux seront activement poussés, le terrain comportera 120 hectares.

Un crédit de 45,125,000 francs a été porté au budget des dépenses extraordinaires pour l'acquisition de terrains et l'aménagement des plaines d'aviation de Bruxelles et d'Ostende.

On a installé à Evere un nouveau radiophare, de marque allemande, qui doit remplacer l'ancien radiophare dont le fonctionnement était tellement défectueux qu'il provoquait les réclamations aussi bien de la part des Compagnies étrangères que de la Sabena. Sa longueur d'onde ne répondait d'ailleurs plus aux conventions internationales. On procède actuellement aux essais; il sera mis en service dans quelques mois.

En matière d'infrastructure, il reste donc beaucoup à réaliser.

II. — La Société nationale des Chemins de fer.

Dans les rapports de la Commission des Transports sur les budgets des années précédentes, nous avons chaque fois examiné la situation de la Société nationale des Chemins de fer belges, analysé les causes des difficultés qui influencent défavorablement ses résultats d'exploitation, recherché les moyens susceptibles d'apporter une amélioration à cette situation et insisté sur l'urgente nécessité d'y porter remède.

Nous ne croyons pas devoir, cette année encore, nous livrer à une longue étude sur le même sujet, mais il nous paraît indispensable de faire remar-

het vliegveld te Evere, hun gang gaan en nog niet ten einde zijn; maar hij kondigde aan dat vóór het einde van het jaar de landingsoppervlakte zou vermeerderd zijn met 50 hectaren. Niettemin zullen meerdere jaren noodig zijn om de werken van aanleg van het veld te voltooien.

Te Oostende worden de werken krachtdadig doorgezet; het terrein zal 120 hectaren beslaan.

Een krediet van 45,125,000 frank werd ingeschreven in de buitengewone begroting voor den aankoop en den aanleg der vliegvelden van Brussel en Oostende.

Men heeft te Evere een nieuw radiobaken, van Duitsch merk, opgericht ter vervanging van het vroegere radiobaken dat zoo slecht werkte dat het klachten uitlokte, zoowel vanwege de vreemde maatschappijen, als vanwege de Sabena. Zijn golflengte beantwoordde trouwens niet meer aan de internationale overeenkomsten. Men doet thans proefnemingen; over enkele maanden zal het nieuw radiobaken in gebruik gesteld worden.

Inzake infrastructuur blijft er dus nog veel te verwezenlijken.

II. — De Nationale Maatschappij der Spoorwegen.

In de verslagen der Commissie van Verkeerswezen over de begrotingen der vorige jaren, hebben wij telkens den toestand onderzocht van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de oorzaken ontleed van de moeilijkheden die de exploitatie-uitslagen ongunstig beïnvloeden, de middelen nagezien die een verbetering in dezen toestand kunnen bewerken, en nadruk gelegd op de dringende noodzakelijkheid veranderingen toe te brengen.

Wij meenen niet ons dit jaar nogmaals aan een lange studie over hetzelfde onderwerp te moeten begeven, maar het lijkt ons noodzakelijk den

quer au Sénat que l'exercice 1938 se termine, une fois de plus, par un déficit. Celui-ci est de 283.5 millions; venant s'ajouter aux déficits qui se succèdent sans interruption depuis 1931, il porte le déficit accumulé à 1,111.3 millions. Ce dernier a été comblé, à concurrence de 431 millions, par le Fonds de réserve, en sorte que la perte totale du compte des Profits et Pertes se monte à 680 millions.

Certes, l'année 1938 a été influencée par la nouvelle dépression économique qui s'est manifestée dans notre pays comme à l'étranger, et nous avons pu constater, en effet, que les recettes de l'exercice 1938 accusent une diminution de 144 millions sur celles de l'exercice 1937. Mais l'on ne peut perdre de vue, cependant, que l'expérience des années 1936 et 1937 nous a démontré que, même en période d'activité industrielle intense, notre chemin de fer ne peut plus réaliser l'équilibre de son budget. Et dans ces conditions, l'impérieuse nécessité de prendre d'urgence les remèdes qui s'imposent s'affirme d'une façon évidente. Et cela d'autant plus que, malgré une réforme structurelle des tarifs appliquée à partir du 1^{er} janvier 1939, dont on attend un accroissement de recettes de l'ordre de 90 millions, malgré les nouvelles réductions de dépenses prévues pour 1939, le déficit de l'année en cours serait encore de l'ordre de 130 millions dans l'hypothèse optimiste où le trafic de 1939 resterait équivalent à celui de 1938.

Il paraît impossible de rechercher une augmentation des recettes dans un nouveau relèvement des tarifs. Ceux-ci ont été l'objet de plusieurs majorations au cours de ces deux dernières années. Les tarifs voyageurs en vigueur depuis le 20 mars 1937 ont été relevés de 5 p. c. en janvier 1938, puis, au 1^{er} janvier 1939, une majoration de 18 p. c. a été appliquée sur le prix des billets ordi-

Senaat er op te wijzen dat het boekjaar 1938, eens te meer, met een tekort sluit. Dit deficit bedraagt 283.5 miljoen; gevoegd bij de tekorten die zich zonder onderbreking sedert 1931 opvolgen, is het debetsaldo reeds gestegen tot 1,111.3 miljoen. Tot een beloop van 431 miljoen werd dit gespijsd door het reservefonds, derwijze dat het totaal verlies der Winst- en Verliesrekening 680 miljoen bedraagt.

Voorzeker, werd het jaar 1938 beïnvloed door de nieuwe economische inzinking die zoowel in ons land als in den vreemde waar te nemen was, en kunnen wij vaststellen dat de inkomsten van 1938 144 miljoen minder bedragen dan in 1937. Maar men mag niet uit het oog verliezen dat de ondervinding der jaren 1936 en 1937 ons bewezen heeft dat zelfs in tijdperk van industriële bedrijvigheid onze Spoorwegmaatschappij haar begroting niet meer kan in evenwicht houden. In deze omstandigheden blijkt duidelijk de dwingende noodzakelijkheid om dringend de vereischte maatregelen te treffen. Te meer daar, ondanks een structuurhervorming der tarieven toegepast sedert 1 Januari 1939, waarvan men 90 miljoen meerdere inkomsten verwacht, ondanks de nieuwe bezuinigingen voorzien voor 1939, het tekort van het loopend jaar nog nagenoeg 130 miljoen zou bedragen in de optimistische veronderstelling dat het verkeer in 1939 even groot zou zijn als in 1938.

Het blijkt onmogelijk een vermeerdering van inkomsten te zoeken in een nieuwe verhooging der tarieven. Deze werden in den loop der laatste twee jaar herhaaldelijk verhoogd. De reizigerstarieven van kracht sedert 20 Maart 1937 sloegen met 5 t. h. op in Januari 1938, en vervolgens met 18 t. h. op 1 Januari 1939 voor de gewone reisbiljetten. Daarentegen werden heen- en terugbiljetten geldig voor

naires. Par contre, des billets aller et retour, d'une durée de validité de quatre jours et comportant une réduction de 20 p. c., ont été créés. Quant aux tarifs marchandises, ils ont subi une première majoration le 20 janvier 1938, puis une seconde au 1^{er} janvier 1939. Il semble donc qu'en matière de relèvement de tarifs, le plafond ait été atteint et qu'il n'est pas possible, sous peine de provoquer une sérieuse contraction du trafic et d'accentuer encore la concurrence de la route et de l'eau, de rechercher de ce côté une amélioration de la situation financière de la Société.

On comprendra que, la situation financière étant ce qu'elle est, la Société Nationale, pour se rapprocher de l'équilibre budgétaire, ait cherché à réduire son prix de revient par un ensemble de mesures d'économie et de rationalisation. Parmi les mesures d'économie qui ont été prises, nous citerons la suppression de certaines lignes à exploitation déficitaire, et même l'enlèvement des rails, la suppression, à partir du 16 avril 1939, de 250 trains, représentant un parcours kilométrique de 5 p. c. sur le parcours kilométrique total, ce qui permet une réduction des dépenses de l'ordre de 20 millions par an, la réduction du nombre de places offertes dans les trains, une compression continue des effectifs du personnel, la suppression du gardiennage de certains passages à niveau et la suppression de 28 passages par détournement de la circulation vers les passages à niveau voisins.

L'application de certaines de ces mesures a provoqué une très vive réaction. Il n'est pas douteux que la suppression de certaines lignes par trop déficitaires et que la réduction du nombre des trains sur certaines autres lignes peuvent affecter considérablement l'économie des régions desservies par ces lignes.

vier dagen met een vermindering van 20 t. h., ingevoerd. De goederentarieven ondergingen een eerste verhooging op 20 Januari 1938 en een tweede op 1 Januari 1939. Het schijnt dus dat inzake tarievenverhoging, het maximum bereikt werd en dat het niet mogelijk is, op straffe van een ernstige daling van het verkeer en verhoogde mededinging vanwege weg en water, langs dien kant een verbetering van den financieelen toestand der Maatschappij te zoeken.

Men begrijpt dat ten overstaan van haar financieelen toestand de Nationale Maatschappij getracht heeft haar budgetair evenwicht te benaderen en haar kostprijs te verlagen door een reeks maatregelen van bezuiniging en rationalisatie. Onder de getroffen bezuinigingsmaatregelen, vermelden wij de afschaffing van sommige deficitaire lijnen, zelfs het wegnemen der sporen, de afschaffing, van 16 April 1939 af, van 250 treinen die 5 t. h. vertegenwoordigen op de totale kilometerlengte, hetgeen een vermindering van uitgave toelaat van 20 miljoen per jaar, de vermindering van het aantal plaatsen in de treinen, een voortdurende beperking van het aantal personeel, de afschaffing van baanwachters bij zekere overwegen, en de afschaffing van 28 overwegen door omleiding van het verkeer naar de naburige overwegen.

De toepassing van sommige dezer maatregelen heeft een zeer levendige reactie teweeggebracht. Het lijdt geen twijfel dat de afschaffing van sommige al te deficitaire lijnen en de vermindering van het aantal treinen op sommige andere lijnen in aanzienlijke mate de economie kan treffen van de streek betrokken door deze lijnen.

Il s'agit généralement de lignes traversant des régions déjà deshéritées au point de vue industriel et, en conséquence, la diminution des moyens de transport est de nature à accentuer l'isolement de ces régions et à rendre plus difficile la possibilité d'occupation de sa main-d'œuvre. D'autre part, cette situation tend à provoquer une extension des transports par route, dont la Société Nationale ressentira l'accentuation de la concurrence. La diminution des places offertes a soulevé également de très vives protestations quand le nombre de celles-ci était inférieur à celui des voyageurs qui désiraient les occuper. Des incidents se sont produits, dans certaines localités, au départ de certains trains offrant un nombre insuffisant de places. Les voitures du type banlieue ont une plateforme sur laquelle les voyageurs sont invités à prendre place, mais il n'est pas douteux que le voyageur qui a payé son billet pour occuper une place assise en 2^e ou 3^e classe s'estime lésé quand il est obligé de faire le voyage debout et écrasé sur la plateforme. Nous estimons que c'est une erreur de faire une assimilation entre le transport par tramway et celui par train. Certains voyageurs se contentent parfaitement de rester debout sur la plateforme d'un tram parce que le trajet est généralement assez court, mais il en est tout autrement lorsqu'il s'agit d'un trajet plus long et tout particulièrement après les fatigues d'une journée de travail. C'est pourquoi, avec la Commission unanime, nous demandons que les trains qui journallement sont archibondés recouvrent le nombre de voitures nécessaire par la présence des voyageurs.

C'est avec regret que nous constatons un certain découragement dans le personnel du chemin de fer. Alors qu'il y a quelques années, celui-ci considérait le chemin de fer comme étant un peu sa chose à lui, aujour-

Over het algemeen zijn het lijnen loopende door streken die reeds stiefmoederlijk bediend zijn op nijverheidsgebied en bijgevolg is de beperking der vervoermiddelen van aard om de afzondering dezer streken in de hand te werken en de mogelijkheid van tewerkstelling harer arbeidskracht te bemoeilijken. Anderzijds leidt deze toestand tot een uitbreiding van het vervoer langs den weg; de Nationale Maatschappij zal de verhoogde mededinging gevoelen. De vermindering van het aantal plaatsen heeft eveneens de levendigste protesten uitgelokt wanneer er te weinig plaatsen waren voor het aantal reizigers. Incidenten ontstonden op sommige plaatsen bij het vertrek van sommige treinen met een ontoereikend aantal plaatsen. Op de rijtuigen van het type lokaaltrein is een platform ten behoeve der reizigers, maar het lijdt geen twijfel dat wie zijn biljet betaald heeft voor een zitplaats in 2^e of 3^e klasse zich benadeeld acht wanneer hij moet blijven rechtstaan, samengedrukt op een platform. Wij meenen dat het verkeerd is het vervoer per tram gelijk te stellen met het vervoer per trein. Sommige reizigers nemen er zeer goed vrede mede in de tram te blijven rechtstaan, omdat de rit doorgaans kort is, maar heel anders is dit wanneer het een langere rit geldt en voornamelijk na een vermoeienden arbeidsdag. Daarom verzoeken wij, met de eensgezinde Commissie, de treinen die dagelijks bomvol zijn, te voorzien van het aantal rijtuigen vereischt door de aanwezigheid der reizigers.

Met spijt stellen wij een zekere ontmoediging vast bij het spoorwegpersoneel. Waar dit enkele jaren terug het spoor aanzag als eenigszins iets dat hem toebehoorde, vindt men er thans uiteengedeel velen die wenschen

d'hui, au contraire, ils sont nombreux ceux qui expriment le désir de voir arriver le plus vite possible l'âge de la retraite pour en avoir fini.

La Société Nationale dispose généralement d'un personnel d'élite; il serait regrettable de voir celui-ci ne plus apporter à la direction la même collaboration enthousiaste que précédemment. Cet état de chose est dû, pour une large part, aux mesures de réorganisation et de compression de personnel, rendues indispensables par la situation financière et qui peuvent parfois influencer désavantageusement la carrière de certains agents.

