

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1947-1948.

SÉANCE DU 3 JUIN 1948.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le Budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1948.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1947-1948.

VERGADERING VAN 3 JUNI 1948.

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 1948.

Présents : MM. DELPORT, président ; CATALA, DE HAECK, DE LA BARRE D'ERQUELINNES (Comte), DONVIL, KNOPS, MOYERSON (Baron), NEELS, SCHOT, SPREUTEL, STAMPS, STEYAERT, STRUVAY, VANHONSEBROUCK, VERSIEREN, WALLAYS et DE BLOCK, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

L'accroissement des dépenses.

Le budget des dépenses ordinaires, tel qu'il a été voté par la Chambre des Représentants, se monte à la somme de 2.414.262.450 francs.

En comparaison avec l'exercice 1947, dont la prévision des dépenses (budget et crédits supplémentaires) s'élevait à fr. 2.594.709.091,75, il y a une réduction de fr. 180.446.641,75.

Cette réduction est attribuable en ordre principal aux modifications suivantes :

Pécule de vacances non prévu en 1948	fr. 15.000.000
Remboursements à l'Office Central des Fournitures (fournitures de bureau aux Administrations) supprimés en 1948	37.000.000
Subventions aux Sociétés de tramways (prise en charge par l'Etat pendant six mois en 1947, de la taxe sur les transports)	42.000.000
Transfert à d'autres départements des subventions aux deux sociétés de chemin de fer pour réductions des tarifs accordées à la demande de l'Etat	29.458.000

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

4 B-XXI (Session de 1947-1948) : Projet de loi ;

427 (Session de 1947-1948) : Rapport ;

429 (Session de 1947-1948) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :

29 mai ; 4, 5, 18, 19 et 20 juin 1948.

Documents du Sénat :

320 (Session de 1947-1948) : Projet transmis par la Chambre des représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

De verhoging der uitgaven.

De begroting der gewone uitgaven, zoals zij door de Kamer der Volksvertegenwoordigers werd aangenomen, beloopt 2.414.262.450 frank.

In vergelijking met het dienstjaar 1947, waarvan de voorziene uitgaven (begroting en bijkredieten) fr. 2.594.709.091,75 bedroegen, is er een vermindering van fr. 180.446.641,75.

Die vermindering is in hoofdzaak te wijten aan de volgende wijzigingen :

Vacatiegeld, niet voorzien in 1948	fr. 15.000.000
Terugbetalingen aan het Centraal Bureau voor benodigheden (kantoorbehoeften voor de besturen) afgeschaft in 1948	37.000.000
Toelagen aan de tramwegmaatschappijen (telasteneming door de Staat, gedurende de zes maanden van 1947, van de belasting op het vervoer	42.000.000
Overdracht aan andere departementen van de toelagen aan de twee spoorwegmaatschappijen voor op verzoek van de Staat verleende tariefverminderingen	29.458.000

Zie :

Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

4 B-XXI (Zitting 1947-1948) : Wetsontwerp ;

427 (Zitting 1947-1948) : Verslag ;

229 (Zitting 1947-1948) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers

29 Mei ; 4, 5, 18, 19 en 20 Juni 1948.

Gedr. Stukken van de Senaat :

320 (Zitting 1947-1948) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

(2)

Crédit prévu sous le budget spécial de l'enseignement (dépenses de l'enseignement maritime prévues dans le budget du Département en 1947). . . 17.000.000

Dépenses exceptionnelles (ramenées de 49.770.000 en 1947 à 7.670.000 en 1948) 42.100.000

Fr. 182.558.000
=====

En un mot et compte tenu des crédits supplémentaires accordés pour 1947, on peut considérer que, dans l'ensemble, les crédits sont sensiblement équivalents pour les deux exercices.

Personnel.

Le tableau ci-après donne une idée de l'évolution de l'effectif du personnel, Après un gonflement dû à la guerre, on constate qu'on est revenu à peu près à la situation d'avant guerre. Il est cependant malaisé de faire des comparaisons très nettes. En effet, les services sont constamment en évolution. Non seulement des transferts se produisent suite à des réorganisations, mais le volume du travail montre également des différences assez fortes. Si l'effectif du personnel se rétrécit, il est cependant impossible de prévoir dès maintenant où se situera le point de stabilisation.

Krediet uitgetrokken op de bijzondere begroting voor het Onderwijs (uitgaven voor het zeevaartonderwijs, uitgetrokken op de begroting van het Departement in 1947) 17.000.000

Uitzonderlijke uitgaven (van.... 49.770.000 frank in 1947 verminderd tot 7.670.000 frank in 1948). . . 42.100.000

Fr. 182.558.000
=====

Kortom en rekening gehouden met de voor 1947 verleende bijkredieten, kan aangenomen worden dat de kredieten over het geheel nagenoeg gelijk zijn voor de twee dienstjaren.

Personeel.

De tabel hierna geeft een idee van de evolutie van het effectief van het personeel. Na een aan de oorlog te wijten vermeerdering, stelt men vast dat men nagenoeg tot de vooroorlogse toestand teruggekeerd is. Het is nochtans moeilijk zeer duidelijke vergelijkingen te maken. De diensten zijn inderdaad voortdurend in evolutie. Niet alleen geschieden overplaatsingen tengevolge van herinrichtingen, maar de omvang van het werk vertoont insgelijks tamelijk grote verschillen. Hoewel het effectief van het personeel vermindert, is het nochtans onmogelijk nu reeds te voorzien waar dit zijn stabilisatiepunt zal vinden.

**EFFECTIF DU PERSONNEL DU DÉPARTEMENT CLASSÉ PAR DIRECTION GÉNÉRALE
A LA FIN DES ANNÉES 1938, 1945, 1947
AINSI QUE LES DÉPENSES Y AFFÉRANT.**

**HET EFFECTIEF VAN HET PERSONEEL VAN HET DEPARTEMENT
GERANGSCHIKT PER ALGEMEMENE DIRECTIE
OP HET EINDE DER JAREN 1938, 1945, 1947,
ALSMEDE DE DESBETREFFENDE UITGAVEN.**

Effectif du personnel du Département classé par direction générale, à la fin des années 1936, 1945, 1947, ainsi que les dépenses y afférant.

ADMINISTRATION OU SERVICE — BESTUREN OF DIENSTEN	1938		
	Nombre d'agents — <i>Getal agenten</i>		Dépenses (traitements et salaires) — <i>Uitgaven (wedden en lonen)</i>
	définitifs — <i>vaste</i>	temporaires — <i>tijdelijke</i>	
Secrétariat général (Services généraux) — <i>Algemeen Secretariaat (Algemene Diensten)</i>	75	—	5.223.847 (1)
Administration des Transports — <i>Bestuur van het Vervoer</i> . .	88	—	—
Office Central des Fournitures — <i>Centraal Bureau voor Benodigdheden</i>	51	1	1.048.757
Commission de Réception des Fournitures — <i>Keurraad voor Benodigdheden</i>	14	—	339.154
Commissariat Général du Tourisme — <i>Commissariaat-Generaal voor Toerisme</i>	8	1	159.200
Administration des Postes — <i>Bestuur der Post. rijen</i>	16.521	— 5.477 (6)	359.313.927
Administration de la Marine — <i>Bestuur van het Zeewezen</i> . .	1.749	31	50.014.428
Administration de l'Aéronautique — <i>Bestuur der Luchtvaart</i> .	209	39	4.211.606
Force navale (constituée le 1 ^{er} février 1946 : cadres en formation) — <i>Zeemacht (opgericht op 1 Februari 1946 : kaders worden samengesteld)</i> :			
Personnel civil — <i>Burgerpersoneel</i>	—	—	—
Personnel militaire — <i>Militair personeel</i>	—	—	—

(1) Chiffre global pour le secrétariat général et l'Administration des Transports qui à l'époque étaient fusionnés au point de vue budgétaire.

(2) Chiffre global pour le Secrétariat général, l'Administration des Transports et l'Office central des fournitures (services fusionnés à l'époque au point de vue budgétaire).

(3) Chiffre global pour le Secrétariat général et l'Office central des fournitures (services fusionnés à l'époque au point de vue budgétaire.)

(4) La Caisse des Ouvriers comprenant 4 agents définitifs et 1 temporaire a été transférée au Ministère du Budget le 18 novembre 1946. De plus, le Service des Combustibles qui en 1945 relevait du Secrétariat général a été rattaché en 1946 à l'Office central des Fournitures.

(5) Les agences régionales de l'Office des Transports par route ont été supprimées le 31 août 1946.

(6) Personnel auxiliaire appelé en service en cas de besoin pour l'accomplissement soit de services complets, soit de services incomplets ou intermittents.

(7) Augmentation des effectifs provenant en ordre principal de la reprise progressive du trafic aux groupes maritimes de la côte et de l'Escaut. A noter que les effectifs en 1947 ne représentent que 85 % des chiffres du cadre (1825 unités).

(8) Création de la Régie des Voies Aériennes dont le personnel repris de l'Administration de l'Aéronautique est rémunéré par elle depuis le 1^{er} janvier 1947.

(*) Temporaires en ce sens que les intéressés sont liés par un engagement individuel.

P.S. — Les chiffres donnés pour l'année 1947 sont ceux repris aux livres d'ordonnancement de la comptabilité jusqu'au 31 mars 1948. Il est vraisemblable que des créances sont encore à imputer sur l'exercice 1947 qui ne sera clos que le 30 juin 1948.

Het effectief van het personeel van het Departement, gerangschikt per algemene directie, op het einde der jaren 1938, 1945, 1947, alsmede de desbetreffende uitgaven.

1945			1947		
Nombre d'agents — Aantal agenten		Dépenses (traitements et salaires) — Uitgaven (wedden en lonen)	Nombre d'agents — Aantal agenten		Dépenses (traitements et salaires) — Uitgaven (wedden en lonen)
définitifs — vaste	temporaires — tijdelijke		définitifs — vaste	temporaires — tijdelijke	
94	22	17.813.746 (2)	75	26	8.367.494
89	63	—	73	60	10.600.521
51	50	—	56	57	6.416.415
11	4	915.248	12	3	872.570
12	4	992.232	24	4	1.982.620
15.314	671 8.827 (6)	783.300.329	14.504	679 10.095 (6)	1.200.024.316
1.359	110	59.302.812	1.339	231 (7)	113.460.843
185	24	6.148.563	49 (8)	35 (8)	5.015.293
—	—	—	4	9	24.284.888
—	—	—		961 (*)	

- (1) Globaal cijfer voor het Algemeen Secretariaat en het Bestuur van het Vervoer die vroeger, ten opzichte van de begroting, waren samengevoegd.
- (2) Globaal cijfer voor het Algemeen Secretariaat en het Bestuur van het Vervoer en het Centraal Bureau voor Benodigdheden (Diensten vroeger, ten opzichte van de Begroting, samengevoegd).
- (3) Globaal cijfer voor het Algemeen Secretariaat en het Centraal Bureau voor Benodigdheden (Diensten vroeger, ten opzichte van de Begroting, samengevoegd).
- (4) De « Werkliedenkas » werd op 18 November 1946 naar het Ministerie van Begroting overgebracht (4 vaste bedienden en 1 tijdelijk bediende). Bovendien werd de Dienst der Brandstoffen die in 1945 van het Algemeen Secretariaat afhing, in 1946 gevoegd bij het Centraal Bureau voor Benodigdheden.
- (5) De gewestelijke agentschappen van het Bureau voor het Wegvervoer werden op 31 Augustus 1946 opgeheven.
- (6) Hulp personeel zo nodig in dienst geroepen voor het vervullen hetzij van volledige of onvolledige dagtaken, hetzij van intermitterende diensten.
- (7) Verhoging der effectieven voornamelijk voortspuitende uit de geleidelijke hervatting van het verkeer bij de zee groepen der Kust en der Schelde. Te noteren dat de effectieven in 1947 slechts 85 % van de cijfers van het kader (1825 eenheden) vertegenwoordigen.
- (8) Oprichting van de Regie der Luchtweegen waarvan het van het Bestuur der Luchtvaart overgenomen personeel sedert 1 Januari 1947 door haar betaald wordt.
- (*) Tijdelijken in die zin dat de betrokkenen door een individuele verbintenis verbonden zijn.

P.S. — De voor 1947 opgegeven cijfers zijn die voorkomende in de « boeken der geordonnanceerde sommen » van de Comptabiliteit tot en met 31 Maart 1948. Waarschijnlijk zijn er nog schuld vorderingen aan te rekenen op het dienstjaar 1947 dat slechts op 30 Juni 1948 zal afgesloten worden.

LE PROBLEME DES DEFICITS.

Votre Commission croit de son devoir d'attirer l'attention sur le fait que plusieurs services publics travaillent avec perte. Les déficits constatés ne sont pas de nature passagère mais tendent de plus en plus à devenir chroniques. Les montants des déficits enregistrés sont importants. Ainsi pour l'exercice 1947 nous avons relevé les déficits suivants :

S.N.C.F.B.	961,5 millions
S.N.C.V.	98,0 millions
La Poste	457,4 millions
Marine	?

1.516,9 millions.

Si on devait y ajouter les subsides accordés sous des formes diverses le manque à gagner serait encore plus important. Nous croyons cependant qu'il ne faut pas exagérer. On peut raisonnablement estimer que ces subsides seraient accordés et peut-être même davantage si les différents services étaient exploités par des entreprises privées.

L'importance de ces déficits inquiète sérieusement votre Commission, cela d'autant plus que le Gouvernement ne cesse de répéter que la situation financière du Pays reste difficile.

Elle reconnaît que la question des déficits pose un problème compliqué. Il n'est pas possible en effet, de définir un régime uniforme. Dans certains cas, des interventions se justifient dans le cadre de la politique économique. Il faut cependant que ces subventions restent dans des limites raisonnables, sinon le résultat inévitable en sera qu'elles deviennent une charge qui grèvera trop fortement les finances publiques. Cette politique présente à son tour, de très sérieux dangers.

Votre Commission a appris avec satisfaction que ce problème préoccupe le Gouvernement et qu'on cherche les moyens pour améliorer sérieusement la situation. Elle estime qu'il ne lui appartient pas de faire des propositions, ce qui lui serait d'ailleurs difficile puisqu'elle ne dispose pas de tous les éléments du problème. Elle insiste cependant vivement pour qu'à bref délai une amélioration sensible puisse être enregistrée.

**LA COORDINATION
DES MOYENS DE TRANSPORTS.**

Une Commission pour l'étude de ce problème compliqué et vaste a été créée par M. le Ministre des Communications. Votre Commission constate qu'ainsi une suite favorable a été donnée aux suggestions formulées dans ses rapports antérieurs.

HET VRAAGSTUK DER TEKORTEN.

Uw Commissie rekent het zich tot plicht de aandacht te vestigen op het feit dat verscheidene openbare diensten met verlies werken. De vastgestelde tekorten zijn niet van voorbijgaande aard, maar vertonen meer en meer neiging om chronisch te worden. De geboekte tekorten zijn belangrijk. Aldus hebben wij voor het dienstjaar 1947 de volgende tekorten vastgesteld :

N.M.B.S.	fr. 961,5 miljoen
N.M.V.B.	98,0 miljoen
Posterijen	457,4 miljoen
Zeewezen	?

1.516,9 miljoen.

Moesten de in allerlei vormen verleende subsidiën daar worden bijgevoegd, dan zou het tekort nog groter zijn. Wij menen nochtans dat niet moet overdreven worden. In alle billijkheid kan aangenomen worden dat die subsidiën toch zouden verleend worden en zelfs nog meer, indien de verschillende diensten door private ondernemingen geëxploiteerd werden.

De belangrijkheid van die tekorten verontrust ernstig uw Commissie, zulks des te meer daar de Regering onophoudelijk herhaalt dat de financiële toestand van het Land moeilijk blijft.

Zij erkent dat de kwestie der tekorten een ingewikkeld probleem stelt. Het is inderdaad niet mogelijk een eenvormig regime te bepalen. In sommige gevallen zijn tussenkomsten gerechtvaardigd in het raam van de economische politiek. Die toelagen moeten echter binnen redelijke perken blijven, zo niet zal het onvermijdelijk gevolg er van zijn dat zij een last zullen worden, die de openbare financiën al te zeer zal bezwaren. Die politiek levert op haar beurt zeer ernstige gevaren op.

Uw Commissie heeft met voldoening vernomen dat dit probleem de aandacht van de Regering gaande houdt en dat naar de middelen gezocht wordt om de toestand merklijk te verbeteren. Zij oordeelt dat het niet aan haar is voorstellen te doen, wat trouwens moeilijk voor haar zou zijn vermits zij niet over al de gegevens van het vraagstuk beschikt. Zij dringt echter sterk aan op een gevoelige verbetering binnen afzienbare tijd.

**DE COORDINATIE
VAN DE VERVOERMIDDELEN.**

Een commissie voor het bestuderen van dat ingewikkeld en uitgebreid probleem werd door de h. Minister van Verkeerswezen opgericht. Uw Commissie stelt aldus vast dat een gunstig gevolg werd gegeven aan de in haar vroegere verslagen gedane suggesties.

La Commission regrette cependant qu'une fois de plus les parlementaires ont été écartés de la Commission chargée d'étudier le problème. Cette exclusion, qui d'ailleurs se repète dans d'autres domaines ne présente aucun avantage, mais bien des inconvénients. En supposant qu'il n'y ait aucun parlementaire, connaissant le problème, ce qui n'est pas le cas, ceux-ci écouteront ce qui ne fera pas de mal. Ils apprendront les difficultés qui sont à surmonter et ils pourront mieux informer leurs collègues, si une loi doit être examinée par le Parlement. C'est un avantage suffisant à justifier leur présence. Il y a dans les deux Chambres des hommes au courant de la question qui pourraient jouer un rôle utile. Si on veut réellement établir une démocratie solide, il ne faut pas écarter les parlementaires, mais leur donner autant que possible la possibilité de consacrer tout le temps dont ils disposent à la chose publique.

* *

Votre Commission a demandé au Département une courte note exposant les éléments essentiels du problème qui est soumis aux délibérations de la Commission nouvellement créée. Elle est reproduite ci après :

« L'article 6 de l'arrêté ministériel du 31 décembre 1947, portant création de la Commission pour l'étude de la Coordination des Transports Intérieurs stipule que la Commission fera un premier rapport sur ses travaux pour le 15 avril 1948 et qu'elle remettra ses conclusions au Ministre des Communications avant le 31 juillet 1948. En réalité, par suite des difficultés survenues pour la désignation des délégués de la batellerie, il n'a pas encore été possible de réunir la Commission. Cependant, ces difficultés sont sur le point d'être résolues et il est à prévoir que la Commission pourra se réunir au début du mois de juin. Etant donné le retard initial dans ses travaux, il semble que la Commission ne pourra remettre ses premières conclusions que dans le second semestre de cette année. »

* *

Avant d'aborder l'examen rapide des points dont la Commission aura à tenir compte pour résoudre les divers problèmes posés par la coordination des transports, il convient, afin de situer le problème, d'esquisser au préalable, l'organisation des transports telle qu'elle se présente actuellement.