Mais il est peut-être dû, un peu aussi, parce que la main de fer chargée de prendre les mesures ingrates de redressement n'aurait pas toujours été adoucie par le gant de velours. Nous croyons devoir signaler cette situation au Ministre des Communications et à la Direction de la Société Nationale parce que nous connaissons tout l'intérêt qu'ils portent à leurs sous-ordres.

Nous nous rendons parfaitement compte que plusieurs de ces mesures de suppression et de réduction, rendues indispensables par la nécessité de la réduction du prix de revient, ne réalisent pas un progrès, mais constituent, au contraire, un retour en arrière de plusieurs années, et c'est pourquoi nous déplorons que, faute de résoudre le problème qui se pose, et qu'à l'occasion de la discussion de chaque budget nous dénonçons, l'Etat accule la Société à prendre des mesures qui lèseront finalement gravement l'intérêt général.

La Société Nationale des Chemins de fer belges a cherché également à diminuer ses frais d'exploitation par une utilisation de plus en plus étendue d'autorails. Elle possède actuellement 29 autorails simples, 1 autorail Diesel double, 8 autorails Diesel triples et

ten spoedigste op pensioen te worden gesteld, om er mee gedaan te hebben.

De Nationale Maatschappij beschikt over het algemeen over een keurpersoneel. Het ware jammer indien dit personeel aan de leiding niet meer dezelfde geestdriftige medewerking bezorgde als voorheen. Voor een groot deel is deze staat van zaken te wijten aan de maatregelen tot herinrichting en inkrimping van personeel, noodwendig gemaakt door den financiëleen toestand, maatregelen die soms een nadeeligen invloed kunnen hebben op de loopbaan van sommige beampten.

Maar misschien is hij ook eenigszins te wijten aan het feit dat de ijzeren hand die belast was met het treffen van de ondankbare maatregelen tot herinrichting, niet steeds in een fluweelen handschoen heeft gezeten. Wij meenen dezen toestand te moeten mededeelen aan den Minister van Verkeerswezen en aan de Directie van de Nationale Maatschappij, omdat wij overtuigd zijn van de belangstelling die zij voor hun onderhoorigen koesteren.

Wij geven er ons wel rekenschap van dat verschillende dezer maatregelen tot afschaffing en inkrimping, noodzakelijk om den kostprijs te verminderen, geen vooruitgang betekenen maar integendeel een teruggang van meerdere jaren. Deswegen betreuren wij dat, in stede van het vraagstuk dat gesteld is op te lossen — wij komen er bij de behandeling van elke begroting op terug — de Staat de Maatschappij dwingt maatregelen te treffen die tenslotte ernstig het algemeen belang zullen schaden.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft eveneens getracht haar exploitatie-onkosten te verminderen door een grooter en grooter benutting van autorails. Thans bezit zij 29 eenvoudige railauto's, 1 dubbele Diesel-railauto, 8 driedub-

5 autorails à vapeur. Elle a passé commande de 6 autorails Diesel triples pour les services directs rapides, 12 doubles et 6 simples pour des services semi-directs et omnibus, et de 12 autorails légers offrant respectivement 80 et 120 places destinés à être utilisés, à titre d'essai, sur certaines lignes secondaires. Toutes ces commandes seront exécutées au cours de 1939.

La Société a décidé, en outre, de mettre en service, en 1939, 50 autorails légers à deux essieux et à 80 places, destinés également à être utilisés sur des lignes secondaires; les équipements moteurs de ces unités seront fournis et montés par la firme Brossel tandis que la construction de la partie voiture sera confiée exceptionnellement à l'Atelier central de Malines.

Nous signalerons, à ce propos, que l'intention de la Société Nationale de construire la partie voiture de ces 50 autorails a provoqué chez les constructeurs belges de matériel de chemin de fer une très vive émotion. Ils soulignent, non sans raison, que la Société Nationale n'existe et ne peut exister que pour la réalisation de son objet. Or, l'arrêté royal du 7 août 1926 pris en exécution de la loi du 23 juillet 1926 est ainsi conçu : « La Société a *pour objet d'administrer et d'exploiter* suivant les méthodes industrielles, mais tout en sauvegardant les intérêts de l'économie nationale, les Chemins de fer actuellement administrés et exploités par l'Etat. » Il semble donc bien qu'en se faisant constructeur de matériel, la Société excède ses droits.

D'autre part, les constructeurs belges qui, dans le passé, ont construit du matériel de chemin de fer pour le monde entier, ne peuvent maintenir leurs débouchés extérieurs qu'à la condition que le marché intérieur leur soit maintenu.

Or, leurs principaux clients sont

bele Diesel-railauto's en 5 railauto's met stoom. Zij heeft besteld : 6 driedubbele Diesel-railauto's voor de doorgaande sneldiensten, 12 dubbele en 6 enkele voor de halfdoorgaande en lokaaldiensten en 12 lichte railauto's met onderscheidenlijk 80 en 120 plaatsen, op proef te gebruiken op zekere lijnen. Al deze bestellingen zullen in den loop van 1939 uitgevoerd worden.

Bovendien heeft de Maatschappij besloten in 1939 in dienst te stellen 50 lichte railauto's met dubbele as en 80 plaatsen, eveneens voor zijlijnen; de motordeelen dezer eenheden zullen geleverd en gemonteerd worden door de firma Brossel, terwijl de bouw van het rijtuiggedeelte bij uitzondering zal toevertrouwd worden aan de Hoofdwerkplaats te Mechelen.

Wij deelen in verband daarmede mede dat het inzicht der Nationale Maatschappij om het rijtuiggedeelte dezer 50 railauto's te bouwen, levendige beroering verwekt heeft bij de Belgische bouwers van spoorwegmaterieel. Niet zonder reden halen zij aan dat de Nationale Maatschappij slechts bestaat en mag bestaan voor de verwezenlijking van haar doel. Welnu, het koninklijk besluit van 7 Augustus 1926, in uitvoering der wet van 23 Juli 1926, luidt als volgt : « De Maatschappij heeft *voor doel* de thans door den Staat beheerde engeëxploiteerde spoorwegen, volgens de industriele methodes, maar onder vrijwaring van de belangen der nationale economie, *te beheeren en te exploiteeren*. » Door zelf te gaan bouwen schijnt de Maatschappij dus haar rechten te buiten te gaan.

Anderzijds kunnen de Belgische bouwers die in het verleden spoorwegmaterieel geleverd hebben heel de wereld door, hun buitenlandsch afzetgebied slechts behouden op voorwaarde dat hun binnenlandsche markt behouden blijve.

Hun voornaamste klanten zijn

évidemment la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. Si donc celles-ci ne leur passaient plus leurs commandes, c'est toute l'industrie belge de la construction de chemins de fer qui serait compromise de ce fait.

Nous comprenons parfaitement le désir de la Société Nationale de maintenir en activité ses arsenaux; mais l'intérêt général de l'économie du pays doit primer évidemment l'intérêt privé de la Société Nationale. Et ceci nous montre où nous mène l'anarchie actuelle. Il est temps que soit assurée à la Société Nationale la possibilité de vivre; elle laissera alors à l'industrie de la construction le rôle qui revient à celle-ci.

* * *

Dans son discours à la Chambre des Représentants, le 15 juin, le Ministre des Communications faisait connaître que la Société ne sollicitait pas une intervention financière de l'Etat, mais qu'elle faisait valoir ses droits à des indemnités, et il citait les revendications du chemin de fer :

I. La Société Nationale demande à être indemnisée de la charge des pensions des anciens agents de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat, déjà pensionnés à la constitution de la Société en 1926, ainsi que de celle des pensions des anciens agents de l'Administration des Chemins de fer de l'Etat repris par la Société, au prorata des années pendant lesquelles ils ont été au service de l'Etat.

Votre rapporteur, estimant que la mise à la charge de la Société des pensions de l'ancien régime était une violation du deuxième alinéa de l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société Nationale des Che-

min de fer de l'Etat, estimant que la mise à la charge de la Société des pensions de l'ancien régime était une violation du deuxième alinéa de l'article 4 de la loi du 23 juillet 1926, créant la Société Nationale des Chemins de fer belges et la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. Si donc celles-ci ne leur passaient plus leurs commandes, c'est toute l'industrie belge de la construction de chemins de fer qui serait compromise de ce fait.

naturellement de la Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen. Indien deze hun geen bestellingen moesten overmaken zou de heele Belgische nijverheid van spoorweginbouw gevaar lopen.

Wij begrijpen volkomen den wensch der Nationale Maatschappij om haar arsenaalen in werking te houden, doch het algemeen belang van 's lands economie moet natuurlijk boven het privaat belang der Nationale Maatschappij staan. Dit bewijst waar de huidige anarchie ons naartoe leidt. Het wordt tijd dat aan de Nationale Maatschappij de mogelijkheid van leven verzekerd wordt; dan kan zij aan de bouwnijverheid de rol laten die haar toekomt.

* * *

In zijn rede in de Kamers der Volksvertegenwoordigers, op 15 Juni, zegde de Minister van Verkeerswezen dat de Maatschappij geen financiële tusschenkomst van den Staat vroeg doch enkel haar rechten deed gelden op schade-loosstelling, en hij somde als volgt de eischen van de spoorwegen op :

I. De Nationale Maatschappij vraagt te worden schadeloos gesteld voor den last der pensioenen van de gewezen bedienden van het spoorwegbestuur van den Staat, die reeds op pensioen waren gesteld bij de oprichting der Maatschappij in 1926, alsook voor den last der pensioenen van vroegere bedienden van het Spoorwegbestuur van den Staat, door de Maatschappij overgenomen, in verhouding tot de jaren dat zij bij den Staat in dienst waren.

Uw verslaggever, achtend dat het ten laste leggen van de Maatschappij van pensioenen van het vroeger regime een inbreuk is op lid 2 van artikel 4 der wet van 23 Juli 1926, waarbij de Nationale Maatschappij der Belgische

mins de fer belges, avait, le 10 février 1937, au cours de la discussion du budget des Transports, demandé à M. M.-H. Jaspar, Ministre des Transports, de soumettre le différend sur la question des pensions à une commission de juristes. Le Ministre avait marqué son accord sur cette solution. La Commission juridique a été composée de Maîtres Maurice Hermans et René Marcq, anciens bâtonniers de l'Ordre des Avocats à la Cour de Cassation, de Maître Maurice Crick, avocat à la Cour d'Appel de Bruxelles, de M. Jean Maurice Marx, inspecteur général et conseiller juridique au Ministère des Finances et de M. Nolet de Brauwere van Steeland, docteur en droit, directeur du personnel de la Société Nationale des Chemins de fer belges. Leurs conclusions sont formelles : « Les pensions des agents de l'Etat non repris par la Société et, dans la mesure où les pensions des agents que la Société a repris de l'Etat correspondent aux années que ces agents ont passées au service de l'Etat, ces dernières pensions constituent une charge *résultant de l'exploitation* antérieure à la constitution de la Société et doivent incomber à l'Etat en vertu de l'article 4, alinéa 2 de la loi du 23 juillet 1926. »

Il semble que, dans ces conditions, l'Etat aurait mauvaise grâce de continuer à discuter et qu'en beau joueur il devrait s'incliner devant l'avis des juristes choisis par lui-même.

Nous savons très bien que la solution qui consiste à faire supporter par l'Etat cette charge des pensions ne supprime pas toutes les difficultés; elle ne fait que les déplacer. Mais il nous paraît que c'est déjà entrer dans la voie de la solution que de préciser nettement à qui incombe cette charge des pensions.

Spoorwegen wordt opgericht, had, op 10 Februari 1937, bij de behandeling van de begroting van Verkeerswezen, aan den h. M.-H. Jaspar, Minister van Verkeerswezen, gevraagd het geschil betreffende de pensioenen aan een Commissie van Juristen voor te leggen, waarop de Minister inging. De Juridische Commissie was samengesteld uit Meesters Maurice Hermans en René Marcq, gewezen dekens van de Orde der Advocaten bij het Hof van Verbreking, uit M^r Maurice Crick, advocaat bij het Hof van Beroep te Brussel, uit den h. Jean-Maurice Marx, inspecteur-generaal en juridisch adviseur bij het Ministerie van Financiën, en den h. Nolet de Brauwere van Steeland, doctor in de rechten, directeur van het personeel der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. Hun conclusiën waren formeel : « De pensioenen van de Staatsbedienden niet door de Maatschappij overgenomen en, in de mate waarin de pensioenen van de bedienden, die de Maatschappij van den Staat heeft overgenomen, overeenstemmen met de jaren door deze agenten in dienst van den Staat doorgebracht, deze laatste pensioenen, zijn een last *voortvloeiend uit de exploitatie* dagteekenend van vóór de oprichting der Maatschappij en moeten door den Staat worden gedragen krachtens lid 2 van artikel 4 der wet van 23 Juli 1926. »

Het schijnt dat in die omstandigheden de Staat moeilijk verder kan redetwisten en dat hij, als fair speler, zich moet neerleggen bij het advies van door hemzelf gekozen juristen.

Wij weten wel dat de oplossing die erin bestaat door den Staat dezen pensioenlast te doen dragen, niet alle moeilijkheden oplost, doch ze enkel verplaatst. Doch het komt ons voor dat het een stap vooruit is op den weg van de oplossing, zoo duidelijk wordt bepaald op wie deze last der pensioenen drukt.

A côté des arguments d'ordre juridique invoqués par la Commission des juristes, il y a des raisons d'ordre d'équité qui recommandent que la charge des pensions soit mise au compte de l'Etat. Celui-ci n'avait constitué aucun fonds destiné à supporter la charge des pensions; il n'a donc pu en faire la remise à la Société en 1926 et, dans ces conditions, il est logique qu'il paie la pension des agents qui ont été à son service.

II. La Société demande également que l'Etat lui paie annuellement une somme de 71 millions pour couvrir la charge, supportée par elle, du transport à prix réduit d'une certaine catégorie de citoyens.

S'il peut y avoir contestation sur le point de savoir qui doit supporter la charge du transport des bénéficiaires en matière de gratuité ou de réduction de tarifs existant avant la constitution de la Société, il semble qu'il ne peut y avoir aucun doute au sujet des catégories nouvelles de bénéficiaires créées par l'Etat après 1926. L'on ne comprendrait pas que l'Etat fasse supporter par d'autres la charge de ses générosités. C'est pour cette raison que sont inscrits au chapitre VI des dépenses diverses du budget des Communications, des crédits permettant d'indemniser la Société pour les réductions accordées. Ces indemnités se montent actuellement à 21 millions. Cette somme couvre-t-elle suffisamment la Société de la charge qu'elle supporte ? Il est difficile de la chiffrer exactement, mais avec un peu de bonne volonté, des arbitres impartiaux pourraient déterminer le montant de l'indemnité à payer par l'Etat.

III. La Société demande à l'Etat une indemnisation de 40 millions pour les prestations gratuites ou à prix réduit de transport de matériel et de personnel des P.T.T.

Naast juridische argumenten ingeroepen door de juridische Commissie, zijn er redenen van billijkheid die pleiten voor het ten laste leggen van den Staat van bedoelde pensioenen. Deze had geen enkel fonds opgericht om dezen last te dragen, hij kon het dus niet aan de Maatschappij in 1926 overdragen en, in die voorwaarden, is het logisch dat hij de pensioenen zou betalen van de agenten die in zijn dienst waren.

II. De Maatschappij vraagt eveneens dat de Staat haar jaarlijks een som van 71 miljoen zou betalen om de lasten, door haar gedragen, te dekken, wegens vervoer aan verminderd tarief van sommige categorieën burgers.

Zoo men kan betwisten wie den last moet dragen van het kosteloos vervoer, of tegen lager tarief, bestaande vóór de oprichting van de Maatschappij, toch kan er geen twijfel bestaan betreffende de nieuwe categorieën begunstigden, na 1926 door den Staat voorzien. Men zou niet begrijpen dat de Staat door anderen den last van zijn vrijgevigheid zou doen dragen. Derhalve worden bij Hoofdstuk VI van de verschillende uitgaven der begroting van Verkeerswezen kredieten uitgetrokken om de Maatschappij voor deze toegestane verminderingen schadeloos te stellen. Deze vergoedingen bedragen thans 21 miljoen. Volstaat dit bedrag ? Het is moeilijk dit juist te becijferen, doch met wat goeden wil zouden onpartijdige scheidsrechters het bedrag van de door den Staat te betalen vergoeding kunnen bepalen.

III. De Maatschappij vraagt aan den Staat een vergoeding van 40 miljoen voor de verstrekkingen wegens kosteloos vervoer, of tegen verminderden prijs, van materieel en personeel van P.T.T.

La Société doit supporter ces prestations en vertu du cahier des charges de 1866. Mais la Société fait remarquer que semblable charge n'est ni logique, ni équitable, et qu'elle est contraire aux méthodes d'exploitation industrielle que la Société doit suivre. Elle ajoute qu'on ne conçoit pas que les Administrations de P.T.T. voient ainsi leurs dépenses réduites au détriment du chemin de fer; en d'autres termes, que l'on en vienne à faire supporter par les usagers du rail, les services rendus aux usagers des P.T.T.

Ces observations ne manquent pas de pertinence.

IV. La quatrième revendication prévoit l'octroi par l'Etat d'une indemnité annuelle de 60 millions pour les lignes déficitaires.

Nous ne pouvons pas partager ce point de vue de la Société.

Pour nous, l'exploitation du réseau constitue un tout dans lequel les bonnes lignes doivent compenser les lignes déficitaires. Ce serait faire la part trop belle au chemin de fer que de le laisser exploiter avec avantage les lignes qui rapportent et de l'indemniser pour les lignes qui coûtent. L'exploitation des différentes lignes du réseau doit être faite dans un esprit de mutualité, afin de faire bénéficier celles dont le trafic voyageurs est déficitaire des avantages que procure l'exploitation des lignes à bon rendement.

* *

Nous le répétons une fois de plus, l'équilibre budgétaire de la Société ne sera pas assuré dans l'avenir, et de nouveaux sacrifices seront encore nécessaires dans un délai plus ou moins rapproché, si des mesures de réglementation des transports ne sont pas enfin prises.

La loi de 1932 réglementant les transports de voyageurs par autobus

De Maatschappij moet deze verstrekingen leveren krachtens het lastkohier van 1866. Doch zij doet opmerken dat dergelijke last logisch noch billijk is, en in strijd met de methoden van bedrijfsexploitatie die de Maatschappij moet toepassen. Zij voegt daaraan toe dat het niet opgaat dat de besturen van P.T.T. aldus hun uitgaven beperkt zien ten nadeele van den spoorweg; met andere woorden, dat men door de spoorweggebruikers de diensten doet betalen aan de gebruikers van P.T.T. verstrekt.

Deze beschouwingen zijn onaanvechtbaar.

IV. De vierde eisch voorziet de toekenning door den Staat van een jaarlijksche vergoeding van 60 miljoen voor de deficitaire lijnen.

Hier zijn wij het niet met de Maatschappij eens.

Naar onze meening is de exploitatie van een net een geheel waarin de winstgevende lijnen de deficitaire moeten aanvullen. Het ware al te voordeelig voor den spoorweg zoo men hem de winstgevende lijnen liet exploiteeren en hem tevens schadeloos zou stellen voor de lijnen die geen winst opleveren. De exploitatie der verschillende lijnen van het net moet geschieden in een geest van saamhoorigheid opdat de lijnen, waarvan het reizigersverkeer onvoldoende is, de voordeelen zouden genieten van de exploitatie der winstgevende lijnen.

* *

Eens te meer herhalen wij dat de begroting van de Maatschappij in de toekomst niet zal sluiten en dat nieuwe offers in een min of meer naaste toekomst zullen noodig zijn, zoo geen maatregelen tot regeling van het vervoer worden genomen.

De wet van 1932 tot regeling van het vervoer van reizigers per autobus en

et autocars a donné des résultats favorables et, en conséquence, les mesures prises peuvent être considérées comme satisfaisantes.

Mais pour le transport des marchandises, nous vivons en pleine anarchie. L'arrêté royal du 5 mars 1936 n'a édicté que des dispositions préparatoires à une véritable coordination de ces transports.

Comme la capacité actuelle de trois modes de transport, le Rail, la Route et la Voie d'eau, dépasse largement les besoins du pays en temps de prospérité et qu'elle s'accroît tous les jours davantage, il en résulte une concurrence désordonnée qui provoque l'avisement des prix de transport. C'est pourquoi, sans vouloir entraver le progrès que constitue le transport par route, il est indispensable de réglementer le trafic d'une façon conforme à l'intérêt général, de façon à assurer une rémunération convenable des prestations de tous les transporteurs et à éviter un gaspillage inutile de capitaux.

Afin d'éclairer le public belge sur les services rendus par la Société Nationale des Chemins de fer et le rôle qui lui est dévolu dans notre économie nationale, son Conseil d'administration a chargé le distingué Directeur Général du chemin de fer, M. Rulot, d'exposer, au cours de conférences qui ont été données dans les centres principaux du pays, la situation du chemin de fer et le problème des transports en Belgique. L'accueil fait au conférencier a été sympathique. M. Rulot a pu ainsi exposer quels étaient, d'après lui, les principes d'une politique rationnelle des transports.

On peut partager, ou ne pas partager, le point de vue défini au cours de ces conférences; mais on ne peut pas nier qu'il résulte, de l'exposé qui a été fait, que l'intérêt général com-

autocar heeft gunstige uitslagen opgeleverd, en derhalve mogen de getroffen maatregelen als bevredigend worden beschouwd.

Maar voor het goederenvervoer leven wij in volle anarchie. Het koninklijk besluit van 5 Maart 1936 heeft enkel voorbereidende bepalingen uitgevaardigd tot een echte samenordering van dit vervoer.

Daar het huidig vervoervermogen van deze drie vervoertakken, spoor, baan en waterweg, ruim de behoeften van het land in tijd van voorspoed overschrijdt, en daar het iederen dag nog meer toeneemt, vloeit hieruit een ordeloze mededinging voort, die aanleiding geeft tot een sterke daling van de vervoerprijzen. Derhalve, zonder den vooruitgang van het vervoer langs de baan te willen stremmen, is het onontbeerlijk het verkeer te regelen op een wijze die strookt met het algemeen belang, ten einde een behoorlijke vergoeding te verzekeren van de dienstverstrekkingen van al de vervoerders en een nuttelooze kapitaalverspilling te vermijden.

Ten einde het Belgisch publiek voor te lichten omtrent de diensten bewezen door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en over de rol haar toegewezen in onze nationale economie, heeft haar Beheerraad den geachten Directeur-Generaal van Spoorwegen, den h. Rulot gelast, naar aanleiding van voordrachten, die werden gegeven in de bijzonderste centra van het land, den toestand van de spoorwegen uiteen te zetten alsmede het vraagstuk van het vervoer in België. De voordrachtgever genoot een gunstig onthaal. De h. Rulot heeft aldus kunnen uiteenzetten welke volgens hem de beginselen waren van een rationeele vervoerpolitiek.

Men kan al dan niet de zienswijze deelen die werd uiteengezet tijdens deze voordrachten, maar er kan niet worden geloofd dat uit de gegeven uiteenzetting blijkt dat het algemeen

mande de mettre fin à la situation anarchique actuelle et que les principes qui ont été proposés peuvent servir de point de départ à une discussion sur la matière. C'est pourquoi nous suggérons à l'honorable Ministre des Communications de nommer une Commission qui représenterait tous les intérêts en cause et qui aurait pour mission de rechercher les bases d'une saine réglementation de la question des transports de marchandises.

Mais ce qu'on ne peut pas faire, c'est continuer à se croiser les bras devant ce problème.

D'ailleurs, tous les Ministres des Transports qui se sont succédés au cours de ces dernières années ont affirmé, devant le Sénat, à l'occasion de la discussion de leur budget, la nécessité de mesures de coordination des transports. M. Forthomme, le 21 novembre 1933, M. Spaak, le 19 février 1936, M. M.-H. Jaspar, le 27 janvier 1937, et M. Marck, le 17 février 1938.

Votre rapporteur, dans ces conditions, est fondé à conclure que les mesures de coordination dont la nécessité a été soulignée par tous les Ministres responsables, doivent entrer maintenant dans le domaine des réalisations. Certes, cette réalisation ne sera pas chose facile. Les mesures qui seront prises risquent de bousculer certains intérêts privés. Mais l'intérêt général ne doit-il pas primer les intérêts particuliers ?

* * *

Nous désirons terminer cet exposé en rappelant brièvement les dangers, pour l'Etat, pour la Société et pour l'économie nationale, de la persistance

belang gebiedt een einde te maken aan den huidige toestand van anarchie en dat de voorgestelde beginselen kunnen dienen als uitgangspunt voor een bespreking over deze zaak. Derhalve stellen wij aan den geachten Minister van Verkeerswezen voor dat hij een Commissie zou aanstellen waarin al de betrokken belangen zouden zijn vertegenwoordigd en die tot opdracht zou hebben de grondslagen van een gezonde regeling van het vraagstuk van het goederenvervoer op te sporen.

Maar men mag niet verder de armen kruisen ten overstaan van dit vraagstuk.

Trouwens, al de Ministers van Verkeerswezen die elkaar hebben opgevolgd in den loop van deze laatste jaren, hebben in den Senaat naar aanleiding der bespreking van hun begroting, nadruk gelegd op de noodzakelijkheid van maatregelen tot samenordering van het vervoer. De h. Forthomme op 21 November 1933, de h. Spaak, op 1 Februari 1936, de h. M.-H. Jaspar, op 27 Januari 1937 en de h. Marck, op 17 Februari 1938.

In deze voorwaarden, mag uw verslaggever besluiten dat de maatregelen van samenordering, waarvan de noodzakelijkheid werd onderstreept door al de verantwoordelijke Ministers, thans in het tijdperk der verwezenlijkingen moeten treden. Gewis deze verwezenlijking zal geen gemakkelijke taak zijn. De maatregelen die zullen worden getroffen loopen gevaar in te druischen tegen sommige private belangen. Maar moet het algemeen belang niet den voorrang hebben op de particuliere belangen ?

* * *

Wij willen deze uiteenzetting besluiten met bondig te herinneren aan de gevaren voor den Staat, voor de Maatschappij en voor de nationale

du déficit financier de la Société Nationale.

Le Gouvernement réalise un gros effort pour assurer l'équilibre budgétaire. Pour atteindre ce résultat, il demande à la nation de lourds sacrifices. Or, il apparaît comme évident que, si parallèlement, l'assainissement de la situation financière de la Société Nationale n'est pas atteint, tous les efforts du Gouvernement risquent de ne pas obtenir le résultat souhaité. En effet, le déficit financier chronique de la Société ne restera pas sans répercussion sur les finances de l'Etat. Celui-ci, tôt ou tard, sera forcé d'intervenir financièrement parce qu'il ne pourra pas laisser nos chemins de fer dans l'impossibilité de continuer l'exploitation du réseau ou acculés à cesser l'exploitation d'un certain nombre de lignes par trop déficitaires, ce qui frapperait de paralysie certaines régions de notre pays.

D'autre part, il importe de ne pas perdre de vue que les chemins de fer restant toujours la propriété de l'Etat, c'est la valeur même du patrimoine de l'Etat qui risque d'être mise en péril si le matériel n'est pas entretenu à la hauteur du progrès.

Enfin si, fautes de ressources, la Société ne peut plus suffisamment maintenir son exploitation à la hauteur du progrès, il doit nécessairement en résulter une intensification de la concurrence de la route et de l'eau, ce qui aurait pour effet de provoquer une diminution de ses recettes et, par voie de conséquence, une majoration de l'aide financière de l'Etat.

Il est certain également que la

economie, die voortvloeien uit het aanhoudend financieel tekort van de Nationale Maatschappij.