Les transports se classent suivant leurs caractéristiques en :

Transports par route, pour les marchandises et les voyageurs;

De Commissie betreurt evenwel dat de parlementairen eens te meer van de Commissie, belast met het bestuderen van het probleem, werden uitgesloten. Die uitsluiting welke zich trouwens op andere gebieden herhaalt, heeft geen voordeel, doch wel bezwaren. In de veronderstelling dat er geen enkel parlementair het vraagstuk kent, wat niet het geval is, dan zullen deze laatste luisteren, wat geen kwaad kan. Zij zullen de moeilijkheden kennen die moeten overwonnen worden en hun collega's beter kunnen inlichten zo een wet door het Parlement moet onderzocht worden. Dat voordeel volstaat om hun aanwezigheid te rechtvaardigen. In beide Kamers zijn er mensen die op de hoogte zijn van de kwestie en die een nuttige rol zouden kunnen vervullen. Wil men eigenlijk een stevige democratie opbouwen, dan moet hun, zoveel doenlijk, de mogelijkheid geboden worden om al de tijd, waarover zij beschikken, aan de publieke zaak te wijden.

* *

Uw Commissie heeft aan het Departement een korte nota gevraagd met de hoofdzakelijke elementen van het probleem, dat aan de onlangs opgerichte commissie ter bespreking is voorgelegd. Die nota volgt hierna :

« Artikel 6 van het Ministerieel besluit van 31 December 1947, houdende oprichting van de Commissie voor het bestuderen van de coördinatie van het binnenlands vervoer bepaalt dat de Commissie tegen 15 April 1948 een eerste verslag over haar werkzaamheden zal opmaken en dat zij haar conclusies vóór 31 Juli 1948 aan de Minister van Verkeerswezen zal overhandigen. In werkelijkheid, was het, ingevolge de overkomen moeilijkheden bij de aanduiding van de leden voor de binnenscheepvaart, nog niet mogelijk de Commissie bijeen te roepen. Die moeilijkheden staan op het punt te worden opgelost en het is te voorzien dat de Commissie in het begin van Juni zal kunnen vergaderen. Gelet op de vertraging in het begin van haar werkzaamheden, schijnt het dat de Commissie haar eerste conclusies eerst in het tweede semester van dit jaar zal kunnen voorleggen. »

* *

Alvorens tot een vlug onderzoek over te gaan van de punten waarmede de Commissie zal dienen rekening te houden om de verschillende door de coördinatie van het vervoer gestelde problemen op te lossen, past het, ten einde het vraagstuk duidelijk te stellen, vooraf de organisatie van het vervoer te schetsen zoals deze zich thans voordoet.

Het vervoer wordt volgens zijn karakteristieken ingedeeld in :

Vervoer over de weg, voor de goederen en de reizigers;

Transports par rail qui se subdivisent en trois catégories :

a) les transports à grand rayon d'action confiés à la Société Nationale des Chemins de fer Belges;

b) les transports limités aux régions rurales et semi-urbaines, confiés à la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux;

c) les transports limités aux régions urbaines et sub-urbaines (uniquement pour les voyageurs) confiés aux diverses sociétés de tramways dans les agglomérations les plus importantes du pays et à la S.N.C.V. dans les agglomérations moins importantes.

Transports par air, pour les voyageurs et les marchandises, par les sociétés d'aviation nationales et étrangères;

Transports par mer, pour les transports de personnes et de marchandises, par les flottes des divers pays;

Transports par eaux intérieures quasi-exclusivement, pour les marchandises, par la batellerie assurant le trafic national ou international.

Les moyens de transports par route et par rail relèvent actuellement de la compétence de l'Administration des Transports; les moyens de transports par air, dépendent de l'Administration de l'Aéronautique; les transports par mer, de l'Administration de la Marine. Ces divers moyens de transports sont donc entièrement sous le contrôle du Ministère des Communications. Seuls, les transports par batellerie relèvent du Ministère des Travaux Publics.

En ce qui concerne les transports intérieurs tant publics que privés, il faut tenir compte des possibilités des transports par route, des transports par rail et des transports par eaux intérieures; les transports par mer et, dans les circonstances actuelles, également les transports par air, n'interviennent dans ces questions de transports intérieurs que par les répercussions que pourraient y produire les décisions prises en cette matière.

Il semble donc logique, si l'on veut adopter une ligne de conduite uniforme, d'amener les transports par batellerie sous le contrôle du Ministère des Communications. Certaines raisons d'ordre administratif, ne permettent toutefois pas de réaliser ce transfert actuellement.

Cependant, par entente entre le Ministère des Communications et celui des Travaux Publics, il semble possible de réaliser une coordination assez étroite des divers moyens de transports.

* * *

Ces considérations préliminaires étant posées, il convient de passer en revue les moyens dont dispo-

Vervoer per spoor, dat in drie categorieën wordt onderverdeeld :

a) het vervoer met grote werkkring aan de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen toevertrouwd;

b) het vervoer beperkt tot de landelijke en half-buitenstedse streken aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen toevertrouwd;

c) het vervoer beperkt tot het stads- en voorstadsgebied (enkel voor de reizigers) toevertrouwd aan de verschillende tramwegmaatschappijen van de belangrijkste agglomeraties van het land en aan de N.M.V.B. in de minder belangrijke agglomeraties.

Vervoer door de lucht, voor de reizigers en de goederen, door de nationale en vreemde luchtvaartmaatschappijen;

Vervoer over zee, voor het vervoer van personen en goederen door de vloten van de verschillende landen;

Vervoer over de binnenwateren, quasi uitsluitend voor de goederen, door de binnenscheepvaart, die het nationaal of internationaal verkeer verzekert.

De vervoerdiensten over de weg en over het spoor hangen thans af van het Bestuur van het Vervoer; de vervoermiddelen door de lucht haren af van het Bestuur van de Luchtvaart; het vervoer over het water, van het Bestuur van het Zeewezen. Die verschillende verkeersmiddelen staan dus geheel onder de controle van het Ministerie van Verkeerswezen. Alleen het vervoer door de binnenscheepvaart hangt van het Ministerie van Openbare Werken af.

Wat betreft het binnenlands vervoer, zowel openbaar als privaat, dient rekening gehouden met de mogelijkheden van het vervoer over de weg, het vervoer per spoor en het vervoer langs de binnenwateren; het vervoer over zee en, in de huidige omstandigheden, ook het vervoer door de lucht, komen slechts tussen in die kwesties van binnenlands vervoer dan door de weerslag die de te dier zake genomen beslissingen er op zouden kunnen hebben.

Indien men een eenvormige gedragslijn wil aannemen, schijnt het dus logisch het vervoer per binnenwateren onder de controle van het Ministerie van Verkeerswezen te brengen. Zekere redenen van administratieve aard laten evenwel niet toe thans die overbrenging te verwezenlijken.

Nochtans, door verstandhouding tussen het Ministerie van Verkeerswezen en dat van Openbare Werken, schijnt het mogelijk een nogal enge coördinatie van de verschillende vervoermiddelen te verwezenlijken.

* * *

Deze voorafgaande beschouwingen gesteld zijnde, past het de middelen na te gaan waarover de

sent actuellement les administrations pour entamer une politique de coordination des transports.

1^o *Transports par route.*

La législation relative aux transports par route donne à l'Administration le pouvoir de limiter, d'après les besoins du trafic, le nombre de transporteurs autorisés à exercer leur activité au delà d'un rayon de 10 kilomètres, de fixer la nature des produits transportés et le rayon d'action relatif au transport de chacun de ces produits. Les transports privés ne sont pas soumis à restriction.

En ce qui concerne les transports de voyageurs la législation actuelle permet à l'Administration de limiter la création de lignes d'autobus ou de circuits par autocars et d'intervenir dans les questions de tarifs et d'exploitation de ces lignes.

2^o *Transports par rail.*

En ce qui concerne la S.N.C.V. et les compagnies de tramways, les anciennes législations et les cahiers des charges permettent dans une certaine mesure l'intervention du département pour ce qui est des extensions et modifications du réseau, les tarifs et l'application du règlement de police.

En ce qui concerne la S.N.C.B., le cahier des charges de 1866 et la loi de 1926, fixant les statuts régissant cette société, permettent à l'Administration, d'agir dans le domaine des tarifs, des modifications à apporter aux lignes et des conditions de sécurité d'exploitation.

3^o *Transports par air.*

La réglementation à appliquer à l'aviation est en pleine évolution. Le problème étant international, l'Administration ne pourra intervenir au point de vue de coordination que pour les lignes nationales éventuelles.

4^o *Transports par mer.*

Par suite du caractère international de ce moyen de transports, l'intervention du département est réduite à la sauvegarde des intérêts économiques belges.

5^o *Transports par voies d'eaux intérieures.*

Ceux-ci sont du ressort de l'Administration compétente des Travaux Publics et sont soumis à certaines réglementations en matière de tarifs.

* *

De ces considérations préliminaires, on peut tirer la première conclusion en matière de réglementation des transports : c'est que chaque administration est suffisamment armée pour pouvoir mettre en application la majorité des mesures qui

Besturen thans beschikken om een politiek van coördinatie van het vervoer te beginnen.

1^o *Vervoer over de weg.*

De wetgeving betreffende het vervoer over de weg geeft aan het Bestuur de macht om, volgens de behoeften van het verkeer, het aantal vervoerders, die gemachtigd zijn hun activiteit buiten een kring met een straal van 10 kilometer uit te oefenen, te beperken, de aard van de vervoerde producten en de werkkring betreffende het vervoer van elk van die producten vast te stellen. Het privaat vervoer is aan geen beperking onderworpen.

Wat betreft het vervoer van reizigers, laat de huidige wetgeving aan het Bestuur toe de oprichting van autobuslijnen of van rondritten door autocars te beperken en tussenbeide te komen in de kwesties van tarieven en exploitatie van die lijnen.

2^o *Vervoer per spoor.*

Wat de N.M.V.B. en de tramwegmaatschappijen betreft, laten de oude wetgevingen en de lastkohieren in zekere mate de tussenkomst toe van het Departement wat aangaat de uitbreidingen van en de wijzigingen aan het net, de tarieven en de toepassing van het politiereglement.

Wat de N.M.B.S. betreft, laten het lastkohier van 1866 en de wet van 1926, tot vaststelling van de statuten voor die maatschappij, aan het Bestuur toe op te treden op het gebied van tarieven, van wijzigingen welke aan de lijnen dienen gebracht en voorwaarden voor exploitatiezekerheid.

3^o *Vervoer door de lucht.*

De reglementering welke voor de luchtvaart dient toegepast, is in volle evolutie. Daar het probleem internationaal is, kan het Bestuur slechts tussenbeide komen ten opzichte van de coördinatie voor de eventuele nationale lijnen.

4^o *Vervoer over zee.*

Wegens het internationaal karakter van dat vervoermiddel, is de tussenkomst van het Departement beperkt tot de vrijwaring van de Belgische economische belangen.

5^o *Vervoer over de binnenwateren.*

Dit behoort tot het gebied van het bevoegd Bestuur van Openbare Werken en is aan sommige reglementeringen inzake tarieven onderworpen.

* *

Uit deze voorafgaande beschouwingen kan men de eerste conclusie inzake reglementering van het vervoer trekken : dat ieder bestuur voldoende gewaagd is ter toepassing van het grootste deel der maatregelen die eventueel zouden genomen worden om

seraient prises éventuellement pour assurer la coordination des transports, mais que tous les services intéressés n'appartiennent pas à un même département, ce qui en compliquera l'uniformisation.

Si l'on examine maintenant de plus près les principes généraux de la coordination des transports et les moyens à mettre en œuvre pour l'appliquer, on en arrive à la conclusion bien simple que chaque moyen de transport devrait être utilisé dans sa zone d'action la plus économique et que cette zone d'action est déterminée par le prix de revient de chaque transport considéré isolément.

Cette définition qui paraît très logique et très simple à première vue est cependant très difficile d'application.

En effet, chaque service de transports a une structure différente qui rend les conditions d'exploitation et le prix de revient entièrement dissimilaires.

Si l'on considère par exemple le cas de la S.N.C.B. on voit que celle-ci supporte une certaine partie de la charge du capital de son installation, qu'elle supporte entièrement l'entretien et le renouvellement de ses voies. Pour cette société, les frais indirects sont très élevés par rapport aux frais directs de transports.

Si l'on envisage d'autre part les transports par route ou par voie d'eau intérieure, on constate que ceux-ci ne supportent comme charges de capital que celles afférentes au matériel roulant ou de navigation, et ne supportent tout au moins directement, aucune charge d'entretien et de renouvellement de la voie, et que par conséquent, dans le prix de revient de ces transports, les frais directs ont une valeur prédominante.

Il s'ensuit que les prix de revient des transports sont actuellement des prix fictifs qui ne tiennent pas compte de toutes les charges qui incombent normalement à chacun d'eux. Il convient cependant de signaler que pour la route par exemple, des charges fiscales assez lourdes grèvent l'exploitation et que ces charges fiscales compensent en grande partie l'intervention que ce moyen de transports devrait supporter pour l'entretien et le renouvellement de la voirie. D'autre part, il convient de remarquer que si la voie de chemin de fer sert exclusivement à l'exploitation, il n'en est pas de même des routes et des canaux. En effet, les routes servent non seulement aux transports des marchandises mais également aux transports de voyageurs, au passage des cyclistes et des piétons, etc. En ce qui concerne la voie d'eau, il peut se produire que la voie serve à d'autres buts que le transport de marchandises.

En effet, elle peut servir pour le transport des voyageurs, comme moyen d'écoulement des eaux pour éviter des inondations, comme moyen de régularisation de certains cours d'eau, comme moyen d'irrigations, etc.

Ces quelques considérations font immédiatement entrevoir les difficultés d'établir l'élément fondamental de la coordination des transports, c'est-à-dire le prix de revient. Il est cependant possible

de coördination van het vervoer te verzekeren, maar dat al de betrokken diensten niet tot één zelfde Departement behoren, wat de gelijkschakeling er van zal bemoeilijken.

Onderzoekt men nu nader de algemene principes van de coördinatie van het vervoer en de middelen welke dienen aangewend om ze toe te passen, dan komt men tot de heel eenvoudige conclusie dat elk middel van vervoer zou moeten gebruikt worden in de meest economische werkzone en dat deze werkzone bepaald is door de kostprijs van iedervervoer afzonderlijk beschouwd

Deze bepaling, die heel logisch schijnt en heel eenvoudig op het eerste gezicht, is evenwel zeer moeilijk toe te passen.

Inderdaad, iedere vervoerdienst heeft een verschillende structuur die de voorwaarden van exploitatie en de kostprijs totaal verschillend maken.

Als wij bijvoorbeeld nagaan het geval van de N.M.B.S., zien wij dat deze laatste een zeker deel van de last van het kapitaal van haar installatie, het hele onderhoud en de vernieuwing van haar sporen draagt. Voor deze maatschappij zijn de onrechtstreekse kosten zeer hoog in verhouding tot de rechtstreekse kosten van vervoer.

Beschouwen wij anderzijds het vervoer over de weg, of over de binnenwateren, dan stellen wij vast dat deze slechts de lasten dragen die aan het rollend of het varende materieel verbonden zijn en ten minste rechtstreeks geen andere last voor onderhoud en vernieuwing van de baan dragen en dat bijgevolg de rechtstreekse kosten in de kostprijs van dat vervoer een doorslaande waarde hebben.

Daaruit volgt dat de kostprijzen van het vervoer thans fictieve prijzen zijn die geen rekening houden met al de lasten die normaal op elk van hen wegen. Het past evenwel aan te tonen dat voor de weg, bijvoorbeeld, nogal zware fiscale lasten de exploitatie bezwaren en dat die fiscale lasten grotendeels de tussenkomst vergelden die dat middel van vervoer zou moeten dragen voor het onderhoud en de vernieuwing van de wegen. Anderdeels past het op te merken dat, zo de baan van de spoorweg uitsluitend voor de exploitatie dient, het niet hetzelfde is voor de wegen en de kanalen. Inderdaad, de wegen dienen niet alleen voor het vervoer van goederen maar eveneens voor het vervoer van reizigers, voor de wielrijders, de voetgangers, enz. Wat de waterweg betreft, kan het voorkomen dat de weg dient voor andere doeleinden dan het vervoer van goederen.

Inderdaad, hij kan dienen voor het vervoer van reizigers, als afwateringsmiddel om overstromingen te voorkomen, als regularisatiemiddel van sommige waterlopen, als besproeiingsmiddel, enz.

Deze enkele overwegingen laten onmiddellijk de moeilijkheden doorschemeren om de grondelementen van de coördinatie van het vervoer vast te stellen, dit wil zeggen de kostprijs. Het is evenwel

d'évaluer dans une certaine mesure la part des divers éléments qui le constituent et d'en arriver à déterminer, en partant des prix de revient fictifs, tels qu'ils sont calculés actuellement, des prix de revient corrigés suffisamment réalistes.

Ayant à sa disposition cet élément de base la Coordination des Transports devra comporter un ensemble d'instructions et de consignes à respecter par les exploitants en vue des divers moyens de transports, d'éviter les doubles-emplois ou les services à un prix en dessous du prix de revient tout en donnant à l'usager toutes garanties pour la bonne exécution du transport envisagé.

Les administrations dont relèvent actuellement les divers modes de transports ne peuvent agir que dans leur propre domaine et ne sont pas à même de résoudre l'entière du problème tel qu'il est défini ci-dessus.

Il manque le centre qui doit coordonner l'action de tous les transporteurs aux points de vue de la distribution des trafics, des zones de travail, des tarifs, des investissements, de la législation, etc.

Un tel centre peut-il exister ? Dans l'affirmative comment doit-il être constitué ?

Telles sont les questions posées à la Commission créée pour rechercher les moyens propres à réaliser une coordination des transports.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Le 31 mars 1948, après un premier échange de vue sur la S.N.C.F.B. les renseignements suivants ont été demandés au Ministère des Communications.

1. Personnel.

Un tableau donnant fin décembre, pour les années 1938, 1946 et 1947, le nombre :

- a) de directeurs et directeurs-adjoints;
- g) le nombre de fonctionnaires de rang I et de rang II;
- c) l'effectif des autres fonctionnaires;
- d) l'effectif ouvrier, subdivisé en définitifs et temporaires.

2. Le montant des avances jusqu'à ce jour, en signalant les montants à charge de l'Etat et ceux à charge de la Société.

Il suffirait de compléter le tableau que j'ai reproduit l'année passée, bien entendu si, pour la période antérieure, des changements ne se sont pas produits.

Le nombre total des dossiers qui ont été soumis au Ministère pour justifier les avances, ainsi que le nombre de dossiers approuvés à ce jour.

3. Peut-on donner le nombre de lignes travaillant sans perte ou avec bénéfice et le nombre de lignes laissant un déficit.

mogelijk het aandeel van de verschillende bestanddelen waaruit hij bestaat in zekere mate te ramen en zo, met behulp van de fictieve kostprijzen, zoals deze thans berekend worden, verbeterde voldoende realistische kostprijzen te bepalen.