De Regeering heeft een groote inspanning gedaan om het begrootings-evenwicht te verzekeren. Om dezen uitslag te bereiken, heeft zij aan het land zware offers gevraagd. Welnu, het schijnt klaarblijkend dat zoo gelijktijdig de gezondmaking van den financieelen toestand van de Nationale Maatschappij niet wordt verkregen, al de inspanningen van de Regeering gevaar loopen den gewenschten uitslag niet te bereiken. Immers, het chronisch financieel tekort van de Maatschappij zal niet blijven zonder weerslag op de financiën van den Staat. Vroeg of laat zal deze genoodzaakt zijn financieel in te grijpen omdat hij onze spoorwegen niet in de onmogelijkheid zal kunnen laten, de exploitatie van het net voort te zetten of niet zal kunnen toegeven dat de Maatschappij in de onmogelijkheid verkeert de exploitatie van een zeker aantal lijnen die een al te groot tekort boeken voort te zetten, hetgeen sommige streken van ons land zou lamleggen.

Aan den anderen kant, is het van belang niet uit het oog te verliezen dat, vermits de spoorwegen steeds eigendom van den Staat blijven, de waarde zelf van het bezit van den Staat in gevaar wordt gebracht indien het materieel niet op de hoogte van den vooruitgang wordt gehouden.

Ten slotte zoo, bij gebrek aan geldmiddelen, de Maatschappij niet meer voldoende haar exploitatie kan aanpassen aan den vooruitgang, moet noodzakelijk hieruit een toeneming van de mededinging van de baan en van het water voortvloeien, hetgeen voor gevolg zou hebben aanleiding te geven tot een vermindering harer ontvangsten en derhalve tot een verhooging van den financieelen steun van den Staat.

Het is eveneens zeker dat het aan-

persistance du déficit nuit au Crédit de la Société. Or, celle-ci doit pouvoir emprunter pour l'exécution de ses travaux de premier établissement. Plus l'intérêt des sommes à emprunter sera élevé et plus les résultats d'exploitation seront défavorables. En conséquence, les résultats futurs dépendent pour une certaine part de la restauration rapide du crédit de la Société, et dans ces conditions il est hautement souhaitable que le Gouvernement ne tarde pas à faire connaître son intention bien arrêtée de prendre toutes les mesures pour assainir la situation financière de la Société.

Faut-il également rappeler que si la Société a pu jusqu'à ce jour, malgré la perte de 680 millions, continuer son exploitation, c'est parce que, pour les besoins de sa Trésorerie, elle a puisé dans son fonds de renouvellement. Mais il saute aux yeux que la diminution du Fonds de renouvellement constitue une lourde hypothèque sur l'avenir de la Société; on le constatera le jour où l'on aura besoin des ressources de ce Fonds pour renouveler le matériel dont la durée est nécessairement limitée.

Ces considérations nous démontrent que, faute d'avoir appliqué en temps utile les remèdes nécessaires, il faudra un jour, pour maintenir un réseau indispensable à la vie de la Nation, recourir à des mesures sévères qui pourraient peser bien lourdement sur l'économie du pays.

* * *

La Commission spéciale, dénommée Commission du Métropolitain, instituée en 1936 par le Ministre des Transports en vue d'étudier l'électrification des lignes rayonnant autour de la capitale, après avoir examiné un projet de réalisation et une première phase de cette électrification élaborés

houdend tekort het krediet van de Maatschappij schaadt. Welnu, deze moet kunnen ontleenen voor de uitvoering harer werken van eersten aanleg. Hoe hooger de interest van de te ontleenen sommen zal zijn, des te meer zullen de uitslagen van de exploitatie ongunstig zijn. Derhalve, hangen de toekomstige uitslagen in zekere maat af van het spoedig herstel van het krediet van de Maatschappij en in deze voorwaarden is het hoogst wenschelijk dat de Regeering niet langer drale te doen blijken van haar wel overwogen inzicht al de maatregelen te treffen om den financieelen toestand van de Maatschappij te saneeren.

Dient er eveneens in herinnering gebracht dat, zoo de Maatschappij, tot nog toe, ondanks het verlies van 680 millioen, haar exploitatie heeft kunnen voortzetten, dit te wijten is aan het feit dat zij voor de noodwendigheden van haar Thesaurie heeft geput in haar hernieuwingsfonds. Maar het loopt in het oog dat de vermindering van het hernieuwingsfonds een zware hypotheek beteekent op de toekomst van de Maatschappij. Men zal het vaststellen wanneer men de middelen van dit Fonds zal nodig hebben om het materieel te vernieuwen waarvan de duur noodzakelijk beperkt is.

Deze overwegingen toonen ons aan dat, omdat te gepasten tijde de noodige redmiddelen niet werden aangewend, eensdaags, om een net te behouden dat onontbeerlijk is voor het leven van de Natie, zal moeten beroep worden gedaan op strenge maatregelen die zwaar zouden kunnen drukken op de economie van het land.

* * *

De bijzondere commissie genaamd « Commissie van den electrischen metro », in 1935 ingesteld door den Minister van Verkeerswezen ten einde de electrificering te bestudeeren der lijnen binnen een straal rond de hoofdstad, na een ontwerp onderzocht te hebben van verwezenlijking van een

par la Société, a adopté les conclusions suivantes :

a) l'électrification de la Grande Etoile autour de Bruxelles comportant 450 kilomètres de lignes est justifiée; la dépense est évaluée à 1,200 millions;

b) il y a lieu de proposer actuellement au Gouvernement la réalisation d'une première étape portant sur 175 kilomètres de lignes, ce qui nécessitera une intervention de l'Etat de l'ordre de 500 millions de francs;

c) il y a accord unanime pour réaliser d'abord l'électrification de Bruxelles-Charleroi et, pour le surplus, la Commission fait confiance à la Société pour la réalisation de son projet.

Il nous paraît que l'Etat pourrait trouver dans la réalisation du programme qui lui est soumis par la Commission du Métropolitain une formule élégante et sympathique d'assurer une aide efficace à la Société Nationale. Celle-ci trouverait dans cette électrification les moyens de réduire considérablement les frais d'exploitation et l'Etat offrirait ainsi une compensation aux revendications formulées par la Société.

Il appartient au Gouvernement de prendre une décision en temps utile. L'exploitation d'un réseau ferré n'est pas compatible avec une politique de vie au jour le jour, elle requiert au contraire un vaste plan d'ensemble dont la réalisation se fait année par année. Faute de pouvoir arrêter un plan d'avenir, une compagnie de chemins de fer en est fatalement réduite à prendre des mesures fragmentaires manquant d'unité et elle est exposée en conséquence à faire bien des dépenses inutiles qui auraient été évitées si sa ligne de conduite pour l'avenir avait été nettement tracée. La Société nationale des Chemins de fer belges souffre des inconvénients de cette situation instable.

eerste deel dezer electrificeering, opge maakt door de Maatschappij, keurde de volgende besluiten goed :

a) het electrificeeren der Grootte Ster rond Brussel, beslaande 450 kilometer lijnen, is gewettigd; de uitgave wordt geraamd op 1,200 millioen;

b) thans dient aan de Regeering de verwezenlijking voorgesteld van een eerste gedeelte, beslaande 175 kilometer lijnen, waarbij de Staat voor ongeveer 500 millioen frank moet tusschenkomen;

c) de Commissie is eensgezind om eerst de lijn Brussel-Charleroi te laten electrificeeren en voor het overige stelt zij vertrouwen in de Maatschappij voor de verwezenlijking van haar ontwerp.

Het komt ons voor dat de Staat in de uitvoering van het programma, hem voorgelegd door de Commissie van den electrischen spoorweg, een sierlijke en sympathieke oplossing zou kunnen vinden om een afdoende hulp te bieden aan de Nationale Maatschappij. Deze zou in de electrificatie de middelen vinden om haar exploitatie-onkosten aanzienlijk te verminderen en de Staat zou aldus een vergoeding bieden voor de door de Maatschappij gestelde eischen.

De Regeering moet ten gepasten tijde een beslissing treffen. De exploitatie van een spoornet is niet overeen te brengen met een afwachtende politiek; zij vergt integendeel een breed opgevat plan dat jaar na jaar kan verwezenlijkt worden. Bij ontstentenis van een toekomstplan is een spoorwegmaatschappij er fataal toe gebracht gedeeltelijke maatregelen te treffen die eenheid missen en staat zij bijgevolg bloot aan vele onnoodige uitgaven die hadden kunnen vermeden worden met een duidelijk getrokken richtlijn voor de toekomst. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen lijdt onder de bezwaren van dezen onvasten toestand.

III. — Société nationale des chemins de fer vicinaux.

Résultats obtenus en 1938.

La situation des lignes électriques, dans leur ensemble, continue à être satisfaisante et présente un coefficient d'exploitation moyen de 96.72 p. c.

Ce résultat est dû à la modernisation du matériel et à l'organisation des services très appréciés du public.

Un grand effort de coordination a été fait, sous la haute impulsion du Ministre des Transports, en ce qui concerne les services de voyageurs par voie ferrée et par autobus.

Il y a lieu de signaler particulièrement :

1^o la refonte du régime des lignes d'autobus organisées dans les régions desservies par les deux réseaux nationaux ferrés. Ces lignes passent sous le contrôle de chacun des réseaux intéressés pour être coordonnées avec les services par voie ferrée.

Les deux sociétés : Société Nationale des Chemins de fer belges et Société Nationale des Chemins de fer vicinaux, étudient ces problèmes de coordination en parfaite entente et les soumettent, après accord, à l'autorité ministérielle. C'est ainsi que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux s'est désintéressée de lignes d'autobus devenues indispensables à la Société nationale des Chemins de fer belges pour coordonner ses services et réciproquement ;

2^o le constant appui des pouvoirs autorisants qui ont accordé à la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux les services d'autobus antérieurement indépendants et qui ne devaient leur existence qu'à la clientèle enlevée à la voie ferrée.

III. — Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen.

Uitslagen in 1938.

De toestand der electrische lijnen in hun geheel blijft bevredigend en geeft een gemiddelden exploitatie-coëfficiënt van 96.72 t. h.

Deze uitslag is te danken aan de moderniseering van het materieel en aan de inrichting van door het publiek zeer op prijs gestelde diensten.

Een flinke poging tot coördinatie werd gedaan op aansporing van den Minister van Verkeerswezen, wat betreft de reizigersdiensten per spoor en per autobus.

Vooraf dient gewezen op :

1^o de herinrichting van het regime der autobuslijnen in streken bediend door twee nationale spoorwegnetten. Deze lijnen komen onder de controle van elk der betrokken netten te staan om met de spoorwegdiensten te worden samengeschaakt.

De beide Maatschappijen, Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen onderzoeken deze vraagstukken van coördinatie in volkomen verstandhouding en leggen die, na onderling akkoord, aan den Minister voor. Aldus, heeft de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen geen belang meer gesteld in de autobuslijnen die voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen onmisbaar geworden waren om hare diensten samen te schakelen en omgekeerd ;

2^o den vasten steun der machtigende overheid die aan de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen de autobusdiensten heeft toegestaan die vroeger onafhankelijk waren en die hun bestaan slechts dankten aan reizigers die zij van het spoor wegkaapten.

La Province d'Anvers, où le régime des autobus était le plus libéral, s'est ralliée à cette politique de coordination qui produira les meilleurs effets dans un proche avenir et renforcera la situation du réseau ferré vicinal électrique;

3^o la coordination qui a été réalisée entre les Tramways de ville et la Société nationale des Chemins de fer vicinaux à Anvers, Charleroi, Verviers et Gand.

Cette coordination laisse encore à désirer à Bruxelles et à Liège. A Liège, cependant, une commission provinciale de coordination présidera, dans l'avenir, à la réglementation des transports en commun, tant ceux qui sont d'ordre provincial que ceux qui sont d'intérêt local;

4^o la coordination est complète entre les deux réseaux nationaux en ce qui concerne le trafic et la taxation des marchandises.

L'unification des tarifs a été réalisée lors des dernières modifications.

Les marchandises sont taxées de bout en bout, quels que soient les lieux d'expédition et de destination. Cette coordination a été très favorable aux deux sociétés nationales. Le rapport de partage de la taxe perçue est fixé périodiquement par les deux sociétés.

* * *

Il existe cependant une ombre à ce tableau optimiste.

81 lignes ont soldé en perte en 1938, pour un montant global de fr. 10,346,107-95. Certaines d'entre elles pourront être ramenées à une situation meilleure dès que seront réglées les questions de double emploi de certaines lignes d'autobus.

Cependant, il n'y a pas à se le dissimuler, si notre pays désire con-

De provincie Antwerpen, waar het autobusregime het ruimste was, heeft zich aangesloten bij deze politiek van coördinatie, die in een naaste toekomst de beste uitslagen zal opleveren en den toestand van het electrisch buurtspoorwegennet versterken;

3^o de coördinatie die geschiedde tusschen de stedelijke trams en de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen te Antwerpen, Charleroi, Verviers en Gent.

Deze coördinatie laat nog te wenschen over te Brussel en te Luik. Te Luik, evenwel, zal een provinciale coördinatie-commissie voortaan de hand houden aan de regeling van het gemeenschappelijke vervoer, zoowel van provinciaal als van plaatselijk belang;

4^o de volledige coördinatie tusschen de beide nationale netten, wat betreft het goederenverkeer en de tarieven.

Naar aanleiding van de jongste wijzigingen werden de tarieven één gemaakt.

De goederen worden getaxeerd op heel de reis, welke de plaatsen van verzending of bestemming mogen wezen. Deze coördinatie was zeer gunstig voor beide nationale maatschappijen. De verhouding bij de verdeling der ingevorderde taxe wordt periodiek door beide maatschappijen bepaald.

* * *

Dit hoopgevend overzicht heeft zijn schaduwzijde.

81 lijnen hadden in 1938 een nadeelig saldo van een totaal bedrag van fr. 10,346,107-95. Sommige daarvan zullen tot een beteren toestand worden gebracht, zoodra de vraagstukken van verdubbeling van sommige autobuslijnen zullen zijn geregeld.

Men moet zich evenwel niet ontveinzen, zoo ons land het weergaloos

server l'outil incomparable que constitue le réseau vicinal, il sera indispensable que les pouvoirs publics intéressés accordent leur soutien à ce réseau.

La Province de Luxembourg a montré la voie à suivre dans ce domaine. Le Conseil provincial a voté un subside permettant de rembourser 30 p. c. des pertes des lignes vicinales de cette province. La grande majorité des communes a déjà décidé sa part d'intervention. Il reste à examiner la possibilité d'obtenir le concours de l'Etat.

Il est indispensable d'appuyer sur la nécessité qu'il y a, pour la communauté belge, de ne pas laisser à l'abandon des populations de provinces entières.

Evidemment, la solution facile de l'intervention de l'Etat en faveur de toute entreprise qui périclité est à proscrire. Mais il s'agit ici d'une question d'intérêt général, qui n'est assimilable à aucune autre entreprise d'ordre privé. L'effort à faire est d'ailleurs relativement peu important et le contrôle absolu qu'a l'Etat du réseau vicinal doit bannir toute crainte du gaspillage auquel pourrait finalement conduire cette solution.

D'ailleurs, il s'agit ici non seulement de tirer de l'isolement les régions peu peuplées, mais aussi de rendre celles-ci accessibles aux habitants des régions plus favorisées. Toute la population du pays a un intérêt évident à la conservation du réseau vicinal.

Les routes et les canaux ne sont pas à la charge exclusive de ceux qui s'en servent. Les voies ferrées indispensables à l'économie du public peuvent bénéficier, semble-t-il, de l'aide financière de l'Etat sans constituer un précédent dangereux.

werktuig wil behouden dat zijn buurtspoorwegnet is, dan moeten de betrokken openbare overheden dit net volstrekt steunen.

De Provincie Luxemburg heeft op dit gebied den weg getoond. De Provinciale Raad heeft een toelage goedgekeurd waarbij 30 t. h. kan worden terugbetaald van de verliezen der buurtlijnen in deze provincie. De groote meerderheid der gemeenten heeft reeds haar aandeel bepaald. De mogelijkheid de medewerking van den Staat te bekomen moet nog worden onderzocht.

Volstrekt moet de nadruk worden gelegd op de noodzakelijkheid voor de Belgische gemeenschap de bevolking van heele provinciën zonder verbinding te laten.

Natuurlijk is de gemakkelijke oplossing van de tusschenkomst van den Staat ten voordeele van elke onderneming die den berg afgaat, van de hand te wijzen. Doch het geldt hier een vraagstuk van algemeen belang dat niet te vergelijken is met eenige private onderneming. Wat moet worden gedaan is betrekkelijk van weinig belang en de volstreekte controle van den Staat op het buurtspoorwegnet zou elke vrees voor verspilling moeten doen verdwijnen.

Het geldt hier niet alleen weinig bevolkte streken uit haar verlatenheid te redden, doch ze ook toegankelijk te maken voor inwoners van meer begunstigde streken. De heele bevolking van het land heeft alle belang bij het behoud van het net der buurtspoorwegen.

De wegen en kanalen zijn niet uitsluitend ten laste van wie ze gebruiken. De spoorwegen, die voor de volkshuishouding onmisbaar zijn, mogen, naar onze meening, aanspraak maken op den financieelen steun van den Staat zonder een gevaarlijk precedent te scheppen.

D'ailleurs, l'Etat bénéficie directement des taxes fiscales prélevées sur les transports et des impôts généraux auxquels est soumise la Société Nationale, telles la taxe due par les employeurs pour participer au fonds de chômage, les taxes sur essences et huiles lourdes. Ces taxes peuvent être évaluées à un total de plus de 5 millions de francs par an.

Il bénéficie indirectement de l'augmentation du revenu foncier que provoque l'existence des lignes vicinales et surtout de la réduction massive de frais d'entretien de routes qui découle du cahier des charges de la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux. Celle-ci a, en effet, la charge de l'entretien de la bande de la route occupée par les voies et dont l'usure est bien souvent provoquée par le charroi routier taxé lui-même par l'Etat à l'effet de subvenir à l'entretien de ces routes.

Enfin, il y a lieu de signaler que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux rend d'autres services à la collectivité : transports gratuits et à prix réduit.

Cet exposé démontre que la contribution de l'Etat, qui pourrait se monter à un maximum de 5 millions par an, pour subvenir aux besoins des lignes pauvres, mais nécessaires, pour lesquelles les pouvoirs locaux auraient consenti des sacrifices, est largement couverte par les prélèvements sur les recettes des lignes vicinales et par les services d'ordre général rendus par celles-ci à la collectivité.

* * *

Un fait mérite d'être signalé, car il est un hommage rendu à la Direction

De Staat heeft trouwens rechtstreeks voordeel bij de fiscale taxes geheven op het vervoer en bij de algemeene belastingen waaraan de Nationale Maatschappij onderworpen is, als de belasting door de werkgevers verschuldigd om bij te dragen tot het werklozenfonds, de belastingen op benzine en ruwe olie. Deze belastingen kunnen op een totaal van meer dan 5 miljoen frank per jaar worden geschat.

Onrechtstreeks heeft hij voordeel bij de toeneming van het grondinkomen waartoe het bestaan van buurtlijnen aanleiding geeft, en vooral bij de massale vermindering der onderhoudskosten van de wegen, welke ten laste van de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen vallen. Deze moet inderdaad de strook onderhouden ingenomen door de sporen en waarvan de slijtage vaak te wijten is aan het gerij, waarop de Staat zelf belasting heft om deze wegen te onderhouden.

Ten slotte dient men erop te wijzen dat de Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen nog andere diensten aan de gemeenschap bewijst : kosteloos vervoer en tegen verminderden prijs.

Uit deze uiteenzetting blijkt dat het aandeel van den Staat, dat een maximum van 5 miljoen per jaar zou kunnen bedragen, om te voorzien in de behoeften der lijnen die arm zijn doch noodzakelijk, en waarvoor plaatselijke besturen zich offers zouden hebben getroost, ruimschoots wordt gedekt door de afhoudingen op de ontvangsten der buurtspoorwegen en door de algemeene diensten door deze aan de gemeenschap bewezen.

* * *

Op een feit moet worden gewezen want het brengt hulde aan het Bestuur

de nos chemins de fer vicinaux.

Une délégation allemande est venue chez nous étudier pendant plusieurs jours le système d'exploitation de nos vicinaux. Sur un réseau qui est approximativement le même que le nôtre, les Allemands font de lourdes pertes. C'est pourquoi ils ont estimé qu'il y avait intérêt pour eux de venir chez nous prendre des leçons. C'est donc la preuve que l'exploitation de nos vicinaux pouvait être prise comme modèle.

IV.

Dans le courant des années 1937 et 1938, la conjoncture des transports maritimes subit un véritable retournement emportant des écarts sensibles dans les taux de fret qui atteignaient leur maximum en septembre 1937. La baisse invariable jusque fin 1938 atteignant 36 p. c. par rapport à la pointe de 1937.

En 1938, la flotte mondiale, avec 30,990 navires et 67,847,000 tonnes, continua à dépasser les besoins des échanges. La modernisation générale de plus en plus poussée des navires : force motrice accrue, vitesse accrue, capacité unitaire accrue et l'amélioration des méthodes de travail dans les ports mettant à disposition une capacité de transport dépassant l'accroissement (38 p. c.) du tonnage mondial depuis 1914.

Le mouvement des navires entrés dans les ports des divers pays présente des fluctuations diverses pour 1938, par rapport à 1937.

Les ports allemands marquent une progression de 9 p. c., les italiens de 6 p. c., les danois de 10 p. c., Dantzig de 22 p. c.; les ports français, une régression de 2 p. c.; les ports du Royaume-Uni, de 6 p. c.; les ports belges, de 9 p. c.

onzer Buurtspoorwegen.

Een Duitsche afvaardiging is gedurende verschillende dagen bij ons het exploitatiestelsel van onze Buurtspoorwegen komen bestudeeren. Op een net dat het onze benadert, ondergaan de Duitschers zware verliezen. Derhalve, hebben zij gemeend dat zij er belang bij hadden bij ons lessen te komen nemen. Dit is dus het bewijs dat de exploitatie onzer Buurtspoorwegen als model mag gelden.

IV.

In den loop der jaren 1937 en 1938 onderging de conjunctuur van het vervoer ter zee een werkelijken ommekeer, met gevoelige verschillen in de vrachtprijzen. Deze bereikten in September 1937 hun hoogtepunt. De ongewijzigde daling tot einde 1938 bedroeg 36 t. h. vergeleken bij het punt van 1937.

In 1938 telde de wereldvloot 30,990 schepen met 67,847,000 ton; zij overtrof nog steeds de vraag naar verkeer. De algemeene, meer en meer doorgevoerde moderniseering der schepen : verhoogde motorkracht, verhoogde snelheid, verhoogde bergingsruimte per eenheid, en de verbetering der werkmethodes in de havens brengen vervoermogelijkheden die de verhooging van de tonnemaat over de wereld (38 t. h.) sedert 1938 overtreffen.

De beweging der schepen die de havens der verschillende landen binnengevaren zijn biedt verschillende schommelingen voor 1938, vergeleken bij 1937.

De Duitsche havens wijzen op een vooruitgang met 9 t. h.; de Italiaansche met 6 t. h.; de Deensche 10 t. h.; Dantzig 22 t. h.; de Fransche havens loopen terug met 2 t. h.; de Engelsche met 6 t. h.; de Belgische met 9 t. h.

Navires entrés dans les ports belges : Schepen die de Belgische havens binnengeloopen zijn :

	Nombre. — Aantal.		Tonnages. — Tonnemaat.	
	1937	1938	1937	1938
Anvers. — <i>Antwerpen</i> .	12,386	11,762	25,121,471	24,144,705
Gand. — <i>Gent</i> . . .	2,218	1,815	2,273,479	1,944,250
Bruges. — <i>Brugge</i> . .	2,066	1,574	2,266,220	1,951,667
Ostende. — <i>Oostende</i> .	2,053	1,954	1,980,401	2,066,954
Bruxelles. — <i>Brussel</i> .	876	647	438,348	339,639
Nieuport. — <i>Nieuwpoort</i>	191	207	31,159	34,122

La régression des cargaisons manipulées à Anvers, tant à l'entrée qu'à la sortie s'établit, pour 1938, à 20 p. c. des chiffres de 1937. Les principaux ports concurrents : Rotterdam et Hambourg, accusent, au contraire, une légère avance, tant sous le rapport du nombre et du tonnage des navires que pour le volume des marchandises manipulées.

L'année 1939 semble témoigner une tendance meilleure.

* * *

Pendant cette sombre année 1938, cependant, se consolidait un redressement de la qualité de notre marine marchande, grâce, en grande partie, à l'achèvement du programme de financement par l'Etat de la construction navale, appuyé par l'Orec dans son plan de rénovation économique.

En effet, notre flotte s'enrichissait, en 1938, de 13 unités neuves, dont 12 à moteurs et 9 issus de chantiers belges, représentant ensemble plus de 35,000 tonnes de jauge nette.

Compte tenu des navires âgés aliénés, le gain net pendant cette année a été, pour l'ensemble de la flotte marchande, de 15,000 tonnes, gain appréciable que n'expriment pas adéquatement les chiffres : l'efficiencia du tonnage *moderne* est, en effet, de 35 à 40 p. c. plus élevé que celui des unités

Tegenover 1937 is er een teruggang van 20 t. h. in 1938 voor wat aangaat de behandelde ladingen te Antwerpen, zoo voor het binnenkomen als voor het uitgaan. De bijzonderste mededingende havens Rotterdam en Hamburg boeken integendeel een lichten vooruitgang, zoo onder oogpunt van aantal en tonnemaat der schepen als van omvang der behandelde waren.

1939 schijnt op een betere neiging te wijzen.

* * *

Gedurende dit sombere jaar 1938 evenwel werd de verbetering van de hoedanigheid onzer koopvaardijvloot verder doorgezet, dank zij grootendeels de voltooiing van het financieringsprogramma van den Staat voor den scheepsbouw, gesteund door den D.E.H. in zijn plan van economisch herstel.

Onze vloot verrijkte inderdaad in 1938 met 13 nieuwe eenheden, waarvan 12 met motor en 9 gebouwd op Belgische werven, vertegenwoordigend samen meer dan 35,000 netto tonnemaat.

Rekening houdend met de verouderde en uit het verkeer genomen schepen, bedroeg de zuivere winst dit jaar voor heel de koopvaardijvloot 15,000 ton, aanmerkelijke winst die niet volkomen gelijkwaardig weergegeven wordt door de cijfers : de moderne tonnemaat is immers 35 tot 40 t. h. winstgevender

vieillies remplacées : gain en combustibles, gain en espace disponible pour cargaison, gain dans la rotation par une vitesse accrue.

L'activité assurée à nos chantiers navals pour la réalisation de ce programme a permis, par ailleurs, de réaliser une économie en secours de chômage qui peut être évaluée à 10 millions par an.

Le programme de construction reparti sur les exercices 1936, 37 et 38 a permis la construction de 15 navires marchands représentant 53,000 tonnes et 5 chalutiers, auxquels s'ajoutent 6 unités commandées sans intervention du Trésor et représentant 27,000 tonnes net.

Les résultats des premiers crédits consentis pour le rajeunissement de la flotte constituent toute la justification de la loi du 1^{er} février 1939, organisant de manière durable, sous la garantie de l'Etat, mais avec des charges moindres pour le Trésor, le crédit à la construction navale.

Car le rajeunissement de notre marine marchande doit être poursuivi; son avenir en dépend; et l'activité de nos chantiers, d'autre part, doit être soutenue; ils occupent une main-d'œuvre importante spécialisée qu'il faut préserver du chômage.

La loi du 1^{er} février, dont les arrêtés d'exécution sont sur le point de paraître au *Moniteur*, doit permettre de mettre annuellement à la disposition des armements, par un renouvellement judicieux des crédits, une somme de 50 millions, au taux d'environ de 2 1/2 p. c., pour la construction sur chantiers belges, ce qui, avec la mise des armements eux-mêmes, permet de mettre en chantier, chaque année, 10,000 tonnes de navires. A cette cadence, le renouvellement du tonnage n'est pas encore assuré dans des délais satisfaisants.