Beschikkende over dit grondelement, zal de coördinatie van het vervoer een geheel van onderrichtingen en consignes vormen, welke door de exploitanten dienen nageleefd met het oog op de verschillende vervoermiddelen, om de dubbele diensten te vermijden of de diensten tegen een prijs beneden de kostprijs, niettegenstaande aan de gebruiker al de waarborgen voor de goede uitvoering van het beschouwd vervoer worden gegeven.

De besturen, waarvan thans de verschillende vervoermiddelen afhangen, kunnen slechts handelen in hun eigen domein en zijn niet in staat het probleem, zoals het hierboven gesteld is, in zijn geheel op te lossen.

Het centrum dat de werking van al de vervoerders ten opzichte van de verdeling van het verkeer, van de werkzones, van de tarieven, van de beleggingen, van de wetgevingen, enz. moet coördonneren, ontbreekt.

Kan zulk een centrum bestaan ? Zo ja, hoe moet het gevormd worden ?

Dat zijn de kwesties welke de Commissie, opgericht voor het opzoeken van de geschikte middelen ter verwezenlijking van een coördinatie van het vervoer, zal moeten behandelen.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

Op 31 Maart 1948 werden, na een eerste gedachtenwisseling over de N.M.B.S. aan de Minister van Verkeerswezen de volgende inlichtingen gevraagd.

1. Personeel.

Een tabel per ultimo December, over de dienstjaren 1938, 1946 en 1947, van het aantal :

- a) directeurs en adjunct-directeurs;
- g) het aantal ambtenaren van de rang I en de rang II;
- c) overige ambtenaren;
- d) werklieden, onderverdeeld in vasten en tijdelijken.

2. Het bedrag van de voorschotten tot heden, met opgave van de bedragen ten laste van het Rijk en die ten laste van de Maatschappij.

Het zou volstaan de tabel aan te vullen, die ik verleden jaar heb gegeven, natuurlijk voor zover er in de vroegere periode geen veranderingen geweest zijn.

Het totaal aantal dossiers die aan het Ministerie onderworpen werden ter verantwoording van de voorschotten, alsmede het totaal aantal dossiers, tot dusver goedgekeurd.

3. Een opgave van het aantal lijnen, die zonder verlies of met winst, en het aantal lijnen, die met verlies werken.

4. Peut-on donner un tableau renseignant les tarifs belges et les tarifs étrangers.

5. Est-ce que la Société a fait des études pour comparer son prix d'exploitation à ceux des réseaux étrangers? Si oui, quelles sont les conclusions de cette étude?

6. Nombre de lignes d'autobus concédées à la S.N.C.F.B. Nombre de lignes exploitées par la S.N. et nombre de lignes dont l'exploitation est assurée par des fermiers. Quelle est la redevance payée par les fermiers. Pour quelle raison la S. N. n'exploite-t-elle pas ces lignes?

7. Où en est la question de l'électrification? Comment seront financés les travaux? A quelle cadence se réalisera l'électrification?

8. A combien se montent pour l'année 1947 :

a) les subsides;

b) le déficit.

9. Dans quelle mesure le déficit a-t-il été résorbé par l'augmentation des tarifs?

10. Quels moyens sont envisagés pour faire disparaître le déficit?

Envisage-t-on la construction de nouveaux autorails? La vicinalisation de certaines lignes ou leur suppression, là où d'autres moyens de transport peuvent reprendre le service.

A la date du 2 juin 1948 il n'y avait pas de réponses aux questions essentielles.

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

Situation financière déficitaire.

Le déficit enregistré au cours de l'exercice 1947, sera de 123 millions. Le bénéfice réalisé sur certaines lignes à très gros trafic est de 25 millions.

Conformément aux statuts de la S.N.C.V., le bénéfice doit être distribué; il ne peut donc pas être porté en atténuation du déficit (voir articles 5, 26, 27 et 28 des statuts de la S.N.C.V. et notamment l'article 5 qui stipule que chaque série d'actions a droit aux bénéfices produits par la ligne à laquelle elle se rapporte et l'article 28 qui prévoit la répartition du bénéfice de chaque ligne).

En ajoutant au déficit de 1947 celui des exercices antérieurs, le montant global avancé par la S.N.C.V. aux lignes en pertes s'élève à environ 160 millions.

4. Een tabel van de Belgische en de buitenlandse tarieven.

5. Heeft de maatschappij een vergelijkende studie gemaakt van haar eigen bedrijfskosten en die van buitenlandse netten? Zo ja, wat zijn de conclusies van die studie.

6. Aantal aan de N.M.B. S. geconcedeerde autobuslijnen.

Aantal lijnen, door de N.M. in bedrijf genomen, en aantal lijnen, door pachters in bedrijf genomen. Hoeveel betalen de pachters daarvoor? Waarom exploiteert de N.M. die lijnen niet zelf?

7. Hoe staat het met de electrificering? Hoe zullen deze werken gefinancierd worden? In welk tempo zal de electrificering uitgevoerd worden?

8. Hoeveel bedragen voor het jaar 1947?

a) de toelagen;

b) het tekort.

9. In hoever wordt het tekort goedge maakt door de tariefverhoging?

10. Welke middelen worden er overwogen om het tekort te verhelpen?

Zullen er nieuwe autorails gebouwd worden? De overdracht aan de buurtspoorwegen van sommige lijnen of opheffing hiervan, waar andere verkeersmiddelen voor de dienst kunnen zorgen.

Op 2 Juni 1948 was er op de voornaamste vragen nog geen antwoord gekomen.

NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BUURTSPORWEGEN.

Deficitaire financiële toestand.

Het in de loop van het dienstjaar 1947 geboekt tekort zal 123 miljoen bedragen. De op sommige lijnen met zeer druk verkeer verwezenlijkte winst belooft 25 miljoen.

Overeenkomstig de statuten van de N.M.V.B., moet de winst uitgedeeld worden; zij mag dus niet in mindering van het tekort gebracht worden (zie artikelen 5, 26, 27 en 28 van de statuten van de N.M.V.B. en inzonderheid artikel 5 waarbij elke reeks aandelen recht geeft op de winsten afgevoerd door de lijn waarop ze betrekking heeft, en artikel 28, dat een verdeling voorziet van de winst van elke lijn.)

Door het tekort over 1947 te voegen bij dat over de vorige dienstjaren, bedraagt de door de N.M.V.B. aan de met verlies geëxploiteerde lijnen voorgesloten globale som ongeveer 160 miljoen.

Causes et moyens de redressement.

L'accroissement sensible du déficit résulte en ordre principal de ce que les augmentations des tarifs n'ont pu suivre les augmentations des salaires et traitements.

Les remèdes à envisager peuvent se résumer comme suit :

A. — Les économies de gestion :

- a) réduction des effectifs;
- b) motorisation d'un certain nombre de trains-vapeur à voyageurs et à marchandises;
- c) suppression des lignes déficitaires et leur remplacement éventuel par des services routiers. Il s'agit des lignes ferrées dont l'exploitation ne se justifie plus, ni économiquement, ni financièrement.

B. — Les indemnités à accorder à la S.N.C.V. — selon des modalités à convenir — pour prestations incomplètement ou non rémunérées.

La S.N.C.V. deaande, en effet, qu'elle soit indemnisée chaque fois :

qu'elle est obligée, du fait de l'Etat, de consentir des réductions sur les tarifs normaux telles que les recettes correspondantes sont inférieures au prix de revient des transports;

qu'elle effectue pour une administration publique des prestations non ou insuffisamment compensées par rapport au prix de revient réel de ces prestations.

C. — Une augmentation des tarifs.

L'aménagement des tarifs s'est présenté comme une mesure inéluctable.

Aussi, la S.N.C.V. a-t-elle été autorisée :

a) à majorer ses tarifs marchandises d'environ 11 p. c. à partir du 20 janvier 1948 (suppression de la réduction de 10 p. c. de 1946);

b) à appliquer, à partir du 9 février 1948, les augmentations suivantes en ce qui concerne les voyageurs :

1^o 10 p. c. sur les prix des billets, le tarif restant inchangé pour les trois premiers kilomètres (ou sections), en attendant les décisions qui seront prises pour les tramways;

2^o 15 p. c. sur les prix des abonnements;

c) à percevoir une légère augmentation sur les billets délivrés le dimanche.

A la faveur de ces mesures, il est à espérer qu'il sera possible d'équilibrer le compte d'exploitation de la S.N.C.V. en 1948. Le Département étudie dès maintenant les mesures à prendre au cas où ces prévisions ne se réaliseraient pas.

Oorzaken en herstellmiddelen.

De merkelijke toeneming van het tekort is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat de tariefverhogingen de loon- en weddeverhogingen niet op de voet konden volgen.

De in overweging te nemen middelen kunnen worden samengevat als volgt :

A. — De beheersbezuinigingen :

- a) vermindering van de effectieven;
- b) motoriseren van een zeker getal reizigers- en goederenstoomtreinen;
- c) opheffing van de niet renderende lijnen en vervanging er van door diensten voor wegvervoer. Het geldt hier spoorlijnen waarvan de exploitatie economisch of financieel niet meer kan gerechtvaardigd worden.

B. — De aan de N.M.V.B. — volgens overeen te komen modaliteiten — toe te kennen vergoedingen voor onvolledige of niet bezoldigde prestaties.

De N.M.V.B. vraagt inderdaad te worden vergoed telkenmale zij

door toedoen van de Staat er toe verplicht wordt zulke verminderingen op de normale tarieven toe te staan dat de desbetreffende ontvangsten lager zijn dan de kostprijs van het vervoer;

voor een openbaar bestuur prestaties verricht welke niet of onvoldoende worden vergoed met betrekking tot de werkelijke kostprijs van die prestaties.

C. — Een verhoging van de tarieven.

De aanpassing van de tarieven is een onvermijdelijke maatregel gebleken.

Ook werd de N.M.V.B. er toe gemachtigd :

a) van 20 Januari 1948 af de goederentarieven met ongeveer 11 % te verhogen (afschaffing van de korting van 10 % van 1946);

b) wat de reizigers betreft, van 9 Februari 1948 af de volgende verhogingen toe te passen :

1^o 10 % op de prijs der biljetten, met dien verstande dat het tarief niet verandert voor de eerste drie kilometer (of secties), in afwachting dat beslissingen voor de tramwegen zullen getroffen worden;

2^o 15 % op de prijs der abonnementen;

c) een kleine verhoging toe te passen op de zondags afgeleverde biljetten.

Dank zij die verschillende maatregelen, zal het mogelijk zijn de exploitatierekening van de N.M.V.B. over 1948 op weinig na in evenwicht te brengen. Het Departement bestudeert nu reeds de maatregelen welke dienen genomen ingeval die vooruitzichten zich niet mochten verwezenlijken.

Lignes d'autobus concédées à la S.N.C.V.

La S.N.C.V. est autorisée à organiser :

1^o 126 services publics d'autobus dont 49 sont exploités par ses soins et 77 à l'intervention de fermiers.

2^o 69 services d'autobus spéciaux à l'intention des ouvriers mineurs du Limbourg ;

une douzaine de services vers deux usines métallurgiques du bassin de Liège ;

quelques rares services qui longent certaines de ses lignes ferrées ;

3^o un service d'autocars : le service touristique de la Semois qui, à défaut d'exploitant particulier dans la région, a été exploité par ses soins.

Conditions d'affermage.

1^o En cas de reprise par la S.N.C.V. d'un service précédemment exploité par un entrepreneur particulier, l'affermage est offert par priorité au dit entrepreneur, pour autant que sa gestion ait donné satisfaction ;

2^o Le contrat d'affermage est conclu pour une durée de cinq ans. Après ce délai, le contrat est, le cas échéant, prorogé pour une seconde période de cinq ans, par tacite reconduction ;

3^o Le taux de la redevance d'affermage varie de 5 à 15 p. c. de la recette brute, suivant l'importance de cette recette ;

4^o En vertu de l'arrêté-loi du 8 juillet 1946, la S.N.C.V. peut être autorisée à organiser sous des conditions bien déterminées, des services de transports de choses par véhicules automobiles en adjonction ou en substitution à des lignes ferrées.

Jusqu'à présent, aucune autorisation de l'espèce ne lui a été délivrée.

Les petits colis sont transportés et remis à domicile, le long de 26 lignes électriques sur lesquelles le service intensif des trains serait sérieusement entravé si ces colis étaient acheminés sur rail, par fourgon à marchandises.

Ces transports ont produit, au cours de chacun des deux premiers mois de l'exercice 1948, une recette d'environ 300.000 francs, tandis que les dépenses se sont élevées approximativement à 290.000 francs par mois.

Votre Commission constate avec satisfaction qu'un effort est fait pour assainir la situation de la S.N.C.V. Elle tient cependant à marquer son désaccord avec la décision d'augmenter les tarifs le dimanche. Il s'agit d'une mesure d'exception qui se défend d'autant moins qu'elle frappe surtout les gens à revenu modeste.

Autobuslijnen geconcessionneerd aan de N.M.V.B.

De N.M.V.B. is er toe gemachtigd in te richten :

1^o 126 openbare autobusdiensten waarvan 49 door haar toedoen en 77 door bemiddeling van pachters worden geëxploiteerd.

2^o 69 bijzondere autobusdiensten ten behoeve van de mijnwerkers van Limburg :

een twaalfstal diensten naar twee metaalfabrieken van het bekken van Luik ;

enkele zeldzame diensten welke juist dezelfde weg als haar spoorlijnen volgen.

3^o een autocardienst : de toeristische dienst van de Semois welke, bij gebrek aan particuliere exploitant in de streek, door haar toedoen geëxploiteerd werd.

Pachtvoorwaarden.

1^o Bij overname door de N.M.V.B. van een door een particulier ondernemer vroeger geëxploiteerde dienst, wordt de pacht bij voorrang aan bedoelde ondernemer aangeboden, voor zover zijn beheer voldoening heeft gegeven ;

2^o De pachtovereenkomst wordt voor een duur van 5 jaar gesloten. Na die termijn, wordt de overeenkomst, in voorkomend geval, voor een tweede termijn van 5 jaar stilzwijgend verlengd ;

3^o Het bedrag van de pachtvergoeding verschilt van 5 tot 15 % van de bruto-ontvangst, volgens de belangrijkheid van die ontvangst.

4^o Krachtens de besluitwet van 8 Juli 1946 kan, onder goed gepealde voorwaarden, aan de N.M.V.B. machtiging worden verleend om diensten voor het vervoer van zaken door middel van automobielen in te richten als toevoeging aan of vervanging van spoorlijnen.

Tot nu toe, werd generlei dergelijke machtiging aan die maatschappij verleend.

De kleine colli worden vervoerd en aan huis besteld langsheen 26 electrische lijnen waarover de intensieve dienst der treinen ernstig zou worden belemmerd indien die colli, in goederenpakwagen, per spoor werden vervoerd.

Dat vervoer heeft, in de loop van elk der eerste twee maanden van het dienstjaar 1948, ongeveer 300.000 frank opgebracht, terwijl de uitgaven nagevoeg 290.000 frank per maand bedroegen.

Uw Commissie heeft met voldoening vastgesteld dat getracht wordt de toestand van de N.M.V.B. gezond te maken. Zij houdt er nochtans aan te zeggen dat zij niet akkoord gaat met de beslissing het tarief Zondags te verhogen. Dit is een uitzonderingsmaatregel die des te minder kan gerechtvaardigd worden daar hij voornamelijk de kleine inkomsten bezwaart.

LES TRANSPORTS PAR ROUTE.

Ci-après suivent les questions qui ont été posées, ainsi que les réponses :

1^o Une comparaison entre la situation fin 1938 et la situation actuelle. — Nombre de camions avec tonnage.

2^o Le nombre total des autorisations de transport accordées en ce moment.

3^o Le nombre d'autorisations accordées au cours de l'année 1947.

4^o Peut-on évaluer dans quelle mesure des transporteurs étrangers participent au trafic national ?

5^o Est-ce que la S.N.C.F.B. et la S.N.C.V. ont obtenu des autorisations pour effectuer des transports par route ?

6^o Combien de procès-verbaux ont été dressés pendant l'année 1947. Combien en ont été réglés sans l'intervention du juge ?

7^o Est-il exact que certains juges de paix se montrent extrêmement faciles et infligent rarement des amendes ?

RÉPONSES.

1^o Nombre de camions pourvus d'une autorisation de transport, classés d'après leur capacité de charge utile :

Tonnage	1938	1948
Moins de 1 tonne . . .	506	412
1 à 2 tonnes . . .	698	863
2 à 3 tonnes . . .	2.192	1.615
3 à 4 tonnes . . .	3.556	3.654
4 à 5 tonnes . . .	1.213	1.399
5 à 6 tonnes . . .	588	598
6 à 7 tonnes . . .	348	369
7 à 8 tonnes . . .	261	279
8 à 9 tonnes . . .	171	166
9 à 10 tonnes . . .	147	241
10 à 11 tonnes . . .	142	90
11 à 12 tonnes . . .	127	49
+ 12 tonnes . . .	95	50
Total des camions belges . . .	10.044	9.785
Camions étrangers . . .	862	547
Total général . . .	10.906	10.332

Il n'a pas été établi de statistiques au sujet de la charge utile des camions étrangers.

WEGVERVOER.

Hierna volgen de gestelde vragen alsmede de gegeven antwoorden :

1^o Een vergelijkende tabel tussen de toestand einde 1938 en de huidige situatie. — Aantal vrachtwagens met tonnage ?

2^o Het totaal aantal vervoervergunningen die tot op heden werden toegekend ?

3^o Het aantal machtigingen afgeleverd tijdens het jaar 1947 ?

4^o Kan er opgegeven worden in welke mate de buitenlandse vervoerders deelnemen aan het binnenlands vervoer ?

5^o Werden aan de N. M. B. S. en N. M. V. B. machtigingen afgeleverd voor het bezoldigd vervoer ?

6^o Hoeveel processen-verbaal werden tijdens het jaar 1947 opgemaakt? Hoeveel van die zaken werden geregeld zonder een tussenkomst van de rechter ?

7^o Is het waar dat zekere vrederechters zich buitenmate gemakkelijk tonen en maar heel zelden boeten opleggen ?

ANTWOORD.

1^o Aantal vrachtwagens gerangschikt volgens hun nuttig laadvermogen, die door een vervoervergunning gedekt zijn :

Tonnemaat	1938	1948
Minder dan 1 ton . . .	506	402
1 tot 2 tonnen . . .	698	863
2 tot 3 tonnen . . .	2.192	1.615
3 tot 4 tonnen . . .	3.556	3.654
4 tot 5 tonnen . . .	1.213	1.399
5 tot 6 tonnen . . .	588	598
6 tot 7 tonnen . . .	348	369
7 tot 8 tonnen . . .	261	279
8 tot 9 tonnen . . .	171	166
9 tot 10 tonnen . . .	147	241
10 tot 11 tonnen . . .	142	90
11 tot 12 tonnen . . .	127	49
+ 12 tonnen . . .	95	50
Totaal der Belgische voertuigen . . .	10.044	9.785
Vreemde voertuigen . . .	862	547
Algeheel totaal . . .	10.906	10.332

Betreffende het nuttig laadvermogen van de buitenlandse voertuigen zijn geen statistische gegevens voorhanden.

2° L'Office des Transports par Route a délivré jusqu'ici 11.845 autorisations de transport dont 6.660 sont encore en vigueur; en outre, 528 autorisations ont été délivrées à des entreprises étrangères dont 231 sont actuellement en vigueur.

3° L'O.T.R. a délivré du 1^{er} janvier au 31 décembre 1947, 886 autorisations de transport, 4 autorisations de transports ont été délivrées durant la même période à des transporteurs étrangers.

4° Il est interdit aux transporteurs étrangers de se livrer à des transports entre deux points situés sur le territoire belge.

5° La réponse est négative.

6° Le nombre de procès-verbaux dressés par le Service de contrôle de l'O.T.R. pendant l'année 1947 s'élève à 764. Le Ministère des Communications n'a pas connaissance des procès-verbaux qui auraient fait l'objet d'une transaction pécuniaire.

7° Le Ministère des Communications n'est pas en mesure de répondre à cette question. Toutefois le Ministre de la Justice pourrait fournir ce renseignement à M. le Rapporteur.

Nous croyons inutile de commenter les réponses. Attirons cependant l'attention sur la disproportion entre le nombre d'autorisations données et celles qui sont encore en vigueur. Si d'autre part, il est tenu compte des autorisations délivrées en 1947, on peut conclure que dans cette branche, il y a un mouvement assez considérable.

Un tel mouvement entraîne généralement des conséquences assez fâcheuses tant pour ceux qui sont éliminés ou qui cessent la lutte avant d'avoir succombé et les transporteurs qui se maintiennent.

La conclusion en est qu'il faut faire un effort sérieux pour organiser cette branche de l'activité de telle façon qu'elle puisse travailler dans de bonnes conditions.

LES TRANSPORTS AERIENS.

Nous ne parlerons pas dans ce rapport des plaines d'aviation et de leur équipement. Il existe une régie des voies aériennes. C'est à l'occasion de la discussion des « comptes de prévision » du dit organisme, que ces questions sont à examiner.

Dans un rapport précédent, votre Commission a porté toute son attention sur la S.A.B.E.N.A. Elle

2° Het Bureau voor het Wegvervoer heeft tot op heden 11.845 vervoervergunningen afgeleverd waarvan er nog 6.660 geldig zijn; daarbij dienen gevoegd 528 machtigingen die aan buitenlandse ondernemingen werden afgeleverd en waarvan er heden 231 geldig zijn.

3° Het Bureau voor het Wegvervoer heeft van 1 Januari tot 31 December 1947, 886 vervoervergunningen afgeleverd; 4 machtigingen werden tijdens dezelfde periode aan vreemde vervoerders uitgereikt.

4° Het is de buitenlandse vervoerders verboden vervoer tussen twee op Belgisch grondgebied gelegen plaatsen te verrichten.

5° Het antwoord is ontkennend.

6° In de loop van het jaar 1947 werden er door de controlediensten van het Bureau voor het Wegvervoer 764 processen-verbaal opgemaakt. Het Ministerie van Verkeerswezen heeft geen kennis van de processen-verbaal die het voorwerp uitmaakt hebben van een geldelijke transactie.

7° Het Ministerie van Verkeerswezen is niet bij machte op die vraag te antwoorden. De Minister van Justitie zou evenwel deze inlichting aan de Verslaggever kunnen verschaffen.

Wij achten het onnodig die antwoorden te bespreken. Er zij evenwel gewezen op de wanverhouding tussen het aantal verleende en het aantal nog bestaande vergunningen. Wordt rekening gehouden met de in 1947 uitgereikte vergunningen, dan kan men besluiten dat er op dit gebied een vrij aanzienlijke beweging is.

Zulke beweging heeft doorgaans vrij ongunstige gevolgen, zowel voor degenen die wegvallen of de strijd opgeven alvorens te bezwijken, als voor de vervoerders die zich kunnen handhaven.

Het besluit hiervan is dat een ernstige inspanning dient gedaan om die taak van bedrijvigheid zodanig in te richten dat hij onder de beste voorwaarden kan werken.

HET LUCHTVERVOER.

In dit verslag zullen wij niet spreken over de vliegpleinen en dezer uitrusting. Er bestaat een Regie der Luchtwegen. Die kwesties zijn te onderzoeken ter gelegenheid van de bespreking der « begrotingsramingen » van dat organisme.

In een vorig verslag heeft uw Commissie al haar aandacht gewijd aan de S.A.B.E.N.A. Zij heeft vast-

a constaté que la société belge de transports aériens avait pris un développement tel, que le pavillon belge occupait une première place parmi les compagnies d'aviation civile.

Depuis lors, la S.A.B.E.N.A. a encore développé ses services. La direction fait preuve d'initiative et, sans pratiquer une politique de prestige, elle fait un effort constant pour développer le réseau aérien belge.

Après Gander, la S.A.B.E.N.A. a été éprouvée par deux autres accidents graves. A ce propos, il faut constater avec regret que les rapports sur les accidents de Gander et de Londres n'ont pas encore été publiés. Nous espérons que cette publication ne tardera plus à se faire.

Déjà l'année passée votre Commission a vivement insisté pour doter la S.A.B.E.N.A. d'un statut correspondant à l'importance prise par la compagnie. La réforme est nécessaire et urgente. Les quelques renseignements que nous avons réunis ci-après, le démontrent.

La Sabena a été constituée le 23 mai 1923 en conformité avec la loi du 23 avril 1923.

A ce moment l'aviation civile était encore considérée plutôt comme un sport dangereux que comme un moyen de transport offrant de grandes possibilités pour l'avenir. Cela explique certaines situations qui actuellement ne répondent plus à la conception d'une grande société d'intérêt public.

Capital de la SABENA.

Capital souscrit, entièrement libéré à ce jour.

		Act. priv. 500 fr.	Act. div. sans design. valeur
20 millions	Etat	5.400.000	10.800
	Colonie	4.600.000	9.200
	Privés	10.000.000	20.000
		20.000.000	40.000
			52.000

Nombre de voix à l'assemblée générale :

Pouvoirs publics	51.000
Privés	41.000
	92.000

Les immobilisations de la Sabena se montent, d'après le dernier bilan, à quelque 350 millions. Entre cette somme et le capital il y a une disproportion qui n'est pas défendable.

Les droits de l'Etat et de la Colonie en ce qui concerne la nomination des Administrateurs et Commissaires. — Répartition des bénéfices, etc.

Les administrateurs sont nommés par l'assemblée générale des actionnaires (article 11, alinéa 2, des statuts). Deux administrateurs sont nommés par

gesteld dat de Belgische luchtvervoermaatschappij zulk een uitbreiding genomen had dat de Belgische vlag een eerste plaats onder de burgerlijke luchtvaartmaatschappijen innam.

Sedertdien heeft de S.A.B.E.N.A. haar diensten nog uitgebreid. Het bestuur geeft bewijs van initiatief en, zonder een prestige-politiek te voeren, tracht zij voortdurend het Belgisch luchtnet uit te breiden.

Na Gander heeft de S.A.B.E.N.A. nog twee andere ernstige ongevallen te betreuren gehad. Dienaangaande moet met leedwezen worden vastgesteld dat de verslagen over de ongevallen van Gander en Londen nog niet gepubliceerd werden. Wij hopen dat die publicatie niet lang meer zal uitblijven.

Verleden jaar reeds heeft uw Commissie er sterk op aangedrongen de S.A.B.E.N.A. te begiftigen met een statuut overeenkomende met de door die maatschappij ingenomen belangrijke plaats. De hervorming is nodig en dringend. De enkele inlichtingen die wij hierna verzameld hebben bewijzen zulks.

De S.A.B.E.N.A. werd opgericht op 23 Mei 1923, krachtens de wet van 23 April 1923.

Toen werd de burgerlijke luchtvaart nog eerder als een gevaarlijke sport beschouwd dan als een vervoermiddel, dat voor de toekomst grote mogelijkheden biedt. Dit verklaart sommige toestanden die thans niet meer aan de opvatting van een grote maatschappij van algemeen belang beantwoorden.

Kapitaal van de S.A.B.E.N.A.

Op heden volgestort kapitaal.

		Bev. aand. 500 frank.	Winst-aand. zond. nomin. waarde.
20 miljoen	Staat	5.400.000	10.800
	Kolonie	4.600.000	9.200
	Priv. pers.	10.000.000	20.000
		20.000.000	40.000
			52.000

Getal stemmen op de Algemene Vergadering :

Openbare besturen	51.000
Private personen	41.000
	92.000

De beleggingen van de S.A.B.E.N.A. bedragen, volgens de laatste balans, zowat 350 miljoen. Tussen die som en het kapitaal bestaat er een wanverhouding die niet te verdedigen is.

De rechten van de Staat en de Kolonie wat de benoeming der beheerders en commissarissen betreft. — Verdeling van de winst, enz.

De beheerders worden benoemd door de Algemene Vergadering der aandeelhouders (artikel 11, lid 2, der statuten). Twee beheerders worden door de ver-

l'assemblée sur la proposition du Ministre des Communications, un troisième et un quatrième sur proposition respectivement des Ministres des Colonies et des Finances.

Il en est de même des commissaires (art. 20) dont deux sont nommés sur la proposition des Ministres des Finances et des Colonies.

Les bénéfices sont répartis conformément à l'article 34 des statuts.

Influence de l'Etat et de la Colonie sur la gestion de la Société.

L'Etat et la Colonie sont représentés au sein du Conseil d'Administration et du Comité permanent, par des administrateurs et des délégués. Les administrateurs représentant les Pouvoirs publics (art. 11, alinéa 5 des statuts) détiennent un droit de *veto suspensif*, tandis que les délégués de l'Etat ont voix consultative au sein des assemblées et réunions auxquelles ils assistent.

Subsides de l'Etat et de la Colonie.

Les tableaux ci-après donnent les subsides accordés à la Sabena depuis sa constitution.

B. — Liaison Belgique-Congo C. — Afrique
Subsides de l'Etat. Subsides de la Colonie

1931 . . .	—	686.959,47
1932 . . .	93.294,80	—
1933 . . .	260.588,45	—
1934 . . .	259.526,03	—
1935 . . .	947.247,13	—
1936 . . .	548.920,11	599.696,53
	—	— 70.555,69
		529.140,84
1937 . . .	870.439,03	1.133.940,79
1938 . . .	844.804,24	775.774,43
1939 . . .	10.373.086,29	431.180,32
	14.197.906,08	3.556.995,85
1945 . . .	14.197.906,08	3.556.995,85
Remboursem.	— 6.809.340,22	— 71.069,93
	7.388.565,86	3.485.925,93
1946 . . .	7.388.565,86	3.485.925,93
Remboursem.	— 7.388.565,86	— 127.556,12
	—	3.358.369,81
1947	—	3.358.369,81
Remboursem.	—	— 3.358.369,81
	—	—

gadering benoemd op de voordracht van de Minister van Verkeerswezen, een derde en een vierde op de voordracht respectievelijk van de Minister van Koloniën en de Minister van Financiën.

Hetzelfde geldt voor de commissarissen (art. 20), waarvan twee benoemd worden op de voordracht van de Ministers van Financiën en van Koloniën.

De winst wordt verdeeld overeenkomstig artikel 34 der statuten.

Invloed van de Staat en de Koloniën op het beheer van de Maatschappij.

De Staat en de Colonie zijn in de schoot van de Raad van Beheer en van het Vast Comité vertegenwoordigd door beheerders en afgevaardigden. De beheerders die de openbare besturen (art. 11, lid 5, der statuten) vertegenwoordigen, hebben een recht van *schorsend veto*, terwijl de afgevaardigden van de Staat raadgevende stem hebben in de schoot van de vergaderingen welke zij bijwonen.

Subsidiën van de Staat en de Colonie.

De volgende tabellen vermelden de subsidiën welke aan de S.A.B.E.N.A. sedert haar oprichting verleend werden.

B. — Verbinding België-Congo. C. — Afrika.
Subsidiën van de Staat. Subsidiën v. d. Kolonie.

1931 . . .	—	686.959,47
1932 . . .	93.294,80	—
1933 . . .	260.588,45	—
1934 . . .	259.526,03	—
1935 . . .	947.247,13	—
1936 . . .	548.920,11	599.696,53
	—	— 70.555,69
		529.140,84
1937 . . .	870.439,03	1.133.940,79
1938 . . .	844.804,24	775.774,43
1939 . . .	10.373.086,29	431.180,32
	14.197.906,08	3.556.995,85
1945 . . .	14.197.906,08	3.556.995,85
Terugbetal.	— 6.809.340,22	— 71.069,93
	7.388.565,86	3.485.925,93
1946 . . .	7.388.565,86	3.485.925,93
Terugbetal.	— 7.388.565,86	— 127.556,12
	—	3.358.369,81
1947 . . .	—	3.358.369,81
Terugbetal.	—	— 3.358.369,81
	—	—

**TABLEAU DES SUBSIDES ACCORDÉS PAR L'ÉTAT ET LA COLONIE
DEPUIS L'ORIGINE.**

**TABEL VAN DE SUBSIDIES DOOR DE STAAT EN DE KOLONIE SEDERT
DE OPRICHTING VERLEEND.**

Tableau des subsides accordés par l'Etat et la Colonie depuis l'origine.

A. Europe — Subsides de l'Etat.

Dédutions.

Année	Subventions	Charges obligataires	Renouvellement du mat. vol. a+b
—	—	—	—
<i>Jaar</i>	<i>Toelagen</i>	<i>Verplichte lasten</i>	<i>Vernieuwing van het vliegend mat. a+b</i>
1923	1.637.252,85	100.911,97	958.847,91
1924	3.687.483,84	639.230,78	1.465.920,06
1925	4.387.400,96	1.290.911,16	3.044.215,38
1926	4.875.476,29	1.775.476,29	3.100.000,—
1927	5.431.920,83	1.581.920,83	3.850.000,—
1928	6.287.081,25	773.440,—	3.329.697,18
1929	14.743.354,11	919.265,82	5.810.451,15
1930	22.939.167,24	1.874.755,85	10.992.342,97
1931	24.550.044,91	1.908.697,50	10.500.913,77
1932	16.218.522,50	2.376.505,20	5.372.426,51
1933	16.549.391,85	2.217.011,55	6.891.139,54
1934	15.498.153,81	2.293.593,97	5.961.555,22
1935	11.658.251,60	2.000.336,11	4.335.917,84
1936	13.279.615,23	1.951.133,46	5.349.802,35
1937	19.271.051,77	1.997.190,94	8.369.442,37
1938	21.349.230,63	2.196.658,45	11.720.222,20
1939	17.735.384,84	1.916.307,79	11.413.368,32
	220.098.784,51	27.813.347,67	102.466.262,77

Remboursements — *Terugbetalingen* 1945 : 85.532.566,66
—1.992.649,92

83.539.916,74

1946 : 83.539.916,74
—3.056.871,52

80.483.045,22

1947 : 80.483.045,22
—80.483.045,22

0

N. B. — Pendant la période d'occupation ennemie, la subvention de l'Etat pour l'exercice 1940 et son intervention dans la couverture des dépenses en personnel en Europe et des charges obligataires des exercices 1941 à 1943, s'élèvent respectivement à 20.242.342,29, 6.560.209,37, 5.712.089,26 et 4.727.323,65 francs.

Tabel van de subsidies door de Staat en de Kolonie sedert de oprichting verleend.

A. Europa — Toelagen van de Staat.

Af te trekken.

Déficit du service postal de nuit <i>Tekort van de nacht-postdienst</i>	Total des déductions <i>Samen af te trekken</i>	Compte statutaire Etat — <i>Statutaire rekening Staat</i>	
		de l'exercice — <i>voor het dienstjaar</i>	à fin d'exercice — <i>op het einde van het dienstjaar</i>
—	1.059.759,88	577.492,97	577.492,97
—	2.105.150,84	1.582.333,—	2.159.825,97
—	4.335.126,54	52.274,42	2.212.100,39
—	4.875.476,29	—	2.212.100,39
—	5.431.920,83	—	2.212.100,39
—	4.103.137,18	2.183.944,07	4.396.044,46
—	6.729.716,97	8.013.637,14	12.409.681,60
1.367.029,13	14.234.127,95	8.705.039,29	21.114.720,89
1.628.398,21	14.038.009,48	10.512.035,43	31.626.756,32
—	7.748.931,71	8.469.590,79	40.096.347,11
156.531,04	9.264.682,13	7.284.709,72	47.381.056,83
285.919,99	8.541.069,18	6.957.084,63	54.338.141,46
243.178,57	6.579.432,52	5.078.819,08	59.416.960,54
86.697,86	7.387.633,67	5.891.981,56	65.308.942,10
—	10.366.633,31	8.904.418,46	74.213.360,56
518.852,61	14.435.733,26	6.913.497,37	81.126.857,93
—	113.329.676,11	4.405.708,73	85.532.566,66
4.286.607,41	134.566.217,85	85.532.566,66	

N. B. — Gedurende de vijandelijke bezetting bedroegen de Staatstoelagen voor het dienstjaar 1940 en de Staatstussenkomst in het dekken der personeelsuitgaven in Europa en der verplichte lasten voor de dienst jaren 1941 tot 1943 respectievelijk 20.242.342,29, 6.560.209,37, 5.712.089,26 en 4.727.323,65 frank.

Il convient de faire remarquer qu'avant la guerre peu de compagnies réalisaient des bénéfices. Presque tous les pays d'Europe subsidiaient l'aviation. Nous n'avons pas d'éléments de comparaison, mais il est permis de croire que les subsides accordés en Belgique étaient de loin inférieurs à ceux accordés par d'autres pays. Le matériel s'en ressentait d'ailleurs. La S.A.B.E.N.A. était une petite compagnie et ne jouissait certainement pas du prestige qu'elle a su acquérir depuis lors.

Les bénéfices.

Jusqu'à la guerre, la S.A.B.E.N.A. n'a pas réalisé de bénéfices. Les premiers ont d'ailleurs été réalisés dans la Colonie. Il convient d'ailleurs de rendre hommage au personnel, non pour les bénéfices réalisés, mais parce qu'avec du vieux matériel il est parvenu à faire fonctionner les lignes de la Colonie, qui ont rendu incontestablement de grands services.

Le tableau ci-après donne tous les détails ayant trait au bénéfices.

Répartition des soldes bénéficiaires des exercices 1940-1946, conformément à l'art. 34 des statuts.

Exercice 1940 :

Réserve légale 5 % sur fr. 442.105,26	22.105,26
Dividende de 3 % à la partie du capital versé	420.000,—
Report à nouveau	223.227,75
Total fr.	665.333,01

Exercice 1941 :

Réserve légale 5 % sur fr. 929.675,54	46.483,78
Dividende de 6 % à la partie du capital versé	840.000,—
Report à nouveau	266.419,51
Total fr.	1.152.903,29

Exercice 1942 :

Réserve légale 5 % sur fr. 809.605,58	40.480,28
Dividende de 6 % à la partie du capital versé	840.000,—
Report à nouveau	195.544,81
Total fr.	1.076.025,09

Exercice 1943 :

Réserve légale 5 % sur fr. 694.811,47	34.740,57
Dividende de 6 % à la partie du capital versé	840.000,—
Report à nouveau	15.615,71
Total fr.	890.356,28

Op te merken valt dat vóór de oorlog weinig maatschappijen winst maakten. Bijna al de landen van Europa subsidieerden de luchtvaart. Wij hebben geen gegevens voor een vergelijking, maar geloofd mag worden dat de in België verleende subsidiën ver beneden die bleven welke door andere landen toegekend werden. Het materieel ondervond er trouwens de terugslag van. De S.A.B.E.N.A. was een kleine maatschappij en bezat heel zeker niet het prestige dat zij sedertdien heeft weten te verwerven.