Par ailleurs, si le rajeunissement de

dan deze der vervangen verouderde eenheden : winst aan brandstoffen, aan ruimte voor de lading, aan draaiende beweging door een verhoogde snelheid.

De werkzaamheid op onze scheepswerven voor de verwezenlijking van dit programma heeft anderzijds een besparing toegelaten in werklozensteun die mag geschat worden op 10 miljoen per jaar.

Het bouwprogramma over de jaren 1936, 1937 en 1938 heeft den bouw mogelijk gemaakt van 15 handelsvaartuigen met 53,000 ton en 5 treilers, waarbij dienen gevoegd 6 eenheden besteld zonder tusschenkomst der Schatkist, metende 27,000 ton netto.

De uitslagen der eerste kredieten verleend voor de verjonging der vloot verrechtvaardigen ten volle de wet van 1 Februari 1939, waarbij op duurzame wijze onder den waarborg van den Staat, doch met mindere lasten voor de Schatkist, het krediet voor den scheepsbouw wordt ingericht.

Want de verjonging onzer koopvaardijvloot moet verder doorgedreven worden; haar toekomst hangt er van af; en de werking onzer werven anderzijds moet ondersteund worden; zij gebruiken veel gespecialiseerde werkrachten die van de werkloosheid moet weerhouden worden.

De wet van 1 Februari, waarvan de uitvoeringsbesluiten op het punt staan in het *Staatsblad* te verschijnen, moet toelaten, jaarlijks ter beschikking der reederijen, dank zij een goed gekozen vernieuwing der kredieten, een som van 50 miljoen te stellen tegen ongeveer 2.5 t. h. voor den bouw op Belgische werven; met wat de reederijen zelf bijbrengen, kunnen jaarlijks 10,000 ton schepen op de werf gebracht worden. In dit tempo zal de vernieuwing der tonnemaat nog niet verzekerd zijn binnen een bevredigend tijdsverloop.

Van een anderen kant, zoo de ver-

notre tonnage est indispensable, son accroissement ne le serait pas moins.

Le trafic propre de l'Union Economique Belgo-Luxembourgeoise représente 60 p. c. du mouvement commercial de nos ports. Le pavillon belge n'y participe qu'à concurrence de 6 p.c. Le fret qui échappe ainsi à notre marine et devrait normalement lui appartenir peut être estimé à quelques 350 millions par an; autant, en fait, d'exportation invisible, anémiant notre économie générale.

L'accroissement de notre flotte doit aussi être considérée comme moyen d'expansion de notre industrie; de nouvelles lignes belges de navigation devraient être créées en vue de l'élargissement de nos exportations et de favoriser la reprise de marchés perdus, ou des débouchés nouveaux.

Il s'impose enfin parce que la déficience de notre tonnage actuel est manifeste à l'égard des besoins du ravitaillement du pays en temps troubles, alors que les conditions politiques écarteraient de nos ports les pavillons étrangers.

* * *

Mais l'exploitation de l'armement est notoirement difficile, et particulièrement critique pour nos armateurs. Certains d'entre eux souffrent non seulement des taux de fret désastreux, mais encore de la concurrence des pavillons ouvertement ou indirectement protégés par leur Gouvernement.

Le Conseil Supérieur de la Marine s'occupe de ce problème; certains ayant revendiqué un retour à la politique des subsides pratiquée pendant les années 1934 à 1937.

Ces subsides se sont totalisés à la somme de 76,195,000 francs.

L'armement est demeuré dans l'incertitude au sujet du caractère de ces subsides dits « remboursables ».

jonging onze tonnemaat onontbeerlijk is, is de vermeerdering het niet minder.

Het eigen verkeer der Belgisch-Luxemburgsche Economische Unie vertegenwoordigt 60 t. h. van de handelsbeweging in onze havens. De Belgische vlag komt daar slechts voor 6 t. h. in tusschen. Men kan de bevrachting die aldus aan onze vloot ontsnapt en haar nochtans normaal zou moeten toekomen, schatten op zoowat 350 miljoen per jaar; evenveel, in feite, aan onzichtbaren uitvoer, die onze algemeene economie verzwakt.

De vermeerdering onze vloot moet ook beschouwd worden als een middel tot uitbreiding onze industrie; nieuwe Belgische scheepvaartlijnen zouden moeten ingelegd worden om onzen uitvoer te ontwikkelen en het herwinnen te bevorderen van verloren markten of nieuwe afzetgebieden.

Zij dringt zich tenslotte op omdat onze huidige tonnemaat klaarblijkelijk te kort schiet tegenover de noodwendigheden der bevoorrading van het land in troebele tijden, terwijl de politieke omstandigheden de vreemde schepen uit onze havens zouden weren.

* * *

De uitbating der reederij is beslist moeilijk, en vooral critisch voor onze reeders. Sommigen van hen lijden niet alleen van de onmogelijke vrachtbedragen, doch ook van de mededinging der openlijk of onrechtstreeks door hun regeering beschermde vlaggen.

De Hooge Raad voor de Zeevaart houdt zich met dit vraagstuk bezig, daar sommigen terugkeer tot de politiek der toelagen toegepast tijdens de jaren 1934 tot 1937 hebben gevraagd.

Deze toelagen bereikten de som van 76,195,000 frank.

De reederij is in de onzekerheid gebleven omtrent het karakter dezer zoogenaamde « terugbetaalbare » toe-

Il importerait que le Gouvernement fixe ses intentions à cet égard afin de ne pas laisser plus longtemps nos armateurs entravés dans leur action par l'éventualité d'un remboursement auquel certains pourraient bien difficilement faire face.

Il a paru à votre Commission que la renonciation par l'Etat à ce remboursement s'impose si l'on considère les économies d'indemnités de chômage (estimées pour les quatre années, à 40 millions) que ces avances ont permis de réaliser en maintenant en service, avec leurs équipages, les navires qui, sinon, eussent été désarmés. Le remboursement de ces avances n'est, au surplus, pas prévu en recettes au budget, de sorte que l'annulation des avances n'emporterait aucun déséquilibre budgétaire.

Le retour à une politique de soutien à la navigation peut se justifier pour promouvoir le développement de notre marine lorsque les conditions fondamentales de réussite et de permanence de l'effort sont réunies.

Dans cet ordre d'idées, il serait permis d'envisager l'institution d'un fonds d'assistance permanent d'aide, soit aux entreprises s'attachant à la création de lignes nouvelles susceptibles de contribuer à notre expansion économique, soit à celles dont les services cependant sainement constitués et d'intérêt national sont mis en péril par les armements étrangers concurrents fortement appuyés par leur Gouvernement. Il importe, en effet, notamment, que notre pavillon ne soit pas évincé de ses dernières positions et notre trafic finalement entièrement livré à l'étranger. Il y va de notre indépendance économique, voire même politique. Tel est le fonds du problème qu'il est urgent d'apercevoir et de résoudre.

lagen. Het ware van belang dat de Regeering haar inzichten dienaangaande zou bepalen, ten einde onze reeders niet langer te hinderen door de gebeurlijkheid van een terugbetaling waaraan sommigen zeer moeilijk zouden kunnen voldoen.

Het komt uw Commissie voor dat de afstand vanwege den Staat van deze terugbetaling zich opdringt, zoo men let op de bezuiniging aan werkloozensteun (voor de 4 jaren op 40 miljoen geraamd), welke deze voorschotten lieten verwezenlijken door met hun bemanning schepen in dienst te houden, welke zooniet onttakeld zouden geworden zijn. Terugbetaling dezer voorschotten wordt bovendien niet voorzien als ontvangst op de begroting, zoodat de schrapping der voorschotten geenerlei begrotingsonevenwicht zou veroorzaken.

Terugkeer tot een politiek van steun aan de scheepvaart kan gebillijkt worden om de uitbreiding van onze zeevaart te bevorderen wanneer hoofdzakelijke voorwaarden van welslagen en bestendige inspanning vereenigd zijn.

In dezen gedachtengang, ware het toegelaten de instelling van een vast steunfonds voor hulp aan hetzij de ondernemingen die zich beijveren voor het vinden van nieuwe lijnen die kunnen bijdragen tot onze economische uitbreiding; hetzij aan deze wier diensten, nochtans gezond samengesteld en van nationaal belang, in gevaar worden gebracht door de mededingende vreemde reederijen sterk door hun regeering gesteund. Het past namelijk inderdaad dat onze vlag niet door deze laatste posities zou voorbijgestreefd worden en ons verkeer ten slotte volkomen aan het buitenland overgeleverd. Het gaat om onze economische, zelfs politieke onafhankelijkheid. Dat is de grond van het vraagstuk dat dringend dient ingezien en opgelost te worden.

MOUVEMENT DES PORTS BELGES PENDANT LES TROIS PREMIERS MOIS DES ANNÉES :
BEWEGING IN DE BELGISCHE HAVENS TIJDENS DE EERSTE DRIE MAANDEN VAN DE JAREN :

	1937			1938			1939		
	1937		Sortie — Afvaart	1938		Sortie — Afvaart	1939		Sortie — Afvaart
	Entrée — Binnenvaren	Sortie — Afvaart		Entrée — Binnenvaren	Sortie — Afvaart		Entrée — Binnenvaren	Sortie — Afvaart	
Anvers — Antwerpen	N. 3,130 6,111,401 3,079,953	3,101 6,038,136 3,238,048		3,177 5,987,891 3,147,939	3,155 5,914,027 2,953,877		3,191 6,393,585 2,831,651	3,187 6,387,054 2,886,905	
Bruges — Brugge	N. 57 34,942 55,319	56 44,941 3,706		44 28,340 33,868	42 27,346 3,685		27 13,973 18,252	28 14,296 3,773	
Bruxelles — Brussel	N. 101 58,704 82,699	101 58,704 42,829		72 36,148 35,199	72 36,138 46,751		89 50,152 52,537	89 50,152 44,123	
Gand — Gent	N. 549 584,250 709,177	548 589,189 233,122		539 503,998 582,322	538 496,483 355,491		432 410,545 461,051	439 432,833 281,876	
Nieuport — Nieuwpoort	N. 41 7,080 —	41 7,083 —		49 8,332 834	49 8,293 13,435		31 4,891 1,402	31 4,921 9,175	
Zeebrugge — Zeebrugge	N. 400 484,676 107,742	399 493,125 107,802		324 430,132 63,747	325 436,475 73,047		393 515,687 73,005	391 514,385 94,903	
Oostende — Oostende	N. 127 69,415 20,464	130 71,481 53,974		148 69,011 34,362	150 69,989 56,877		149 90,273 43,274	151 89,279 44,474	

N = navires — schepen. | T = tonnage — tonnage — koopwaar. | M = marchandises — koopwaar.

ANNÉE 1938. — JAAR 1938.

MODIFICATIONS DANS LA COMPOSITION DE LA FLOTTE BELGE.

WIJZIGINGEN IN DE SAMENSTELLING DER BELGISCHE VLOOT.

Chiffres exprimés en tonneaux de jauge brute. — *Getallen uitgedrukt in bruto tonnemaat.*

Navires. — Schepen.	Ventes — Verkoop		Nouvelles acquisitions — Nieuwe aankopen.
	pour démolition — voor slooping.	pour navigation. — voor scheepvaart.	
Alice	620 T. B.	—	499 T. B.
Marie-Flore	—	3,064 T. B.	—
Makala	—	—	1,042 »
Escaut	—	—	499 »
René-Paul	—	—	499 »
Francine	—	—	471 »
Nellie	—	—	7,246 »
Copacabana	—	5,142 »	—
Kambove	—	1,834 »	—
Prina	—	—	2,396 »
Brabant	—	2,444 »	—
Princesse Marie-José	—	2,444 »	—
Duc de Brabant	—	—	7,805 » (1)
Goodgulf	—	—	7,247 »
Piriapolis	—	969 »	—
Flore	8,400 »	—	—
Anversville	—	—	7,246 »
Mar del Plata	—	—	2,396 »
Limbourg	—	—	901 » (2)
Arbel	—	3,303 »	—
Mahagi	—	—	2,480 »
Prince de Liège	—	—	2,480 »
Prinses Maria Pia	—	—	4,878 » (1)
Mokambo	—	209 »	—
Raymond	—	—	—
Total — Totaal.	9,020 T. B.	19,409 T. B.	48,085 T. B.

Différence en plus — *Verschil in meer* : 19,656 T. B.(1) Nouveau tonnage construit à l'étranger.
Nieuwe tonnemaat in het buitenland gebouwd.(2) Tonnage de seconde main acheté à l'étranger.
Tonnemaat uit de tweede hand in het buitenland gekocht.

STATISTIQUES DE L'UNION DES ARMATEURS BELGES
STATISTIEK VAN DE UNIE DER BELGISCHE REEDERS.

SITUATION DE LA FLOTTE BELGE AU 31 DÉCEMBRE 1938

Toestand der Belgische vloot op 31 December 1938.