De winsten.

Tot bij de oorlog heeft de S.A.B.E.N.A. geen winst gemaakt. De eerste winsten werden overigens in de Kolonie verwezenlijkt. Hulde dient trouwens gebracht aan het personeel, niet voor de gemaakte winsten, maar omdat het er in geslaagd is met oud materieel de lijnen van de Kolonie te doen werken, die onbetwistbaar grote diensten hebben bewezen.

De tabel hierna geeft al de bijzonderheden betreffende de winsten.

Verdeling van het batig saldo der dienstjaren 1940-1946, overeenkomstig artikel 34 der statuten.

Dienstjaar 1940 :

Wettelijke reserve 5 % op fr. 442.105,26	22.105,26
Dividend van 3 % op het gestort gedeelte van het kapitaal	420.000,00
Op nieuwe rekening	223.227,75
Totaal. . . . fr.	665.333,01

Dienstjaar 1941 :

Wettelijke reserve 5 % op fr. 929.675,54	46.483,78
Dividend van 6 % op het gestort gedeelte van het kapitaal. . . .	840.000,00
Op nieuwe rekening	266.419,51
Totaal. . . . fr.	1.152.903,29

Dienstjaar 1942 :

Wettelijke reserve 5 % op fr. 809.605,58	40.480,28
Dividend van 6 % op het gestort gedeelte van het kapitaal. . . .	840.000,—
Op nieuwe rekening	195.544,81
Totaal. . . . fr.	1.076.025,09

Dienstjaar 1943 :

Wettelijke reserve 5 % op fr. 694.811,47	34.740,57
Dividend van 6 % op het gestort gedeelte van het kapitaal. . . .	840.000,00
Op nieuwe rekening	15.615,71
Totaal. . . . fr.	890.356,28

Exercice 1944 :

Réserve légale 5 % sur fr. 3 millions 794.374,26 fr.	189.718,71
Premier dividende de 6 % à la partie du capital versé	840.000,—
Tantièmes au Conseil d'administra- tion	278.027,13
Tantièmes au Collège des commis- saires	19.510,68
Deuxième dividende à la partie du capital versé	280.000,—
Gratification au personnel	139.013,56
Répartition du solde :	
remboursement statutaire à l'Etat	1.992.649,92
remboursement statutaire à la Colonie	71.069,97
Total fr.	3.809.989,07

Exercice 1945 :

Réserve légale : 5 % sur fr. 5 mil- lions 209.863,67 fr.	260.493,18
Premier dividende de 6 % à la par- tie du capital versé	840.000,—
Tantièmes au Conseil d'administra- tion	410.937,05
Tantièmes au Collège des Commis- saires	28.537,48
Deuxième dividende à la partie du capital versé	280.000,—
Gratifications au personnel	205.468,52
Répartition du solde :	
remboursement statutaire à l'Etat	3.056.871,52
remboursement statutaire à la Colonie	127.556,12
Total fr.	5.209.863,67

Exercice 1946 :

Réserve légale fr.	952.124,13
Premier dividende de 6 % à la partie versée du capital	840.000,—
Tantièmes au Conseil d'administra- tion	3.797.363,33
Tantièmes au Collège des Commis- saires	340.265,55
Deuxième dividende à la partie versée du capital	280.000,—
Gratifications au personnel	1.898.681,67
Remboursement statutaire à l'Etat	80.483.045,22
Remboursement statutaire à la Colonie	3.358.369,76
Fonds de prévision	29.000.000,—
Aux actions de dividende	2.657.304,—
Report à nouveau	18,74
Total fr.	123.607.172,40

Dienstjaar 1944 :

Wettelijke reserve 5 % op fr. 3.794.374,26 fr.	189.718,71
Eerste dividend van 6 % op het gestort gedeelte van het kapitaal	840.000,00
Tantièmes aan de Raad van Beheer	278.027,13
Tantièmes aan het College van Commissarissen	19.510,68
Tweede dividend op het gestort ge- deelte van het kapitaal	280.000,00
Gratificatie aan het personeel . . .	139.013,56
Verdeling van het saldo :	
Statutaire terugbetaling aan de Staat	1.992.649,92
Statutaire terugbetaling aan de Kolonie	71.069,97
Totaal fr.	3.809.989,07

Dienstjaar 1945 :

Wettelijke reserve 5 % op fr. 5.209.863,67 fr.	260.493,18
Eerste dividend van 6 % op het gestort gedeelte van het kapitaal	840.000,00
Tantièmes aan de Raad van Beheer	410.937,05
Tantièmes aan het College van Commissarissen	28.537,48
Tweede dividend op het gestort ge- deelte van het kapitaal	280.000,00
Gratificaties aan het personeel . . .	205.468,52
Verdeling van het saldo :	
Statutaire terugbetaling aan de Staat	3.056.871,52
Statutaire terugbetaling aan de Kolonie	127.556,12
Totaal fr.	5.209.863,67

Dienstjaar 1946 :

Wettelijke reserve fr.	952.124,13
Eerste dividend van 6 % op het gestort gedeelte van het kapitaal	840.000,00
Tantièmes aan de Raad van Beheer	3.797.363,33
Tantièmes aan het College van Commissarissen	340.265,55
Tweede dividend op het gestort ge- deelte van het kapitaal	280.000,00
Gratificaties aan het personeel . . .	1.898.681,67
Statutaire terugbetaling aan de Staat	80.483.045,22
Statutaire terugbetaling aan de Kolonie	3.358.369,76
Voorzieningsfonds	29.000.000,00
Aan de dividendaandelen	2.657.304,00
Op nieuwe rekening	18,74
Totaal fr.	123.607.172,40

Le tableau et les renseignements ci-dessus indiquent la part dont l'Etat et la Colonie ont bénéficié et ce qui revient aux membres du Conseil d'administration et du Collège des Commissaires.

En ce qui concerne les commissaires, tous reçoivent une part égale conformément à l'article 34 des statuts.

En ce qui concerne les administrateurs, l'article 34, 3^e alinéa (a), précise que le président et les membres du Comité permanent bénéficient d'une double part sans possibilité de cumul de celle-ci.

Les tantièmes ont été critiqués par les uns et justifiés par les autres. On a même cru nécessaire de faire des comparaisons avec l'étranger en oubliant que comparaison n'est pas encore raison.

Nous constatons que les statuts ont été observés et, dès lors, il nous semble superflu d'engager une discussion à ce sujet. Cette observation n'entraîne nullement l'idée que les situations actuelles doivent être maintenues. Au contraire, elle montre que pour changer certaines situations, il faut commencer par le commencement, c'est-à-dire par doter la S.A.B.E.N.A. d'un nouveau statut, qui sera soumis à l'approbation du Parlement.

La question du statut se pose d'ailleurs depuis la libération. La question a été étudiée et rien ne justifie plus une remise.

LA MARINE.

Marine Marchande.

Il est inutile de reprendre les exposés faits dans des rapports antérieurs. Les données fondamentales du problème n'ont pas subi de changements essentiels. Pratiquement, nous pourrions sans doute signaler, d'après les statistiques, quelques changements. Il en ressortirait une fois de plus que l'importance de la Marine marchande est largement inférieure à ce qu'elle pourrait être si un effort sérieux était fait.

Deux faits importants sont à signaler, l'un négatif, l'autre positif, mais qui ne se compensent nullement.

Votre Commission des Communications, après plusieurs séances consacrées à l'étude de la proposition de loi de notre collègue, M. Verbaet, avait fini par rédiger un texte donnant satisfaction à la grande majorité de la Commission.

Rappelons que la proposition de loi en question prévoit la constitution d'une Compagnie Nationale de Navigation. Le capital serait souscrit en partie par l'Etat et en partie par le public. L'exploitation donnerait toutes les garanties nécessaires pour servir au maximum les intérêts du pays.

Une proposition de nos collègues communistes de nationaliser la Marine marchande fut écartée par tous les autres membres.

Voorgaande tabel en inlichtingen geven het aandeel aan dat de Staat en de Kolonie genoten hebben en ook wat aan de leden van de Raad van Beheer en van het College van Commissarissen toekomt.

Wat de commissarissen betreft, deze ontvangen allen een gelijk aandeel overeenkomstig artikel 34 der statuten.

Voor de beheerders bepaalt artikel 34, 3^e lid (a), nader dat de leden van het Vast Comité een dubbel aandeel genieten zonder dit laatste te mogen cumuleren.

De tantièmes werden beknipt door de enen en gerechtvaardigd door de anderen. Men heeft het zelfs nodig geacht vergelijkingen met het buitenland te maken, daarbij vergetende dat een vergelijking nog niets bewijst.

Wij stellen vast dat de statuten geëerbiedigd werden en het schijnt ons dan ook overbodig hierover een discussie aan te gaan. Deze opmerking beduidt geenszins dat wat thans bestaat moet behouden blijven. Zij wijst er integendeel op dat, om sommige toestanden te veranderen, met het begin moet begonnen worden, dit wil zeggen, met de S.A.B.E.N.A. een nieuw statuut te geven dat ter goedkeuring aan het Parlement dient voorgelegd.

De kwestie van het statuut stelt zich overigens sedert de bevrijding; zij werd bestudeerd en er is niets dat nog een verder uitstel rechtvaardigt.

HET ZEEWEZEN.

Koopvaardij.

Het is onnodig de in de vroegere verslagen gegeven uiteenzettingen te herhalen. De fundamentele gegevens van het vraagstuk hebben geen essentiële wijzigingen ondergaan. In werkelijkheid, zouden wij misschien aan de hand van statistieken enige wijzigingen kunnen aanhalen. Daaruit zou eens te meer blijken dat de belangrijkheid van de koopvaardij ver is beneden wat ze zou kunnen zijn indien een ernstige inspanning gedaan werd.

Twee belangrijke feiten zijn aan te halen; het ene negatief, het andere positief, doch die geenszins tegen elkaar opwegen.

Uwe Commissie voor Verkeerswezen, na verscheidene zittingen besteed te hebben aan de studie van het wetsvoorstel van onze collega de h. Verbaet, eindigde met het opmaken van een tekst die volvoering gaf aan de grotere meerderheid van de Commissie.

Herinneren wij er aan dat het wetsvoorstel waarvan sprake, het oprichten van een Nationale Zeevaartmaatschappij voorziet. Op het kapitaal zou gedeeltelijk door de Staat en het publiek ingeschreven worden. De exploitatie zou alle nodige waarborgen geven om 's Lands belangen maximaal te dienen.

Een voorstel van onze communistische collega's om de koopvaardij te nationaliseren werd door alle andere leden van de hand gewezen.

Au moment où la Commission avait virtuellement terminé l'examen et la mise au point de la proposition de M. Verbaet, le Gouvernement a fait connaître son opposition formelle à cette proposition de loi.

Toute la Commission a regretté cette décision, cela d'autant plus qu'elle continue à croire que la proposition Verbaet a le grand mérite de prévoir la création d'une compagnie, qui de l'avis de tous les experts non intéressés, pourrait avoir une grande répercussion sur l'avenir de notre Marine marchande.

Le Gouvernement a déposé à son tour un projet de loi pour encourager les initiatives privées, tendant à renforcer la Marine marchande. Ce projet sera soumis sous peu aux délibérations de la Haute Assemblée.

Régie de la Marine.

La Régie de la Marine belge a été constituée à Londres par arrêté-loi du 29 août 1941 (*Moniteur* du 15-9-1941) au moyen des divers services de l'Administration de la Marine.

Ses tâches essentielles étaient :

- a) organisation de la collaboration dans la guerre des flottes de l'Etat, de la Marine marchande et de la Pêche maritime; gestion de ces flottes;
- b) formation d'une section belge de la Royal Navy;
- c) assurance des navires de la flotte marchande et de la pêche contre les risques de mer et les risques de guerre;
- d) exécution des obligations des caisses communes de la marine marchande et de la pêche maritime ainsi que de la caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins naviguant sous pavillon belge;
- e) maintien de l'enseignement maritime;
- f) paiement d'allocations d'attente et de chômage aux marins et à leurs familles;
- g) organisation d'un service social chargé notamment de la formation de cliniques, clubs, homes, etc. pour marins;
- h) publication d'une revue mensuelle d'information et de propagande.

La Régie de la Marine n'a pas de personnification juridique : elle doit être considérée comme Administration d'Etat dépendant de l'Administration de la Marine (Ministère des Communications).

Le déficit total final de la Régie de la Marine peut être estimé actuellement à environ 400 millions de francs.

La Cour des Comptes est saisie de la justification de toutes les opérations de la Régie.

Toen de Commissie virtueel de studie en het bijwerken van het voorstel Verbaet beëindigd had, liet de Regering weten dat zij formeel tegen het wetsvoorstel gekant was.

Gans de Commissie heeft deze beslissing betreurd, des te meer daar zij gelooft dat het voorstel Verbaet de grote verdienste heeft de oprichting te voorzien van een maatschappij die, naar het oordeel van al de niet betrokken deskundigen, een grote weerslag zou kunnen hebben op de toekomst van onze koopvaardij.

De Regering heeft op haar beurt een wetsontwerp ingediend om alle private initiatieven aan te moedigen die er toe strekken de koopvaardij te versterken. Dat ontwerp zal eerstdaags ter bespreking aan de Senaat voorgelegd worden.

Regie van het Zeewezen.

De Regie van het Belgisch Zeewezen werd bij besluitwet van 29 Augustus 1941 (*Staatsblad* van 15 September 1941) te Londen opgericht met de verschillende diensten van het Bestuur van het Zeewezen.

Haar voornaamste taken waren :

- a) inrichting van de samenwerking in de oorlog van de Staats-, de koopvaardij- en de vissersvloot; beheer van die vloeten;
- b) oprichting van een Belgische sectie der Royal Navy;
- c) verzekering van de schepen van de koopvaardij- en de vissersvloot tegen zee- en oorlogsrisico's;
- d) uitvoering van de verplichtingen van de gemeenschappelijke kas voor de koopvaardij en van die voor de zeevisserij, alsook van de Hulp- en Voorzorgskas voor zeelieden varende onder Belgische vlag;
- e) behoud van het zeevaartonderwijs;
- f) betaling van wacht- en steungeld aan de zeelieden en dezer gezinnen;
- g) inrichting van een sociale dienst, inzonderheid belast met de inrichting van klinieken, clubs, tehuizen, enz. voor zeelieden;
- h) uitgave van een maandelijks blad voor voorlichting en propaganda.

De Regie van het Zeewezen bezit geen rechtspersoonlijkheid : zij moet beschouwd worden als een Staatsbestuur afhankelijk van het Bestuur van het Zeewezen (Ministerie van Verkeerswezen).

Het uiteindelijke tekort van de Regie van het Zeewezen kan thans geraamd worden op ongeveer 400 miljoen frank.

Het Rekenhof is in het bezit van de verantwoording van al de verrichtingen der Regie.

Services d'exploitation.

Les services d'exploitation dépendant de l'Administration de la Marine sont les suivants :

Paquebots — Pilotage — Passages d'eau — Remorque

Aucune comptabilité spéciale n'est tenue pour les services d'exploitation, de sorte qu'il est difficile, même impossible, de faire la discrimination entre les dépenses afférentes aux services d'exploitation et celles afférentes aux services d'autorité.

Pour 1947, les dépenses de l'Administration de la Marine sont estimées à 544.999.695 fr. 31.

Les recettes pour 1947 peuvent être évaluées à 162.000.000 dont 98 p. c. proviennent des services d'exploitation.

*
* *

Pour ce qui concerne spécialement le Service des Paquebots entre Ostende et Douvres, les services compétents ont fait une estimation des dépenses; cette estimation est forcément approximative, la comptabilité de l'Etat ne fournissant pas les éléments nécessaires. Ces dépenses, qui ne sont pas encore toutes connues, peuvent être évaluées à 150.000.000 y compris les frais généraux de toute nature et l'amortissement, après réévaluation, du matériel à terre et du matériel flottant utilisés en 1947. Pendant la même année, les recettes brutes ont été de 154.000.000 de francs environ.

Pour les passages d'eau, les recettes pour 1947 s'élèvent à 1.331.569 francs et les dépenses (amortissements et frais généraux compris) peuvent être estimées à ± 11.000.000 de francs. L'Administration de la Marine envisage la possibilité de supprimer le service de passage entre Anvers et Sainte-Anne.

Pour les deux autres services d'exploitation, le pilotage et la remorque, il est pratiquement impossible de faire une estimation des dépenses, le premier étant exploité en pool avec la Hollande et le deuxième étant fusionné avec des services d'autorité (sauvetage, balisage).

A remarquer qu'en ce qui concerne les services de pilotage, ce sont toujours les droits fixés par le traité hollando-belge de 1863 qui sont d'application.

Exploitatiediensten.

De volgende exploitatiediensten hangen af van het Bestuur van het Zeewezen :

Pakketboten — Loodswezen — Veerdiensten — Sleepdienst.

De exploitatiediensten hebben geen bijzondere boekhouding, zodat het moeilijk, zelfs onmogelijk is een onderscheid te maken tussen de uitgaven betreffende de exploitatiediensten en die betreffende de gezagsdiensten.

Voor 1947 worden de uitgaven van het Bestuur van het Zeewezen geraamd op fr. 544.999.695,31.

Voor 1947 kunnen de ontvangsten geraamd worden op 162.000.000 frank, waarvan 98 t. h. voortkomen van de exploitatiediensten.

*
* *

Wat bijzonder de diensten der pakketboten Oostende-Dover betreft, hiervoor werd door de bevoegde diensten een raming van de uitgaven gedaan; die raming geeft noodzakelijkerwijze slechts een benadering daar de Staatscomptabiliteit de nodige gegevens niet levert. Die uitgaven, welke nog niet alle gekend zijn, kunnen geraamd worden op 150 miljoen, met inbegrip van de algemene kosten van alle aard en de afschrijving, na herwaardering, van het in 1947 gebruikt wal- en drijvend materieel. Gedurende hetzelfde jaar bedroegen de bruto-ontvangsten circa 154 miljoen frank.

Voor de veerdiensten bedragen de ontvangsten voor 1947, 1.331.569 frank en de uitgaven (met inbegrip van de afschrijvingen en algemene kosten) kunnen geraamd worden op nagenoeg 11 miljoen frank. Het Bestuur van het Zeewezen overweegt de mogelijkheid de veerdienst Antwerpen-St-Anneke op te heffen.

Voor de twee andere exploitatiediensten, het loodswezen en de sleepdienst, is het practisch onmogelijk een raming van de uitgaven te maken, aangezien het eerste in pool geëxploiteerd wordt met Nederland, en de tweede samengesmolten is met gezagsdiensten (reddingsdienst, bebakening).

Op te merken valt dat voor de diensten van het loodswezen nog altijd de bij het Belgisch-Nederlands Verdrag van 1863 vastgestelde rechten toepasselijk zijn.

Le montant des recettes prouve qu'il s'agit d'une exploitation importante. Il faut, à notre avis, regretter que l'Administration de la Marine n'ait pas cru nécessaire de faire un effort sérieux pour serrer la réalité de près en établissant un compte d'exploitation, basé sur des chiffres et non sur des évaluations.

A notre avis des mesures s'imposent, permettant d'informer exactement le public sur les résultats de l'exploitation.

Dans certains cas des interventions se justifient et dans ce cas, le pays les acceptera, mais il a le droit de savoir à combien se monte l'intervention de l'Etat.

OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES.

L'article 17 du budget sous le titre Dépenses de fonctionnement, renseigne les crédits suivants :

Achat d'imprimés, papiers, fournitures de bureau, etc., par l'Office Central des Fournitures, pour compte des différents départements ministériels et de diverses administrations . . fr. 236.000.000

Fourniture de combustibles aux différents départements ministériels et aux administrations, y compris les frais accessoires (transport, camionnage, mise en cave, etc.) . . . 235.000.000

Postes : Habillement d'agents astreints au port de l'uniforme . . . 15.000.000

Une remarque s'impose ici. Le crédit est élevé. Cela provient du fait qu'il contient des dépenses qui, normalement, devraient tomber à charge d'autres départements. Si nous sommes bien informés, cette mesure aurait été prise pour éviter de faire paraître aux budgets deux fois la même dépense, ce qui les gonfle inutilement. Ce désir est tout à fait raisonnable. C'est une mauvaise politique de gonfler inutilement les budgets.

La méthode employée offre cependant des sérieux inconvénients. Le Ministre des Communications semble augmenter sensiblement les dépenses, alors qu'en réalité une partie au moins du crédit inscrit est destiné à d'autres Ministères. Ensuite, il n'est plus possible de connaître les dépenses de chaque Ministère en ce qui concerne les fournitures reprises sous les articles cités plus haut.

Il aurait été possible d'employer une méthode qui, tout en évitant les doubles emplois, ferait ressortir la dépense présumée de chaque Ministère.

Het bedrag der ontvangsten bewijst dat het een belangrijke exploitatie betreft. Naar onze mening is het te betreuren, dat het Bestuur van het Zeewezen het niet noodzakelijk geacht heeft een ernstige krachtsinspanning te moeten doen om, ten einde de werkelijkheid nabij te komen, een exploitatierekening op te maken, gegrond op cijfers en niet op ramingen.

Naar onze mening dringen zich maatregelen op die het publiek moeten toelaten zich een juist beeld te vormen van de resultaten van de exploitatie.

In sommige gevallen zijn tegemoetkomingen gerechtvaardigd, en in dit geval zal het land er mee instemmen, maar het heeft ook het recht het bedrag van de Staatstussenkomst te kennen.

CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGHEDEN.

Artikel 17 van de begroting, onder de rubriek Werkingsuitgaven, vermeldt volgende kredieten :

Aankoop van drukwerk, papier, kantoorbehoeften, enz. door de Centrale Dienst voor Benodigdheden voor rekening van de verschillende ministeriële departementen en de onderscheiden besturen fr. 236.000.000

Levering van brandstoffen voor rekening van de verschillende ministeriële departementen en aan de besturen, inbegrepen de bijkomende kosten (vervoer, bestelling, keldering, enz.) . 235.000.000

Posterijen : Kleding van agenten voor wie het dragen van de uniform verplichtend is 15.000.000

Hier dringt zich een opmerking op. Het krediet is hoog. Zulks is hieraan te wijten dat het uitgaven omvat welke normaal ten laste van andere departementen zouden moeten vallen. Indien wij goed ingelicht zijn, werd die maatregel genomen om te voorkomen dat dezelfde uitgave tweemaal in de begrotingen zou opgenomen worden, waardoor ze onnodig toenemen. Die wens is volkomen redelijk. De begrotingen onnodig opdrijven getuigt van een slechte politiek.

De toegepaste methode biedt evenwel ernstige bezwaren. Het Ministerie van Verkeerswezen schijnt de uitgaven merklijk te verhogen dan wanneer, werkelijk, ten minste een deel van het ingeschreven krediet voor andere Ministeries is bestemd. Voorts is het niet meer mogelijk de uitgaven van elk Ministerie te kennen, wat betreft de leveringen welke onder voormelde artikelen voorkomen.

Het ware mogelijk geweest een methode toe te passen die de voor elk Ministerie vermoedelijke uitgave zou doen uitkomen en tevens dubbele boekingen zou voorkomen.

Certains Ministères continuent à inscrire des sommes assez importantes pour l'achat d'imprimés, ce qui semble démontrer que l'unité de méthode n'est pas encore réalisée dans ce domaine.

Toute la question des imprimés devrait d'ailleurs être soumise à un examen sérieux. Il y a dans ce secteur trop d'éparpillements, ce qui augmente souvent le prix de revient.

Renseignements complémentaires.

Certaines mesures de réorganisation ont été réalisées à l'O.C.F. et d'autres sont envisagées.

C'est ainsi que, afin d'obtenir plus d'unité dans les services et un rendement supérieur de l'organisme, il a été envisagé de grouper toutes les attributions des services, de façon à former deux divisions principales :

la première étant chargée de toutes les opérations relatives à l'achat quel que soit le produit à acquérir;

la deuxième ayant pour mission la réception, la distribution et la comptabilisation des fournitures.

L'étude de la mécanisation de l'organisme, basée sur l'organisation exposée ci-dessus, est poussée activement. Elle permettra une meilleure organisation, un accroissement du rendement des services et la possibilité d'obtenir des renseignements pour l'établissement de statistiques, la vérification des stocks, l'utilisation des produits, le recouvrement rapide du coût des fournitures aux organismes parastataux, la liquidation rapide des factures d'achat, la surveillance des engagements des dépenses, etc.

D'autre part, il est proposé d'intégrer à l'O.C.F. certains services établis dans d'autres départements ou d'en créer de nouveaux. C'est ainsi qu'il conviendrait de mettre au point un laboratoire qui permettra un choix plus judicieux des objets à acquérir, l'examen des produits nouveaux qu'il y aurait intérêt à substituer à des produits non utilisés actuellement, d'augmenter la garantie quant à la réception des produits acquis et une discrimination plus impartiale entre les divers fournisseurs en compétition. Il permettra de rechercher le champ d'application de produits nouveaux, tels que le plastic, le verre, etc.

Il serait utile également de créer un service de remise en état et de redistribution de matériels divers, tels que machines à écrire, à copier, à calculer, dateurs, timbreurs, etc. Il en est de même des services de reproduction de documents.

Sommige Ministeries gaan voort nogal belangrijke sommen in te schrijven voor het aankopen van drukwerk, waaruit zou blijken dat de eenheid van methode nog niet is verwezenlijkt op dat gebied.

Gans de kwestie omtrent de drukwerken zou overigens aan een ernstig onderzoek moeten onderworpen worden. In die sector is er te veel verspreiding, waardoor de kostprijs vaak verhoogt.

Nadere inlichtingen.

Bij het C.B.B. worden sommige reorganisatiemaatregelen doorgevoerd en worden andere overwogen.

Zo werd, ten einde meer eenheid in de diensten en een groter rendement van het organisme te bekomen, voorgenomen al de bevoegdheden van de diensten zodanig te groeperen dat 2 hoofdafdelingen zouden gevormd worden.

de eerste zou belast worden met al de verrichtingen betreffende de aankopen, welk ook het aan te kopen product weze;

de tweede zou belast worden met de keuring, de uitreiking en de boeking van de benodigdheden.

De studie van de mechanisatie van het organisme, gegrond op de hiervoren uiteengezette inrichting, wordt ijverig doorgezet. Zij zal mogelijk maken : een betere inrichting, een verhoging van het rendement van de diensten, het bekomen van inlichtingen voor het opmaken van statistieken, het nagaan van de voorraden en van het gebruik van de producten, snelle invordering van de aan de parastatale organismen gedane leveringen, spoedige betaling van de facturen van aankopen, toezicht te houden op de vastlegging van uitgaven, enz.

Van de andere kant wordt voorgesteld sommige van andere departementen afhangelende diensten in het C.B.B. op te nemen of er nieuwe op te richten. Aldus zou het wenselijk zijn over een degelijk ingericht laboratorium te beschikken, waardoor het mogelijk zou worden de aan te schaffen voorwerpen oordeelkundiger te kiezen, nieuwe producten, die tot nog toe gebezigde producten nuttig zouden kunnen vervangen, te onderzoeken, de keuring der aangeschafte producten met grotere waarborg te verrichten en een onpartijdiger onderscheid tussen de verschillende mededingende leveranciers te maken. Het zal eveneens gelegenheid geven na te gaan op welk gebied nieuwe producten, als plastic, glas, enz. kunnen gebruikt worden.

Het ware eveneens nuttig een dienst in te richten die zou belast worden met het in behoorlijke staat herstellen en opnieuw verdelen van allerhande materieel, als schrijf-, copieer- en rekenmachines, datumstempels en andere stempels, enz. Dit geldt mede voor de diensten voor het vervoevoudigen van bescheiden.

En effet, pour le moment, de nombreuses machines immobilisent un capital improductif par suite du manque de rendement. D'autre part, la centralisation de la reproduction des documents permettrait d'éviter le gaspillage de papiers dû à l'inexpérience d'un personnel utilisant les machines et permettrait en outre, de standardiser, à l'extrême, le matériel et les matières premières.

Enfin, on peut grouper à l'O.C.F. des produits d'entretien, tels que savons, produits désinfectants, brosses, torchons et autres. Ces objets pourraient être acquis dans des conditions bien plus avantageuses qu'actuellement, par suite d'achats massifs.

Votre Commission tient à marquer son accord avec toutes les mesures qui tendent vers un emploi plus judicieux et plus rationnel des crédits. Elle met cependant en garde contre l'idée de créer de nouveaux services pour autant que ceux-ci existent déjà dans d'autres domaines. Citons à titre d'exemple la création de laboratoires. Il semble qu'il serait plus économe de s'entendre et de confier les expertises aux laboratoires qui existent dans le pays.

LA POSTE.

Dans les rapports antérieurs, nous avons signalé le déficit, assez considérable, enregistré par l'Administration de la Poste. Il semble bien qu'aucune amélioration ne se produit de ce côté. En effet, le compte d'exploitation pour l'exercice 1947 se solde de nouveau par un solde déficitaire évalué à 457.416.711 francs.

Nous rappelons que la Poste ne dispose pas d'une comptabilité industrielle, de telle sorte qu'il n'est pas possible de dire avec précision dans quelles mesures le déficit présumé correspond à la réalité.

Il n'y a cependant pas de doute que le déficit est considérable. C'est ce qui nous a incité à demander, une fois de plus, les renseignements qui ont une influence sur cette situation. On les trouvera au tableau ci-après.

Inderdaad, voor het ogenblik is in een groot aantal machines een kapitaal belegd, dat improductief is ten gevolge van te klein rendement. Van de andere kant zou de centralisatie van het verveelvoudigen der bescheiden het mogelijk maken verspilling van papier, te wijten aan de onervarenheid van het personeel dat de machines bedient, te voorkomen en bovendien het materieel en de grondstoffen tot het uiterste te standardiseren.

Ten slotte kan het C.B.B. belast worden met al de aankopen van onderhoudsproducten als zeep, ontsmettingsstoffen, borstels, dweilen en zo meer. Door massale aankopen zouden die voorwerpen tegen heel voordeliger voorwaarden kunnen aangekocht worden.

Uw Commissie houdt er aan haar instemming te betuigen met al de maatregelen welke een oordeelkundiger en rationeler aanwending van de kredieten beogen. Zij waarschuwt evenwel tegen de idee nieuwe diensten op te richten voor zover deze reeds bestaan op andere gebieden. Vermelden wij, als voorbeeld, het oprichten van laboratoria. Het schijnt dat het economischer zou zijn zich met andere organismen te verstaan en de expertises toe te vertrouwen aan de laboratoria welke in het Land bestaan.

POSTERIJEN.

In de vorige verslagen hebben wij reeds gewezen op het tamelijk belangrijk tekort van het Bestuur der Posterijen. Het ziet er naar uit dat generlei verbetering zich daar heeft voorgedaan. Inderdaad, de exploitatierekening voor het dienstjaar 1947 sluit opnieuw met een nadelig saldo geraamd op 457.416.711 frank.

Wij herinneren er aan dat de Post niet over een bedrijfsboekhouding beschikt, zodat het niet mogelijk is met nauwkeurigheid te zeggen in welke mate het vermoedelijk tekort met de werkelijkheid overeenstemt.

Er valt echter niet aan te twijfelen dat het tekort aanzienlijk is. Dat heeft ons aangespoord eens te meer de inlichtingen te vragen die invloed hebben op die toestand. Men zal ze vinden in de volgende tabel.

Compte d'exploitation des Postes pour l'exercice 1947.
(Clôturé provisoirement le 31 janvier 1948.)

D É P E N S E S.

R E C E T T E S.

NATURE	1947	NATURE	1947
Frais de personnel	1.188.428.327	Produit de la vente de valeurs postales. .	662.874.185
Frais de matériel	98.000.000	Affranchissement en espèces	113.785.993
Subsides et subventions	310.000	Taxe d'affranchissement et d'écriture pour abonnements aux journaux	23.200.632
Frais de prévoyance sociale	231.311	Taxe sur la vente de permis de pêche . .	130.000
Frais divers	23.111.203	Produit de l'Office des chèques et virements postaux	66.181.367
Total des dépenses figurant au budget des Postes	1.310.080.841	Franchise de port (ce chiffre a été ramené au budget de 1948, à 5 1/2 millions, provinces, etc.)	81.221.044
Décompte avec les administrations étran- gères	9.520.000	Remboursements d'avances budgétaires .	5.200.000
Pensions	110.200.000	Sommes dues pour des prestations pour le compte d'autres administrations . .	42.857.000
Subsides à la Caisse des Ouvriers	2.524.622	Recettes diverses	12.000.000
Autres dépenses.	20.841.469		1.007.450.221
Marges financières	11.700.000	Excédent des dépenses sur les recettes. .	457.416.711
	1.464.866.932		1.464.866.932
	=====		=====

Exploitatierekening van de Posterijen over het dienstjaar 1947
(voorlopig afgesloten op 31 Januari 1948.)

UITGAVEN.

ONTVANGSTEN.

AARD	1947	AARD	1947
Kosten van personeel	1.188.428.327	Opbrengst van de verkoop van postwaar- den	662.874.185
Kosten van materieel	98.000.000	Frankering in speciën	113.785.993
Subsidiën en toelagen	310.000	Frankeer- en schrijfwertaks voor abonne- menten op nieuwsbladen	23.200.632
Kosten voor sociale voorzorg	231.311	Taks op de verkoop van visverloven	130.000
Verschillende kosten	23.111.203	Opbrengst van de Postcheck- en girodienst	66.181.367
Totaal van de op de begroting der Posterijen voorkomende uitgaven	1.310.080.841	Portvrijdom (dit cijfer werd op de begro- ting van 1948 verminderd tot 5 1/2 mil- lioën, provinciën, enz.)	81.221.044
Afrekening met de vreemde besturen	9.520.000	Terugbetalingen van begrotingsvoorschot- ten	5.200.000
Pensioenen	110.200.000	Sommen verschuldigd wegens dienstver- richtingen voor rekening van andere be- sturen	42.857.000
Subsidiën aan de Werkliedenkas	2.524.622	Allerlei ontvangsten	12.000.000
Andere uitgaven	20.841.469		1.007.450.221
Financiële lasten	11.700.000	Meer uitgegeven dan ontvangen	457.416.711
	1.464.866.932		1.464.866.932
	=====		=====

**Effectif du personnel
à l'Administration des Postes.**
**Effectief van het personeel
van het Bestuur der Posterijen.**

	Au-Op 31-12-1946	Au-Op 31-12-1947
1. Agents définitifs — <i>Vast personeel</i>	15.044	14.504
2. Agents temporaires — <i>Tijdelijk personeel</i>	689	679
3. Personnel auxiliaire (*) — <i>Hulppersonneel (*)</i>	9.169	10.095
	24.902	25.278

(*) Ce personnel n'est appelé en service qu'en cas de besoin pour l'accomplissement, soit des services complets, soit de services incomplets ou intermittents.

Dit personeel wordt slechts in geval van nood in dienst geroepen voor het uitvoeren hetzij van volledige, hetzij van onvolledige dagtaken of van intermitterende diensten.

**Rendement actuel du personnel
comparé au niveau d'avant-guerre.**

Pour apprécier le rendement du personnel des Postes, il doit être tenu compte :

1^o de la présence dans les effectifs d'un grand nombre d'auxiliaires qui n'ont ni l'ancienneté, ni la formation professionnelle voulues ni, pour les meilleurs, le stimulant d'une nomination définitive qui leur assurerait la stabilité de l'emploi et leur ouvrirait la carrière vers les emplois des catégories supérieures;

2^o des conditions dans lesquelles s'effectue actuellement le trafic et qui sont plus assujettissantes qu'avant 1940. Je signalerai : a) au point de vue du transport du courrier, la multiplication des envois de service recommandés déposés par les organismes publics, ainsi qu'une sérieuse augmentation du nombre des imprimés qui résulte du fait que la taxe de ces envois demeure fixée au taux de 1940;

b) au point de vue des opérations financières, l'accroissement absolument anormal du nombre de billets de banque à manipuler, dû au triplement (minimum) du montant des fonds manipulés et à la suppression du billet de 10.000 francs. Il faut mentionner aussi la complexité des taxes principales résultant de la réduction de 10 p. c. qui leur a été appliquée : fr. 0,65, fr. 1,35, fr. 3,15.

3^o de ce que les statistiques ne tiennent pas compte des prestations exceptionnelles qui, depuis la libération, ont été confiées à la Poste par le Gouvernement :

a) participation au déblocage des 40 p. c. (livrets d'épargne);

b) service de la douane et des licences dans les bureaux de poste;

c) extension prise par le service des cartes de vacances populaires;

**Rendement van het personeel in vergelijking
met het peil van vóór de oorlog.**

Om het rendement van het personeel der Posterijen te waarden, moet rekening worden gehouden met :

1^o de aanwezigheid onder de effectieven van een groot aantal hulpbedienden die noch de gewenste anciënniteit, noch de gewenste beroepsvorming noch, wat de besten betreft, de prikkel hebben van een vaste benoeming welke hun de ambtsvastheid zou verzekeren en de loopbaan naar de bedieningen der hogere categorieën voor hen zou openstellen;

2^o de voorwaarden waarin thans het verkeer wordt verzekerd en die meer inspanning vergen dan vóór 1940. Ik wil wijzen : a) wat het vervoer van de post betreft, op het steeds toenemend getal aangetekende dienststukken welke door de openbare organismen worden afgegeven, alsmede op een werkelijke vermeerdering van het aantal drukwerken ten gevolge van het feit dat het port voor die zendingen sedert 1940 onveranderd gebleven is;

b) wat de financiële verrichtingen betreft, op de volstrekt abnormale vermeerdering van het aantal te verhandelen bankbiljetten, te wijten aan het feit dat (ten minste) driemaal meer geld wordt verhandeld en aan het buiten omloop stellen van de biljetten van 10.000 frank. Ook dient nog vermeld het lastig berekenen van het bedrag der voornaamste porten ten gevolge van de verlaging met 10 t. h. : fr. 0,65, fr. 1,35, fr. 3,15.