MEMBRES DE L'UNION DES ARMATEURS BELGES. <i>Leden van de Unie der Belgische reeders.</i>	Nombre de navires. <i>Aantal schepen.</i>	Tonnage — <i>Tonnemaat</i>	
		brut — <i>bruto</i>	net — <i>netto</i> .
Armement Deppe, S.A.	30	91,958	65,297
Armement L. Hermans, S.A.	6	3,615	2,412
Armement René Geurts, S.P.R.L.	2	998	730
Belgian Gulf Oil Company, S.A.	5	34,511	22,322
Compagnie Dens-Ocean, S.A.	2	4,960	3,438
Compagnie Maritime Belge, LL.R., S.A.	31	185,026	127,960
Handel en Scheepvaart, S.A.	2	1,478	912
Standard American Petroleum Cy, S.A.	2	19,153	13,072
Armement Purfina et Purfina Maritime, S.A.	2	11,348	8,538
S. A. John Cockerill.	5	3,581	1,983
Armement Alexander, S.A.	2	970	702
Navigation Transmarine, S.A.	1	901	566
Armement Hooper Roeckens et Co	—	—	—
Compagnie Maritime de l'Escaut, S.A.	—	—	—
Navex, S.A.	—	—	—
Total — <i>Totaal</i>	90	358,499	247,032
=====			
NON-MEMBRES DE L'UNION DES ARMATEURS BELGES. <i>Niet-leden van de Unie der Belgische reeders.</i>			
Compagnie Marchande Export Import, S.A.	1	1,275	755
Goossens, Marcel.	3	5,279	2,851
Totaal — <i>Totaal</i>	4	6,554	3,606
=====			

RÉCAPITULATION. — *Samenvatting.*

Membres de l'Union.	90 navires	358,499 T. B.	247,932 T. N.
<i>Leden van de Unie</i>	<i>schepen</i>	<i>B. T.</i>	<i>N. T.</i>
Non-membres de l'Union	4 »	6,554 »	3,606 »
<i>Niet-leden van de Unie.</i>			
Total — <i>Totaal</i>	94 navires	365,053 T. B.	251,538 T. N.
	<i>schepen</i>	<i>B. T.</i>	<i>N. T.</i>
=====			

Dans ces 94 navires sont compris 28 navires à moteur.

Bij die 94 schepen zijn 28 motorschepen begrepen.

V.

Tourisme.

Le tourisme, sous son aspect économique et sous son aspect social, apparaît, de plus en plus, comme un élément primordial de notre vie nationale. Que l'on songe au transport, par le rail ou par la route, à l'hôtellerie ou à l'exploitation des curiosités historiques et naturelles, que l'on songe aux multiples industries et commerces intéressés — directement ou indirectement — aux dépenses des étrangers à l'intérieur du pays, on arrivera à la conclusion que le tourisme fait vivre des dizaines de milliers de travailleurs manuels et intellectuels. Il constitue, en outre, une forme particulièrement heureuse de l'utilisation des vacances populaires.

Le Gouvernement s'attache à promouvoir le tourisme par une politique active et systématique. La situation financière générale a néanmoins obligé le Gouvernement à limiter, pour l'exercice 1939, les crédits consacrés au tourisme, à 460,000 francs pour les frais de propagande et d'expositions, à 3,672,500 francs pour les subsides à l'Office National du Tourisme et aux autres organismes touristiques, à 1,169,755 francs pour l'Office National des Vacances Ouvrières.

I. — PROPAGANDE A L'ÉTRANGER ET
TOURISME RÉCEPTIF.A. — *Service du tourisme*
(Ministère des Communications).

Ce service dispose de 460,000 francs (article 22) consacrés, en ordre principal, à l'organisation d'importantes expositions annuelles à l'intérieur du pays, à l'amélioration du matériel d'expositions dont disposent les divers

V.

Toerisme.

Het toerisme in zijn economisch en in zijn sociaal uitzicht blijkt meer en meer een hoofdzakelijk bestanddeel van ons nationaal leven te zijn. Of men denke aan het vervoer per spoor of langs de baan, aan het hotelbedrijf of aan de exploitatie van de historische en natuurlijke bezienswaardigheden, of men denke aan de veelvuldige betrokken nijverheids- en handelsbedrijven die rechtstreeksch of onrechtstreeksch belang hebben bij de uitgaven van de vreemdelingen binnen het land, steeds zal men tot het besluit komen dat het toerisme tienduizenden handen en geestesarbeiders doet leven. Het is bovendien een bijzonder gelukkige vorm van de benutting van het volksverlof.

De Regeering legt er zich op toe het toerisme te bevorderen door een actieve en stelselmatige politiek. De algemeene financiële toestand heeft niettemin de Regeering verplicht voor het dienstjaar 1939 de kredieten aan het toerisme besteed te beperken tot 460,000 frank voor de kosten van propagande en tentoonstelling, tot 3,672,500 frank voor de toelagen aan den Nationalen Dienst voor Toerisme en aan de andere toeristische organismen, en tot 1,169,755 frank voor het Nationaal Bureau voor Arbeidersvacantie.

I. — PROPAGANDA IN HET BUITENLAND
EN ONTVANKELIJK TOERISME.A. *Dienst voor toerisme* (Ministerie
van Verkeerswezen).

Deze dienst beschikt over 460,000 frank (art. 22) in hoofdzaak besteed aan de inrichting van jaarlijksche belangrijke tentoonstellingen binnen het land, aan de verbetering van het tentoonstellingsmaterieel waarover de

organismes touristiques, à la réception des journalistes étrangers, à l'édition de documents de propagande sur les régions touristiques belges et destinés à être diffusés, tant en Belgique qu'à l'étranger.

Il convient de signaler, en outre, que ce service assure le contrôle réorganisé de l'application du statut de l'hôtellerie; il a également assuré l'aménagement d'importantes participations au Palais du Tourisme à l'Exposition de Liège (panorama du littoral d'un développement de 50 mètres, carte des villes d'art d'une surface de 40 mètres carrés, six photos géantes des Ardennes de 20 mètres carrés chacune, etc.), ainsi qu'au Pavillon belge de l'Exposition du Progrès Social, à Lille.

Le Service du tourisme, avec le concours d'un Comité technique, des grandes sociétés de transports intéressées et des services de l'Exposition de Liège, a étudié, mis au point, édité et mis en vente un « carnet de voyages touristiques ». Ce document, pour le prix de 30 francs, assure des avantages appréciables à son titulaire.

Ce carnet touristique constitue un thème central essentiellement publicitaire pour notre propagande générale.

Afin d'assurer une large publicité au carnet de voyages touristiques, des centaines de milliers de papillons intercalaires, de notices documentaires, d'affichettes de carton annonçant la vente du carnet, ont été diffusés parmi les nombreux bureaux et agences dépositaires du carnet.

Une campagne spéciale a été effectuée dans la presse anglaise et hollandaise; conjointement avec la Société Nationale des Chemins de fer belges,

onderscheidene toeristische organismen beschikken, aan de ontvangst van de vreemde dagbladschrijvers, aan de uitgaven van propagandadocumenten over de Belgische toeristische streken, en die bestemd zijn om te worden verspreid zoowel in België als in het buitenland.

Het past bovendien erop te wijzen dat deze dienst de heringerichte controle verzekert over de toepassing van het statuut van het hotelbedrijf; hij heeft eveneens de inrichting verzekerd van belangrijke deelnemingen aan het Paleis voor Toerisme op de Tentoonstelling te Luik, (panorama van de kust, van een grootte van 50 meter, kaart der kunststeden met een oppervlakte van 40 m², zes reusachtige foto's van de Ardennen van 20 m², enz...) alsmede aan het Belgisch paviljoen van de « Exposition du Progrès Social » te Rijsel.

De Dienst voor toerisme met de medewerking van een Technisch Comité, van de groote belanghebbende vervoermaatschappijen en van de diensten der tentoonstelling te Luik, heeft een « boekje » van toeristische reizen », bestudeerd, bijgewerkt, uitgegeven en te koop gesteld. Dit stuk, tegen den prijs van 30 frank, verzekert merkelijke voordeelen aan den titularis.

Dit toeristisch boekje vormt een centraal thema dat hoofdzakelijk is geschikt voor publiciteit, ten behoeve van onze algemeene propaganda.

Ten einde een ruime ruchtbaarheid aan het boekje van toeristische reizen te verzekeren, werden honderd duizenden inlegbladjes, documentaire nota's, plakbriefjes op bordpapier, waarbij de verkoop van het boekje wordt aangekondigd, verspreid onder de talrijke kantoren en agentschappen die in het bezit van het boekje zijn.

Er werd een speciale campagne gevoerd in de Engelsche en in de Nederlandsche pers. In overleg met de Nationale Maatschappij der Belgische

une propagande a été développée en Hollande et en Angleterre; ce programme comporte, notamment, l'édition de dépliants et d'affiches spéciales, ainsi que des insertions dans la presse.

Dix mille Guides Smith & Son consacrés à la Belgique et contenant toutes indications utiles concernant le carnet touristique, ont été tirés en supplément pour le département et ont été envoyés nominativement par notre agence touristique de Londres, à dix mille secrétaires de mess et de clubs des loisirs du personnel des banques, des sociétés d'assurances, de grosses entreprises commerciales, etc.

Une importante Compagnie de chemins de fer anglaise a publié, à ses frais, dix mille affiches spéciales qu'elle a apposées dans ses gares et agences.

Il conviendrait d'ajouter à ce programme, la propagande effectuée par la Sabena, ainsi que par le Pavillon belge à l'Exposition de Lille et les expositions frontalières.

D'autre part, le budget du tourisme porte, à l'article 30 : 3,672,500 francs de subside conventionnel; sur cette somme, 672,500 francs sont réservés à l'action directe du Département des Communications.

Ces subsides servent à assurer la collaboration de secrétaires provinciaux du tourisme agréés par le Ministère, à encourager les Syndicats d'initiative qui font preuve d'activité, à aider les grandes ligues touristiques dans leur travail d'équipement national, à développer les manifestations folkloriques organisées par les centres locaux, à promouvoir l'équipement touristique des cantons de l'Est, à assurer l'exécution du programme des commissions frontalières du Nord de la France, de la Hollande, du Luxembourg, ainsi que de l'Est de la

Spoorwegen werd er een propaganda op touw gezet in Nederland en in Engeland : dit programma voorziet o. m. de uitgave van folders en van bijzondere aanplakbrieven alsmede bekendmakingen in de bladen.

Tien duizend gidsen Smith & Son gewijd aan België, en behelzende alle nuttige inlichtingen in verband met het toeristenboekje, werden gedrukt voor het Departement en door ons agentschap voor toerisme te Londen op naam gestuurd aan tien duizend secretarissen van mess en clubs voor den vrijen tijd van het personeel der banken, der verzekeringsmaatschappijen, der groote handelsbedrijven, enz.

Een belangrijke Engelsche spoorwegmaatschappij heeft op haar kosten tien duizend bijzondere aanplakbrieven uitgegeven en aangeplakt in haar stations en agentschappen

Aan dit programma zou nog dienen toegevoegd de propaganda gevoerd door de Sabena alsmede door het Belgisch Paviljoen op de Tentoonstelling te Rijsel en op de tentoonstellingen in de grensstreken.

Aan den anderen kant voorziet de Begroting van het Toerisme onder artikel 30 een conventionele toelage van 3,672,500 frank. Op dit bedrag worden 672,500 frank voorbehouden voor de rechtstreeksche actie van het Departement van Verkeerwezen.

Deze toelagen dienen om de medewerking te verzekeren van door het Ministerie aangenomen provinciale secretarissen voor toerisme, om de vereenigingen voor vreemdelingenverkeer aan te moedigen die blijk geven van bedrijvigheid, om de groote vereenigingen voor toerisme te helpen in hun werk van nationale uitrusting, om de folkloristische manifestaties uit te breiden die worden ingericht door de plaatselijke centra, om de toeristische uitrusting van de Oosterkantons te bevorderen, om de uitvoering te verzekeren van het programma der grens-

France (1); le Comité de Propagande anglo-belge obtient également un important subside

Ces subventions ne sont accordées, il va de soi, qu'après étude et contrôle de leur utilité.

Le Service du tourisme suit, d'autre part, de très près l'activité des commissions frontalières et des commissions mixtes de tourisme auxquelles il participe.

B. — *Office National du Tourisme de Belgique.*

L'activité de l'Office National du Tourisme de Belgique se caractérise essentiellement par l'impression et la distribution d'imprimés, par une campagne de publicité dans la presse étrangère (Section officielle de Publicité), par la publicité murale (affiches et panneaux de réclames), par une collaboration rédactionnelle avec la presse et par la photographie. Le budget de l'Office pour l'exercice 1939 s'élève à 3,450,000 francs, dont 3 millions de subside de l'Etat.

Conformément à l'accord intervenu avec le Grand-Duché de Luxembourg, cette campagne se fait conjointement en faveur des deux pays dans une production établie contractuellement.

Des centaines de milliers de brochures, de dépliants et de guides ont été édités par cet office (Vacances en Belgique et au Grand-Duché, Guide des Hôtels, Guide du Voyageur, La Belgique en Chemin de fer, une bro-

commissies, uit het Noorden van Frankrijk, uit Nederland, uit Luxemburg, alsmede uit het Oosten van Frankrijk (1). Het Engelsch-Belgisch Propagandacomité bekomt insgelijks een belangrijke toelage.

Het spreekt vanzelf dat deze toelagen enkel worden verleend na studie en onderzoek van hun nut.

De Dienst voor toerisme volgt aan den anderen kant van zeer dichtbij de bedrijvigheid van de grenscommissies en van de gemengde commissies voor Toerisme, aan dewelke hij deelneemt.

B. *Nationaal Bureau voor Toerisme van België.*

De bedrijvigheid van het Nationaal Bureau voor Toerisme van België is hoofdzakelijk gekenmerkt door het drukken en ronddeelen van drukwerken, door een publiciteitscampagne in de buitenlandsche pers (officieele afdeeling voor publiciteit), door de publiciteit op de muren (aanplakbrieven en paneelen voor reclame), door samenwerking met de pers, en door de fotografie. De begroting van het Bureau bedraagt voor het dienstjaar 1939, 3,450,000 frank waarvan 3,000,000 frank toelagen van den Staat.

Overeenkomstig het akkoord getroffen met het Groothertogdom Luxemburg, geschiedt deze campagne gezamenlijk ten bate van beide landen in een verhouding die bij overeenkomst werd bepaald.

Honderdduizenden brochures, folders en gidsen werden door dezen Dienst uitgegeven (Verlof in België en in het Groothertogdom, Gids der hotels, Reizigersgids, België per Spoor, een brochure speciaal bestemd voor

(1) Une importante série d'expositions frontalières a déjà été présentée en France et en Hollande.

(1) Een belangrijke reeks grenstentoonstellingen hebben reeds plaats gehad in Frankrijk en in Nederland.

chure destinée spécialement aux Etats-Unis, les Musées Royaux de Belgique, etc.)

La diffusion de ces documents a été effectuée dans les grandes foires et expositions internationales, ainsi que par les agences de l'Office National du Tourisme et de la Société Nationale des Chemins de fer belges à l'étranger (Paris, Amsterdam, Londres, Cologne, Luxembourg, Bâle, Milan, Nice et New-York).

La campagne de publicité dans la presse a recouvert spécialement les principaux quotidiens et hebdomadaires (une trentaine) de Hollande, de France, Suède, Norvège, Danemark et Suisse.

A noter, en outre, que l'Office subventionne le Comité anglo-belge de publicité.

Il importe de noter également que la presse, et spécialement les revues, ont été documentées grâce aux photos sorties de l'atelier photographique de l'Office et que la présentation des films touristiques réalisés en 1938 a été continuée dans le monde entier.

II. — VACANCES OUVRIÈRES ET TOURISME POPULAIRE.

Il est inutile de souligner ici l'importance du tourisme populaire et des vacances ouvrières, qui contribuent de plus en plus à créer un marché intérieur d'un intérêt considérable pour le développement du tourisme.

Le Service des Vacances Ouvrières du Département s'applique à promouvoir ce développement d'une façon systématique.

Les points de vue social et culturel absorbent une bonne partie de l'activité de ce service.

Il importe seulement d'examiner ici

de Vereenigde Staten, de Koninklijke Musea van België, enz.)

De verspreiding van deze brochures is geschied op de groote jaarbeurzen en internationale tentoonstellingen alsmede door de agentschappen van den Nationalen Dienst voor Toerisme en van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in het buitenland (Parijs, Amsterdam, Londen, Keulen, Luxemburg, Basel, Milaan, Nice en New-York).

De publiciteitscampagne in de pers werd speciaal gevoerd in de bijzonderste dag- en weekbladen (een dertigtal) van Nederland, Frankrijk, Zweden, Noorwegen, Denemarken en Zwitserland.

Op te merken bovendien dat de Dienst toelagen uitkeert aan het Engelsch-Belgisch comité.

Bovendien valt er op te merken dat de pers en vooral de tijdschriften werden gedocumenteerd dank zij de foto's uit de fotografische werkplaats van den Dienst en dat de vertooning van toeristische films, in 1938 gemaakt, werd voortgezet over de geheele wereld.

II. — ARBEIDSVERLOF EN VOLKSTOERISME.

Het is overbodig hier nadruk te leggen op het belang van het volkstoerisme en van het arbeidsverlof, die er meer en meer toe bijdragen een binnenlandsche markt te scheppen, die van groot belang is voor de uitbreiding van het toerisme.

De Dienst voor Arbeidersvacantie van het Departement legt er zich op toe deze uitbreiding stelselmatig te bevorderen.

De sociale en cultureele zijde nemen een goed deel van de bedrijvigheid van dezen dienst in beslag.

Het komt er hier alleen op aan het

l'aspect touristique, c'est-à-dire économique, de la question.

Une carte des vacances populaires est éditée pour chaque saison depuis l'exercice 1937.

Ce document assure à tous les ouvriers, ainsi qu'aux employés peu aisés (ceux qui ne paient pas l'impôt complémentaire personnel), des avantages importants, que le service s'attache à réunir en procédant à des enquêtes nationales qui se renouvellent annuellement.

La carte de vacances populaires accorde actuellement à son porteur, ainsi qu'à la famille de celui-ci, des réductions : Sur les chemins de fer (25, 35 ou 50 p. c. selon la distance parcourue);

Sur les chemins de fer vicinaux : 35 p. c. forfaitairement;

Sur les bateaux-touristes (réductions atteignant souvent 40 p. c.).

En outre, un tarif spécial est consenti par de très nombreux exploitants d'autocars, ainsi que par des centaines d'hôteliers de toutes les régions touristiques du pays.

Des dizaines de communes touristiques offrent du logement chez l'habitant pour un prix de 5 à 15 francs par nuit.

Des réductions considérables et même la gratuité sont accordées pour la visite des musées et des curiosités (par exemple, le jardin zoologique d'Anvers, ainsi que les Grottes de Han, de Rochefort, de Remouchamps, etc.).

Les statistiques établies par la Société Nationale des Chemins de fer belges montrent que l'usage de la carte des vacances populaires se répand de plus en plus : en 1937, 87,911 cartes, dont une bonne partie évidemment, utilisées par des familles de plusieurs personnes; en 1938, 102,186 cartes.

toeristisch uitzicht, d. w. z. de economische zijde, van het vraagstuk te onderzoeken.

Er werd een kaart voor volksverlof uitgegeven voor ieder seizoen sedert het dienstjaar 1937.

Deze kaart verzekert aan al de arbeiders alsmede aan de weinig goedgebedienden (die de aanvullende personeele belasting niet betalen) belangrijke voordeelen, die de Dienst tracht te vereenigen door over te gaan tot nationale onderzoeken die ieder jaar worden hernieuwd.

De kaart voor volksverlof verleent thans aan den houder alsmede aan zijn gezin verminderingen: op de spoorwegen (25, 35 of 50 t. h. naar gelang van den afgelegden afstand);

Op de buurtspoorwegen een forfaitaire vermindering van 35 t. h.;

Op de toeristenbooten (verminderingen die vaak 40 t. h. bereiken).

Bovendien wordt er een bijzonder tarief toegestaan door talrijke uitbaters van autocars, alsmede door honderden hotelhouders uit alle toeristische streken van het land.

Tientallen toeristische gemeenten bieden logies bij de inwoners voor den prijs van 5 tot 15 frank per nacht.

Aanzienlijke verminderingen en zelfs kosteloze toegang worden verleend voor het bezoek van de musea en de bezienswaardigheden (b. v. Dierentuin te Antwerpen, Grotten van Han, Rochefort, Remouchamps, enz.).

De statistieken opgemaakt door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen toonen aan dat het gebruik van de kaart voor volksverlof meer en meer uitbreiding neemt; in 1937, 87,911 kaarten, waarvan een goed deel natuurlijk wordt gebruikt door gezinnen bestaande uit verschillende personen; in 1938, 102,186 kaarten.

Des semaines de tourisme populaire ont été organisées avec succès à Gand et à Tournai en 1938. Cette initiative sera renouvelée en 1939.

Par sa revue, par des brochures constituant de véritables guides du tourisme ouvrier, par des affiches éditées en collaboration avec la Société Nationale des Chemins de fer belges, par son service de renseignements en rapport avec des milliers de firmes et par sa collaboration avec les organismes touristiques créés par les syndicats, le Service des Vacances Ouvrières contribue d'une manière importante à développer le tourisme intérieur et à créer le marché nouveau du tourisme populaire.

III. — RÉFORME ORGANIQUE DES SERVICES OFFICIELS DU TOURISME.

Il suffit de suivre l'activité des divers organismes chargés d'organiser la réception des étrangers et de promouvoir la propagande touristique à l'intérieur et à l'extérieur du pays pour arriver à la conclusion qu'une coordination et une centralisation sont indispensables.

Il apparaît également indispensable de créer un organisme consultatif revêtu d'un grand prestige pour tracer le plan et suivre l'exécution d'une politique touristique systématique et de grande envergure.

Des événements récents ont montré la nécessité d'un contrôle constant de l'activité financière et du programme des organismes subsidiés en vue de la propagande touristique à l'étranger.

D'autre part, la révision ou l'élaboration du statut de certaines activités professionnelles touristiques (hôtellerie, agences de voyages, guides, etc.),

Weken voor volkstoerisme werden met goed gevolg ingericht te Gent en te Doornik in 1938. Dit initiatief zal worden hernieuwd in 1939.

Door zijn tijdschrift, door brochures die echte gidsen voor arbeiders-toerisme zijn, door plakbrieven uitgegeven in samenwerking met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen; door zijn inlichtingsdienst die in betrekking staat met duizenden firmas en door zijn medewerking met de instellingen voor toerisme opgericht door de syndicaten, draagt de Dienst voor Arbeidersvacantie aanzienlijk bij tot de uitbreiding van het binnenlandsch toerisme en tot de bevordering van de nieuwe markt van het volkstoerisme.

III. ORGANIEKE HERVORMING DER OFFICIEELE DIENSTEN VOOR TOERISME.

Het volstaat de bedrijvigheid te volgen van de onderscheidene instellingen belast met de inrichting van de ontvangst der vreemdelingen en met de bevordering van de toeristische propaganda in het binnen- en buitenland, om te komen tot het besluit dat een samenordering en een centralisatie onontbeerlijk zijn.

Het lijkt eveneens onmisbaar een raadgevend organisme tot stand te brengen, dat met groot aanzien is bekleed om het plan op te maken voor en de uitvoering te volgen van een stelselmatige en grootscheepsche toeristische politiek.

De jongste gebeurtenissen hebben de noodzakelijkheid aangetoond van een gestadig toezicht over de financiële bedrijvigheid en het programma der organismen die toelagen ontvangen met het oog op de toeristische propaganda in het buitenland.

Aan den anderen is het klaarblijkend de taak van den Staat het statuut te herzien of op te maken van sommige toeristische beroeps-

ainsi que la perception des redevances qu'impliquent, dès à présent, certains de ces statuts, constituent, de toute évidence, une mission d'Etat.

Il importe, en outre, d'assurer systématiquement la coordination de toutes les actions de l'Etat, qui peuvent avoir des répercussions importantes en matière de tourisme (taxes fiscales et bons d'essence, contrôle des prix, protection des monuments et des sites, travaux publics et urbanisme, musées, etc.).

C'est pour répondre à ces considérations dictées par l'expérience de plusieurs années d'initiatives diverses et de tâtonnements, que l'arrêté royal du 26 janvier 1939 crée un Commissariat Général du Tourisme, comprenant deux directions techniques, l'une « du tourisme et de l'hôtellerie », l'autre « des vacances ouvrières et du tourisme populaire ».

Le Commissariat Général est assisté, dans sa mission, par deux Conseils Supérieurs chargés de suivre et de promouvoir son action : celui du tourisme et de l'hôtellerie, et celui des vacances ouvrières.

Ces Conseils, où sont représentés tous les organes administratifs intéressés, les grandes fédérations touristiques et professionnelles, travailleront directement avec le Ministre, par l'intermédiaire d'un Comité de coordination. Ainsi, sur le plan économique et sur le plan social, seront réalisées l'unité et l'efficacité de la politique touristique de l'Etat.

* * *

Avec une persévérance digne d'un meilleur sort, un membre de votre Commission a insisté à nouveau pour que soit accordé aux invalides civils le transport gratuit, en chemin de fer, de leur voiturette.

bedrijvigheden (hotelbedrijf, reisagentschappen, gidsen, enz.) alsmede de retributies die van stonden aan in sommige dezer statuten worden voorzien.

Bovendien komt het er op aan stelselmatig de samenordering te verzekeren van elke actie van den Staat die een aanzienlijken weerslag kan hebben op gebied van toerisme (belastingen, benzine-bons, controle over de prijzen, bescherming van monumenten en landschappen, openbare werken en urbanisme, musea, enz.).

Om in te gaan op deze beschouwing ingegeven door de ervaring van verschillende jaren initiatief en proefnemingen, wordt bij koninklijk besluit van 26 Januari 1939, een algemeen Commissariaat van het Toerisme opgericht dat twee Technische Besturen telt, het eene van het toerisme en het hotelbedrijf, en het andere van arbeidervacantie en volkstoerisme.

Het Algemeen Commissariaat wordt in zijn taak bijgestaan door twee Hooge Raden die gelast worden zijn actie te volgen en te bevorderen : de Hooge Raad van Toerisme en Hotelbedrijf, en de Hooge Raad voor Arbeidersvacantie.

Deze Raden waarin al de betrokken bestuursdiensten vertegenwoordigd zijn, alsmede de groote toeristische verenigingen en vakverenigingen, zullen rechtstreeksch samenwerken met den Minister, door tusschenkomst van een Comité voor samenordering. Aldus, zullen op het economisch plan, en op het sociaal plan, de eenheid en de doeltreffendheid van de toeristische politiek van den Staat worden verwezenlijkt.

* * *

Met een volharding die een beter lot verdient, heeft een lid van de Commissie andermaal aangedrongen opdat aan de burgerlijke invaliden het kosteloos vervoer van hun wagentje op het spoor zou worden verleend.

Tout en reconnaissant la situation malheureuse de ces invalides, les Ministres des Transports précédents n'ont pu, pour des raisons budgétaires, donner satisfaction à notre honorable collègue. En effet, cette gratuité de transport qui serait accordée par la Société Nationale à la demande de l'Etat obligerait celui-ci à payer une indemnité de compensation.

Il appartiendra à l'honorable Ministre d'examiner à nouveau la demande présentée par notre collègue et de considérer si, cette fois, il peut récompenser sa persévérance.

Mesdames, Messieurs, votre Commission des Transports a approuvé, à l'unanimité, le présent rapport et a conclu à l'adoption du budget du Ministère des Transports pour l'exercice 1939, par 4 voix et 6 abstentions.

Le Président,
FRANS TOCH.

Le Rapporteur,
C^{te} DE LA BARRE D'ERQUELINNES

Ofschoon zij den ongelukkigen toestand van deze invaliden erkennen, hebben de voorgaande Ministers van verkeerswezen wegens begrootingsredenen geen voldoening kunnen schenken aan onzen geachten collega. Immers dit kosteloos vervoer dat door de Nationale Maatschappij zou worden verleend, op verzoek van den Staat, zou dezen laatsten verplichten een compensatievergoeding te betalen.

Het zal den geachten Minister behooren andermaal het verzoek van onzen collega na te gaan, en te overwegen of hij ditmaal zijn volharding kan beloonen.

Mevrouwen, Mijnheeren, uw Commissie van Verkeerswezen heeft dit verslag eenparig goedgekeurd, en met vier stemmen en zes onthoudingen, heeft zij besloten tot de goedkeuring der begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1939.

De Voorzitter,
FRANS TOCH.

De Verslaggever,
Gr. DE LA BARRE D'ERQUELINNES