3^o het feit dat de statistieken geen melding maken van de veelvuldige buitengewone prestaties welke sedert de bevrijding door de Regering aan de Post werden opgelegd :

a) deelname aan het deblokken van de 40 % (spaarboekjes);

b) dienst der douane en der vergunningen in de postkantoren;

c) uitbreiding genomen door de dienst der volksverlofkaarten;

d) services de convoyage de dépêches et de fonds dans les circuits automobiles créés à défaut de trains;

e) vente de timbres de licence et des valeurs de sécurité sociale;

f) distribution aux agriculteurs de bons de cotisation à l'assurance maladie-invalidité;

g) livrets d'épargne aux prisonniers de guerre;

h) réception et répartition des combustibles de tous les services de l'Etat;

i) rééquipement ménager;

j) remboursement des bons d'allocations compensatoires;

k) intervention des percepteurs des postes dans la réception, la répartition et le transport, jusqu'à la mise en cave, du charbon et du bois d'allumage destinés au chauffage des bâtiments de tous les services publics fonctionnant dans le ressort des cantons postaux de la perception même et, éventuellement, de ses bureaux sous-comptables, c'est-à-dire dans un rayon dépassant souvent 10 kilomètres;

4° de ce que, au même titre que les employeurs privés, les chefs immédiats de nos bureaux sont astreints à un fort surcroît de travail résultant de l'application des lois sociales (sécurité sociale des auxiliaires-employés et auxiliaires-facteurs) et voient leur tâche compliquée par les fréquentes revisions de barèmes, d'indemnités, etc.

Les nombreux éléments détaillés ci-dessus permettent d'affirmer que le rendement moyen n'est pas inférieur à celui d'avant-guerre et que la productivité des agents définitifs est égale, si pas supérieure, à celle de 1938.

* * *

d) diensten voor begeleiding van bij gebrek aan treinen met automobielen vervoerde brievenmalen en geldzendingen;

e) verkoop van vergunningzsegels en van de waarden voor maatschappelijke zekerheid;

f) uitreiking aan de landbouwers van bons voor bijdrage in de verzekering tegen ziekte-invaliditeit;

g) spaarboekjes aan de krijgsgevangenen;

h) inontvangstneming en verdeling van de brandstoffen voor al de Staatsdiensten;

i) huishoudelijke wederuitrusting;

j) uitbetaling van de compensatiebons;

k) tussenkomst van de postontvangers in de inontvangstneming, de verdeling en het vervoeren tot bij het kelderen, van de steenkolen en het brandhout voor de verwarming der gebouwen van al de openbare diensten welke binnen het postkantoor der ontvangerij zelf en, eventueel, binnen dat van de onderrekenplichtige kantoren gelegen zijn, dit wil zeggen, binnen een kring met een straal van dikwijls meer dan 10 kilometer;

4° het feit dat de onmiddellijke chefs van onze kantoren, net als de private werkgevers, meer werk hebben wegens de toepassing van de sociale wetten (maatschappelijke zekerheid van de hulpbedienden en hulpbestellers) en dat hun taak lastiger wordt door de herhaalde herzieningen van weddeschalen, vergoedingen, enz.

Aan de hand van de talrijke hiervoren uiteengezette elementen kan worden bevestigd dat het gemiddeld rendement niet minder is dan het rendement van vóór de oorlog en dat de vaste bedienden evenveel, zo niet meer, presteren dan in 1938.

* * *

**Opérations effectuées en 1947 par la Poste pour le compte d'autres départements
moyennant indemnités.**

DÉPARTEMENTS OU ORGANISMES	NATURE DES OPÉRATIONS	INDEMNITÉS
1. Ministère des Finances.	Vente de valeurs fiscales	6.863.000,— (1) +
	Assainissement monétaire : mesures diverses concernant le déblocage	8.838.720,— (2) +
2. Ministère du Travail et de la Prévoyance Soc.	Fabrication de timbres-retraite	91.358,— +
	Vente de timbres-retraite	3.042.932,— (1) +
	Vente de cartes de versement	
	Distribution des avis des cartes de versement. .	360.122,60 (1) +
3. Ministère de l'Agriculture.	Fabrication de permis de pêche	56.567,70 +
4. Ministère des Affaires Etrangères.	Fabrication de timbres consulaires	64.852,90 +
5. Fonds National de Rééquipement Ménager.	Estampillage des bons validés	2.880.981,— (2) +
6. Ministère des Colonies.	Fabrication de timbres-poste du Congo Belge et du Ruanda-Urundi	—
	Vente de ces timbres	51.026,— +
7. Commission administrative mixte belgo-luxembourgeoise.	Fabrication de timbres de licences	16.562,80 +
	Vente de timbres de licences	258.900,— (1) +
8. Service National de Sécurité Sociale .	Vente de valeurs de sécurité sociale.	400.000,— (1) +
9. Société Nationale des Chemins de Fer Belges.	Fabrication de timbres de service	8.307,20
	Fabrication de timbres « chemins de fer » . .	228.688,70
	Fabrication de timbres pour colis postaux . .	45.258,—
	Vente de timbres pour colis postaux et de bulletins d'expédition	—
10. Caisse d'Epargne.	Fabrication de coupons-reçus	122.797,50
	Dépôts et remboursements	28.000.000,— (2)

Bewerkingen door de Post voor rekening van andere departementen in 1947 gedaan tegen vergoeding.

DEPARTEMENTEN OF ORGANISMEN	AARD VAN DE BEWERKINGEN	VERGOEDINGEN
1. Ministerie van Financiën.	Verkoop van fiscale waarden	6.863.000,— (1) +
	Muntsanering : allerlei maatregelen betreffende de deblokkering	8.838.720,— (2) +
2. Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.	Fabricatie van lijfrentezegels	91.358,— +
	Verkoop van lijfrentezegels	3.042.932,— (1) +
	Verkoop van stortingskaarten	
	Bestelling van de berichtgevingen der stortingskaarten	360.122,60 (1) +
3. Ministerie van Landbouw.	Fabricatie van visverloven	56.567,70 +
4. Ministerie van Buitenlandse Zaken	Fabricatie van consulaire zegels	64.852,90 +
5. Nationaal Fonds voor Huishoudelijke Heruitrusting.	Afstempelen van de geldig gemaakte bons, . . .	2.880.981,— (2) +
6. Ministerie van Koloniën.	Fabricatie van postzegels van Belgisch-Congo en van Ruanda-Urundi	—
	Verkoop van deze zegels	51.026,— +
7. Gemengde Belgisch-Luxemburgse Bestuurlijke Commissie.	Fabricatie van vergunningszegels	16.562,80 +
	Verkoop van vergunningszegels	258.900,— (1) +
8. Nationale Dienst voor Maatschappelijke Zekerheid.	Verkoop van maatschappelijke zekerheidswaarden	400.000,— (1) +
9. Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.	Fabricatie van dienstzegels	8.307,20
	Fabricatie van spoorwegzegels	228.688,70
	Fabricatie van postcollizegels	45.258,—
	Verkoop van postcollizegels en van verzendingsbulletins	—
10. Spaarkas.	Fabricatie van Spaarkaszegels	122.797,50
	Inlagen en uitkeringen	28.000.000,— (2)

DÉPARTEMENTS OU ORGANISMES	NATURE DES OPÉRATIONS	INDEMNITÉS
11. Commissariat Général du Tourisme.	Répartition de cartes de vacances populaires. .	70.000,— +
12. Régie T. T.	Prestations diverses	5.443.226,—
13. Affaires Economiques.	Paiement de l'indemnité compensatoire aux consommateurs de charbon domestique	5.786.676,— +
14. Affaires Economiques.	Paiement des bons de compensation (généraux et spéciaux)	14.044.442,— (2) +
15. Tous départements.	Transport de la correspondance de service . .	81.221.044,— +
		157.895.462,40
		=====

(1) Montant pour l'exercice 1946, celui de 1947 n'étant pas encore fixé.

(2) Chiffres provisoires.

+ Ces prestations ne donneront plus lieu à indemnité à partir de l'exercice 1948.

**Opérations effectuées pour d'autres départements et pour lesquels
aucune redevance n'est payée.**

DÉPARTEMENTS OU ORGANISMES	OPÉRATIONS
1. Services généraux (Service des Combustibles).	Réception et répartition du charbon entre les divers services publics pour le chauffage des bâtiments publics. Surveillance des envois et paiement des factures : 375.000 fr.
2. Finances.	Paiement des coupons d'intérêt. Fonds des Combattants : 360.000 fr.
3. Intérieur.	Paiement de jetons de présence à l'occasion des élections législatives : 400.000 fr.
4. Gouvernements provinciaux.	Paiement des jetons de présence et de menues dépenses à l'occasion des élections provinciales : 400.000 fr.
5. Administrations communales.	Distribution de paquets de bulletins de vote à l'occasion des élections communales : 300.000 fr.
6. Caisse des Ouvriers	Avances de fonds pour secours et remboursement des frais médicaux et pharmaceutiques : peu important.

DÉPARTEMENTEN OF ORGANISMNE	AARD DER BEWERKINGEN	VERGOEDINGEN
11. Commissariaat-Generaal voor Toerisme.	Verdeling van volksverlofkaarten	70.000,— +
12. Regie van T. T.	Allerlei prestaties	5.443.226,—
13. Economische Zaken.	Betaling van de Compensatievergoeding aan de verbruikers van huiskolen	5.786.676,— +
14. Economische Zaken	Betaling van de compensatiebons (algemene en bijzondere)	14.044.442,— (2) +
15. Alle departementen.	Vervoer van de dienstbriefwisseling.	81.221.044,— +
		157.895.462,40
		=====

(1) Bedrag voor het dienstjaar 1946, dit van 1947 nog niet vastgesteld zijnde.

(2) Voorlopige cijfers.

+ Deze prestaties zullen niet meer vergoed worden van het dienstjaar 1948 af.

**Voor andere departementen geleverde prestaties waarvoor
geen vergoeding betaald wordt.**

DEPARTEMENTEN OF ORGANISMEN	BEWERKINGEN
1. Algemene Diensten (Dienst der Brandstoffen).	Inontvangstneming en verdeling van de kolen onder de verschillende openbare diensten voor de verwarming van de openbare gebouwen. Toezicht op de zendingen en betaling van de facturen : 375.000 fr.
2. Financiën.	Betaling van interestcoupons. Strijdersfonds : 360.000 fr.
3. Binnenlandse Zaken.	Presentiegeld betaald ter gelegenheid van de wetgevende ver- kiezingen : 400.000 fr.
4. Provinciale Gouvernemenen.	Presentiegeld en geringe uitgaven betaald ter gelegenheid van de provinciale verkiezingen : 400.000 fr.
5. Gemeentebesturen.	Bestellingen van pakken stembiljetten ter gelegenheid van de gemeenteverkiezingen : 300.000 fr.
6. Werkliedenkas.	Voorschotten voor hulpelden en terugbetalingen van me- dische en pharmaceutische kosten : onbeduidend.

L'établissement des Assurances Sociales d'Eupen-Malmédy bénéficie de l'exonération des taxes pour les opérations qu'il ordonne sur les sept comptes de chèques postaux dont il a la gestion et ce, jusqu'au moment où il sera mis définitivement fin à l'ancienne législation allemande sur les assurances sociales dans les cantons d'Eupen-Malmédy et Saint-Vith, législation abrogée par l'arrêté du Régent du 25 février 1947.

D'autre part, les mesures d'ordre monétaire prises par le Gouvernement depuis la libération du territoire, ont imposé à l'Office des Chèques Postaux l'ouverture de milliers de comptes nouveaux relatifs aux dépôts de billets de banque et aux sommes temporairement ou définitivement bloquées provenant des comptes courants ordinaires. Actuellement, il en existe encore 57.000. Les déblocages partiels ou totaux, l'allocation de l'intérêt des capitaux transformés en obligations de l'assainissement monétaire, la concentration à l'Office des Chèques des comptes « billets anciens » tenus antérieurement par la Banque Nationale, imposent au dit Office des Chèques des prestations considérables. En dehors de l'indemnisation du chef des intérêts annuels liquidés aux intéressés, les services dont il s'agit ne sont pas rémunérés.

Le niveau des tarifs postaux.

Nous croyons inutile de reproduire la longue liste des tarifs postaux. Les coefficients d'augmentation des tarifs postaux se situent entre 1 et 1,80. Cela signifie qu'il y a toujours des tarifs en vigueur qui depuis 1939 n'ont subi aucune augmentation. L'augmentation maximum est de dix pour cent. Il y a une exception à cette règle, notamment le droit d'express qui a été porté de fr. 1,75 à fr. 4,50, soit le coefficient 2,57.

Bien plus, la diminution de 10 % qui, entre parenthèses, a donné lieu à une grosse spéculation dans le monde de la philatélie, est toujours en vigueur.

La suppression du Service du dimanche pour les facteurs.

Suivant l'article 5 de la loi du 30 mai 1879, la Poste est tenue d'effectuer une distribution de correspondance *une fois par jour*.

La suppression de la distribution ne pourrait donc être réalisée que moyennant le vote d'une loi modifiant l'article 5 précité.

En attendant, l'Administration s'efforce d'alléger autant que possible la tâche dominicale des facteurs distributeurs.

1^o Des démarches ont été effectuées auprès des éditeurs pour qu'ils déposent leurs publications hebdomadaires le vendredi au lieu du samedi, de façon que celles-ci ne soient plus distribuées le dimanche.

2^o Le courrier volumineux pour les firmes importantes qui arrive au bureau le dimanche matin,

De Dienst der Sociale Verzekeringen van Eupen-Malmédy is vrijgesteld van de taksen voor de verichtingen, die hij doet op de zeven postcheckrekeningen die hij beheert, en dit tot op het ogenblik dat de vroegere Duitse wetgeving op de sociale verzekeringen in de kantons Eupen-Malmédy en Sankt-Vith, definitief zal ophouden te bestaan, welke wetgeving ingetrokken is bij besluit van de Regent dd. 25 Februari 1947.

Anderzijds hebben de door de Regering sedert de bevrijding van het grondgebied genomen geldelijke maatregelen het Bestuur der Postchecks verplicht duizenden nieuwe rekeningen te openen voor de gedeponeerde bankbiljetten en voor de tijdelijk of definitief geblokkeerde sommen voortkomende van gewone lopende rekeningen. Thans zijn er nog 57.000. Door de gehele of gedeeltelijke deblokkeerders, het uitkeren van de interesten der in munt-saneringsobligaties omgezette kapitalen, de concentratie bij het Bestuur der Postchecks van rekeningen « oude bankbiljetten » die vroeger door de Nationale Bank werden gehouden, worden aan bedoeld Bestuur zeer grote prestaties opgelegd. Behalve de vergoeding uit hoofde van de jaarlijkse interesten aan de belanghebbenden uitgekeerd, worden de diensten waarover het gaat, niet bezoldigd.

Het peil der posttarieven.

Wij achten het overbodig de lange lijst der posttarieven weer te geven. De coëfficiënten van verhoging der posttarieven gaan van 1 tot 1,80. Dat betekent dat er nog steeds tarieven worden toegepast die sedert 1939 generlei verhoging hebben ondergaan. De hoogste verhoging bedraagt 80 t. h. Er bestaat een uitzondering op die regel, inzonderheid het recht voor spoedbestelling, dat van fr. 1,75 op fr. 4,50 gebracht werd, zegge coëfficiënt 2,57.

Wat meer is, de verlaging van 10 t. h. die, tussen haakjes gezegd, aanleiding heeft gegeven tot een ruime speculatie in de wereld der philatelie, geldt nog steeds.

De afschaffing van de Zondagdienst voor de bestellers.

Volgens artikel 5 van de wet van 30 Mei 1879 is de Post er toe gehouden de poststukken *eenmaal per dag* uit te reiken.

De uitreiking zou dus enkel kunnen worden afgeschaft zo een wet tot wijziging van voormeld artikel 5 gestemd werd.

In afwachting tracht het Bestuur de Zondagstaak van de bestellers-uitreikers zoveel mogelijk te verlichten.

1^o Bij de uitgevers werden stappen gedaan om te verkrijgen dat zij hun weekbladen Vrijdags in plaats van Zaterdags zouden afgeven, zodat die bladen niet meer 's Zondags moeten besteld worden.

2^o De voor belangrijke firma's bestemde omvangrijke post, welke de Zondagmorgen op het kantoor

n'est distribué que le lundi à la première sortie, moyennant accord des destinataires.

3° Là où la chose est réalisable, on a remplacé le service dominical des leveurs de boîtes aux lettres par un service d'autos.

Programme de modernisation.

Un programme étendu de modernisation, de mécanisation et d'équipement en outillage des services postaux extérieurs, à réaliser en 5 années, a été mis sur pied. Il comprend pour 1948 :

a) l'acquisition de machines à trier pour les importants bureaux de tri : Anvers 10, Liège 10, Charleroi I et Bruxelles-Midi (lors de l'ouverture du nouveau bureau);

Une machine à trier du type « Transorma » fonctionne actuellement au bureau de Gand 10 et une à l'Office des Chèques Postaux. Dès à présent, on peut déduire de l'utilisation de cette machine à Gand 10 que le remplacement du tri manuel par le tri mécanique présente de sérieux avantages dans les bureaux importants où le trafic le justifie;

b) organisation d'un bureau de tri centralisateur dans les nouveaux bâtiments de la station de Bruxelles-Midi;

Ce bureau sera équipé de la façon la plus moderne : ascenseurs, machines à trier, transporteurs, etc., et deviendra la plaque tournante du service des paquets postaux;

c) l'extension du transport du courrier par automobiles à toutes les localités où ce transport s'impose;

d) l'achat de machines-comptables, de machines à calculer ordinaires, de machines à adresser, de timbreuses et de timbreuses en relief, d'ascenseurs, de tubes pneumatiques, d'escalateurs et d'un « Pater-noster » à l'usage de l'Office des Chèques Postaux;

e) l'achat de presses, linotypes, rogneuses et plieuses indispensables pour l'imprimerie dudit Office;

f) acquisition de matériel divers en vue du rééquipement des bureaux (machines à calculer, machines à écrire, appareils automatiques pour la distribution de timbres-poste, tracteurs types à 2 moteurs et une direction, etc.);

g) l'utilisation de l'hélicoptère comme moyen de transport du courrier postal en est encore au stade expérimental.

Récapitulation.

En récapitulant les explications fournies par l'Administration des Postes, nous arrivons aux résultats suivants :

Déficit présumé pour l'année 1947 : 457.416.711 fr.

toekomst, wordt slechts 's Maandags bij de eerste ronde uitgereikt, op voorwaarde dat de geadresseerden hiermede akkoord gaan.

3° Daar waar zulks mogelijk is, werd de Zondagdienst van de buslichters vervangen door een auto-dienst.

Programma van modernisering.

Een in vijf jaren te verwezenlijken uitgebreid programma van modernisering, van mechanisatie en van uitrusting van de buitendiensten der posterijen werd opgemaakt. Het omvat voor 1948 :

a) het aanschaffen van sorteermachines ten behoeve van de grote sorteerkantoren; Antwerpen 10, Luik 10, Charleroi I en Brussel-Zuid (bij het in werking treden van het nieuw kantoor).

Een sorteermachine van het type « Transorma » werkt thans ten kantore Gent 10 en een bij het Bestuur der Postchecks. Van nu af kan men uit het gebruik van deze machine te Gent 10 afleiden dat het vervangen van de handsortering door de mechanische sortering ernstige voordelen biedt in de grote kantoren waar het verkeer zulks wettigt;

b) inrichting van een centraliserend sorteerkantoor in de nieuwe gebouwen van het station Brussel-Zuid.

Dit kantoor zal op de meest moderne wijze uitgerust worden : liften, sorteermachines, vervoerbanden, enz. en zal de draaischijf worden van de dienst der postpakketten;

c) de uitbreiding van het vervoer van de post per autowagen tot alle plaatsen waar zulks nodig is;

d) de aankoop van comptabiliteitsmachines, gewone telmachines, adresseermachines, stempelmachines en reliëfstempelmachines, liften, pneumatische vervoerbuizen, escalators en van een « Pater-noster » ten behoeve van de dienst der Postchecks;

e) de aankoop van persen, zet-, snij- en plooi-machines die voor de drukkerij van genoemde dienst onontbeerlijk zijn;

f) aankoop van allerhande materieel met het oog op de uitrusting van de kantoren (telmachines, schrijfmachines, postzegel-automaten, tractoren-type met 2 motoren en één stuur, enz.);

g) het benuttigen van het hefschroefvliegtuig als vervoermiddel voor de brievenmalen is nog in zijn proefstadium.

Samenvatting.

De samenvatting van de door het Bestuur der Posterijen gegeven uitleggingen leidt ons tot de volgende resultaten :

Vermoedelijk tekort voor het jaar 1947 : 457 miljoen 416.711 frank.

Rien n'indique que la situation se présentera sous un jour meilleur en 1948. Les recettes prévues en 1947 pour la franchise de port se montaient à 81.221.044 francs et seront ramenées à 5,5 millions. Il est peu probable que le volume des opérations augmentera d'une façon telle que cette somme pourra être récupérée. D'ailleurs, d'après les évaluations, le déficit de 1948 sera de 468.876.600 francs.

Les causes du déficit ne sont pas imputables au personnel. Le nombre des agents définitifs et temporaires a diminué légèrement. L'effectif du personnel auxiliaire, par contre, a augmenté quelque peu. Cela n'a qu'une influence minime sur l'exploitation, vu que ces agents ne sont appelés en service que pour autant que les nécessités le justifient.

Le rendement du personnel semble avoir atteint de nouveau le niveau d'avant-guerre.

Il est sans doute possible de trouver des méthodes allégeant dans une certaine mesure les dépenses. Parmi ces mesures, il faut retenir la suppression du service du dimanche. D'après les renseignements fournis par l'Administration, plusieurs entreprises importantes se sont déjà ralliées à cette mesure. Dès lors, il semble bien qu'il n'y ait plus de raison pertinente pour en faire une mesure générale.

Du côté des recettes, il nous est impossible d'émettre une idée quant aux indemnités payées à la Poste par d'autres administrations publiques ou par des organismes paraétatiques. Seule une étude approfondie pourrait faire déceler dans quelles mesures les indemnités payées correspondent à la réalité.

La cause essentielle du déficit est la disproportion entre l'augmentation des traitements et l'augmentation des tarifs postaux. Si l'Administration des Postes a voulu faire la démonstration que le traitement ne joue aucun rôle dans l'établissement du prix de revient, il faut reconnaître à la lumière des faits, qu'elle a échoué. Pour la rationalisation, on peut diminuer cette influence, mais il n'est cependant pas possible de l'éliminer totalement.

La Poste, service public par excellence, ne peut, à notre avis, réaliser de bénéfice. Elle doit donc tendre à maintenir les tarifs le plus bas possible. Il ne se justifie cependant pas, à notre avis, de faire peser sur le contribuable des déficits considérables, et cela au moment où un effort sérieux s'impose pour équilibrer le budget de l'Etat.

Dans ces conditions, il nous semble que des mesures s'imposent pour assainir l'exploitation financière de la Poste.

A notre avis, le moment est venu de doter la Poste d'un statut spécial qui la transformera en une entreprise autonome, chargée d'exploiter au plus bas prix, mais limitant et supprimant, si possible, les interventions massives de l'Etat.

Niets wijst er op dat de toestand zich in 1948 beter zal voordoen. De in 1947 voor de portvrijdom voorziene ontvangsten beliepen 81.221.044 frank en zullen tot 5,5 miljoen teruggebracht worden. Het is weinig waarschijnlijk dat de omvang der verrichtingen zo zal toenemen dat die som zal kunnen verhaald worden. Trouwens, volgens de ramingen zal het tekort in 1948, 468.876.600 frank bedragen.

De oorzaken van het tekort zijn niet aan het personeel te wijten. Het getal vaste en tijdelijke personeelsleden is lichtjes gedaald. Het effectief van het hulppersoneel daarentegen, is ietwat verhoogd. Dat is slechts van geringe invloed op de exploitatie, vermits die personeelsleden slechts in dienst geroepen worden voor zover het noodzakelijk is.

Het rendement van het personeel schijnt het vooroorlogs peil bereikt te hebben.

Het is ongetwijfeld mogelijk methodes te vinden die de uitgaven in zekere mate verlichten. Onder die maatregelen dient de afschaffing van de Zondagdienst vermeldt. Volgens de door het Bestuur verstrekte inlichtingen hebben verscheiden belangrijke bedrijven zich reeds bij die maatregel aangesloten. Derhalve lijkt het wel dat er geen pertinente reden meer voorhanden is om er een algemene maatregel van te maken.

Wat de ontvangsten betreft, is het ons onmogelijk een idee vooruit te zetten inzake de vergoedingen aan de Post betaald door andere openbare besturen of door parastatale organismen. Alleen een grondige studie zou kunnen aantonen in welke mate de betaalde vergoedingen overeenstemmen met de werkelijkheid.

De hoofdoorzaak van het tekort is de wanverhouding tussen de verhoging der wedden en de verhoging der posttarieven. Indien het Postbestuur heeft willen bewijzen dat de wedde generlei rol vervult bij het vaststellen van de kostprijs, moet, aan de hand der feiten, erkend worden dat het daarin niet geslaagd is. Voor de rationalisatie kan die invloed verminderd worden, doch het is echter niet mogelijk die invloed totaal uit te schakelen.

De Post, een bij uitstek openbare dienst, mag, onzes inziens, geen winst verwezenlijken. Zij moet het er dus op aanleggen de tarieven zo laag mogelijk te behouden. Het is echter niet gerechtvaardigd overgrote tekorten op de belastingplichtigen te doen drukken op een ogenblik dat een ernstige krachtsinspanning geboden is om de Staatsbegroting in evenwicht te brengen.

In die voorwaarden lijkt het ons dat maatregelen dienen genomen om de financiële exploitatie van de Post te saneren.

Wij zijn de mening toegedaan dat het ogenblik gekomen is om een bijzonder statuut voor de Post op te maken, waardoor zij een zelfstandig bedrijf zal worden, met de opdracht tegen de laagste prijs te exploiteren, doch, zo mogelijk, onder beperking en afschaffing van de massale Staatstussenskomsten.

Les Comptes chèques postaux.**RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX.**

Le nombre des *affiliés* s'est accru de 13.652 en 1947. Le nombre des comptes à fin 1947, s'élevait à 617.079.

Le nombre des *opérations* s'est accru de 16.360.000 en 1947.

L'*avoir global*, au 31 décembre 1947, s'élevait à fr. 27.340.425.043,93.

L'*augmentation du personnel* est proportionnelle à la moyenne des pourcentages de l'augmentation du nombre des nouveaux comptes et du nombre des opérations.

Le nombre d'*adhérents* au service de paiement à vue des chèques de caisse aux bureaux de poste de Liège I et d'Anvers I, s'est élevé respectivement

en 1946 : à 7.817 et à 9.302;
en 1947 : à 8.857 et à 11.945.

Le nombre d'*opérations* a atteint respectivement pour les trois derniers mois de chacun des deux exercices envisagés :

pour Liège I : 6.163 et 10.580;
pour Anvers I : 5.408 et 12.336.

Observations.

Des quelques renseignements qui précèdent on peut conclure que l'Office des Comptes Chèques Postaux continue à augmenter les services qu'il rend à l'Etat et au public.

Le rendement des bureaux de Liège et d'Anvers, dont nous avons exposé l'exploitation déficitaire dans le rapport de l'année passée, semble s'améliorer.

Le maintien de ces bureaux se justifie, puisqu'on peut espérer qu'ils parviendront à couvrir leurs frais dans un avenir plus ou moins rapproché.

Il est difficile de dresser un compte d'exploitation pour ce service. Pour serrer la réalité de près, il faudrait en effet faire intervenir des éléments, dont il serait assez délicat d'estimer l'importance.

A notre avis, cette exploitation est bénéficiaire. Elle couvre non seulement ses dépenses, mais elle laisse un bénéfice, dont il est difficile, d'évaluer l'importance.

De Postchecks.**ALGEMEEN INLICHTINGEN.**

Het getal *aangesloten* is in 1947 met 13.652 verhoogd. Het getal rekeningen, einde 1947, bedroeg 617.079.

Het getal *verrichtingen* is in 1947 toegenomen met 16.360.000.

Het *globaal tegoed* op 31 December 1947 bedroeg : fr. 27.340.425.043,93.

De *verhoging van het personeel* is in verhouding tot het gemiddelde percentage van de verhoging van het getal nieuwe rekeningen en van het getal verrichtingen.

Het getal *aangeslotenen* bij de dienst voor het betalen op zicht van kaschecks in de postkantoren Luik I en Antwerpen I is respectievelijk :

in 1946 : tot 7.817 en tot 9.302 geklommen;
in 1947 : tot 8.857 en tot 11.945 geklommen.

Het getal *verrichtingen* heeft respectievelijk voor de laatste drie maanden van elk der twee beschouwde dienstjaren bereikt :

voor Luik I : 6.163 en 10.580;
voor Antwerpen I : 5.408 en 12.336.

Opmerkingen.

Uit de enkele inlichtingen die voorafgaan kan worden afgeleid dat het Bestuur der Postchecks steeds meer en meer diensten aan de Staat en aan het publiek bewijst.

Het rendement van de kantoren Luik en Antwerpen, waarvan wij de deficitaire exploitatie in het verslag van het vorig jaar hebben uiteengezet, schijnt te verbeteren.

Het behoud van die kantoren is gerechtvaardigd, vermits mag worden verwacht dat zij binnen een min of meer nabije toekomst hun kosten zullen kunnen dekken.

Het is moeilijk een exploitatieregeling voor die dienst op te maken. Om de werkelijkheid nabij te komen zouden inderdaad elementen moeten in rekening komen waarvan het schatten der belangrijkheid een tamelijk kiese zaak zou zijn.

Naar onze mening sluit die exploitatie met winst. Zij dekt niet alleen haar uitgaven, maar ze laat een winst waarvan de hoegrootheid moeilijk kan geraamd worden.

COMMISSARIAT GENERAL AU TOURISME**Effectif et Dépenses de Personnel.**

L'effectif du personnel du Commissariat Général du Tourisme comprenait fin 1947 :

- 1 Commissaire Général;
- 2 Conseillers;
- 5 Inspecteurs;
- 1 Conseiller artistique;
- 2 Sous-chefs de bureau;
- 1 Traducteur interprète;
- 15 rédacteurs et autres agents subalternes.

La somme totale des dépenses s'est élevée pour l'année 1947 à 1.998.874 francs (rémunération du personnel) et 176.380 francs (indemnités diverses : déplacements à l'intérieur du pays, fonctions supérieures, etc.).

Le total des dépenses de 1947 du chef de déplacements et voyages à l'étranger du personnel dépendant du Commissariat a été de 49.687,06 fr.

Nous soulignons avec satisfaction que, malgré la complexité de ce service et le grand effort demandé au Commissariat, l'effectif et les dépenses de personnel sont tenus dans des limites qui ne peuvent donner lieu à critique.

De nombreux déplacements ont été faits à l'étranger. S'il est vrai que les fonctionnaires de ce service jouissent de certaines facilités, il est juste de constater que les frais portés en compte sont minimes.

Les crédits dont dispose le Commissariat.

Pour l'exercice 1948, est proposé le même crédit que pour 1947, c'est-à-dire 17.000.000 francs.

Le crédit de 1947 a été dépensé de la façon suivante et la même répartition est proposée pour 1948 :

5.000.000 de francs pour l'équipement des homes de vacances, auberges de jeunesse, gîtes d'étapes, maisons des Amis de la Nature et œuvres similaires;

4.000.000 de francs seront consacrés, sur base de l'arrêté de financement des stations thermales, à l'équipement touristique des villes de Spa, Ostende et Chaudfontaine;

750.000 francs seront consacrés au financement des Syndicats d'initiative;

180.000 francs seront consacrés à aider l'action des Fédérations touristiques provinciales;

6.650.000 francs pour la publicité;

420.000 francs pour développer l'activité de propagande des Comités interfrontières auxquels la Belgique appartient.

On peut estimer que les crédits alloués sont insuffisants, mais pour le moment, il ne faut pas espérer obtenir davantage.

Il y a cependant des économies qui se traduisent par des pertes directes ou indirectes. Chez les travailleurs, l'habitude de se déplacer pendant les

**COMMISSARIAAT-GENERAAL
VOOR TOERISME.****Effectief en Uitgaven voor het Personeel.**

Het effectief van het personeel van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme bestond, einde 1947, uit :

- 1 Commissaris-Generaal;
- 2 Adviseurs;
- 5 Inspecteurs;
- 1 Kunstadviseur;
- 2 Onderbureelhoofden;
- 1 Vertaler-tolk;
- 15 Opstellers en andere ondergeschikte bedienden.

Het gezamenlijk bedrag der uitgaven beliep voor het jaar 1947, 1.998.874 frank (bezoldiging van het personeel) en 176.380 frank (allerlei vergoedingen : verplaatsingen in het binnenland, hogere functies, enz.).

Wegens verplaatsingen en reizen naar het buitenland van het personeel van het Commissariaat werd in 1947 in totaal uitgegeven fr. 49.687,06.

Met genoegen vestigen wij er de aandacht op dat, niettegenstaande de complexiteit van die dienst en de grootte van het Commissariaat gevraagde krachtsinspanning, het effectief en de uitgaven voor het personeel gehouden zijn binnen perken die tot generlei kritiek kunnen aanleiding geven.

Talrijke reizen naar het buitenland werden gedaan. Zo het waar is dat de ambtenaars van die dienst zekere faciliteiten genieten, is het billijk vast te stellen dat de in rekening gebrachte kosten gering zijn.

Kredieten**waarover het Commissariaat beschikt**

Voor het dienstjaar 1948 is hetzelfde krediet als voor 1947 voorgesteld nl. 17.000.000 frank.

Het krediet voor 1947 werd op de volgende wijze besteed en dezelfde verdeling is voorgesteld voor 1948 :

5.000.000 frank voor de uitrusting van de vacantiehuizen, jeugdherbergen, wandelhemen, huizen der Vrienden van de Natuur en gelijkaardige werken;

4.000.000 frank zullen op grond van het besluit tot financiering van de badplaatsen, besteed worden aan de toeristische uitrusting van de steden Spa, Oostende en Chaudfontaine;

750.000 frank zullen worden besteed aan de financiering van de Verenigingen voor Vreemdelingenverkeer;

180.000 frank zullen besteed worden tot steun van de werking der Provinciale Toeristische Federaties;

6.650.000 frank voor de publiciteit;

420.000 frank voor de uitbreiding van de propagandabedrijvigheid van de Comités voor grenstoeurisme waartoe België behoort.

Men mag voorzien dat de toegekende kredieten ontoereikend zijn, doch voor het ogenblik moeten geen hogere verwacht worden.

Er zijn echter bezuinigingen die rechtstreeks of onrechtstreeks verliezen tot gevolg hebben. Bij de arbeiders schijnt de gewoonte, zich gedurende de

vacances ou de les passer ailleurs que chez eux, semble se développer très vite. Le phénomène est heureux et aura des répercussions extrêmement favorables à plusieurs points de vue.

Il faut cependant constater que le Pays est encore insuffisamment outillé pour satisfaire tous les besoins et surtout permettre aux plus humbles de passer quelques jours dans les régions touristiques de la Belgique.

Le problème des auberges de jeunesse n'est pas moins urgent. Si la jeunesse acquiert le goût de voyager, elle continuera à le faire plus tard. Le désir de voyager, le goût de la simplicité encouragent l'esprit d'épargne.

Tenant compte des nécessités qui sont très grandes, des retards qu'il faut combler, une somme de 5 millions est largement insuffisante.

Il en est de même de l'équipement touristique de nos stations thermales. Le crédit alloué est d'autant plus insuffisant, si l'on tient compte que les stations thermales ont à faire face à une très grosse concurrence étrangère. Ce fait démontre d'ailleurs amplement qu'à l'étranger, on se rend mieux compte de l'importance de ces centres au point de vue touristique. D'autre part, par des événements, que nous n'avons pas à juger ici, d'importantes villes thermales verront certainement diminuer leur clientèle étrangère. Il y a là des possibilités, dont il faut profiter pour augmenter le nombre d'étrangers venant passer une période plus ou moins longue chez nous.

Signalons en passant qu'un gros effort s'impose pour Ostende et la côte en général. Une ville qui rappelle encore partout la guerre, peut attirer les étrangers pour quelques jours, mais elle n'est pas de nature à encourager les séjours prolongés.

Plus loin, nous parlerons de la publicité à faire pour porter au maximum le mouvement touristique.

La balance touristique.

Le terme n'est peut-être pas exact, mais puisque dans d'autres domaines, le même mot est en usage pour comparer les recettes et dépenses d'un secteur approprié, on peut l'employer également ici.

Le Commissariat Général au Tourisme dans son rapport annuel sur l'activité de 1947, a publié les dépenses approximatives faites de janvier à août 1947, au titre de frais de voyage et de tourisme. Voici les chiffres :

Par la Belgique à l'étranger . . . fr.	813.437.000
Par l'étranger en Belgique	618.019.000

La situation semble donc être défavorable pour la Belgique. L'idée a été lancée que le Gouvernement, s'inspirant de ce qui se fait dans certains pays étrangers, devrait mettre plus de difficultés pour les voyages et séjours en dehors du pays.

vacantie te verplaatsen of ze elders dan bij hen thuis door te brengen, zeer vlug- uitbreiding te nemen. Dat verschijnsel is verheugend en zal uiterst gunstige gevolgen hebben uit verscheiden oogpunten.

Men moet echter vaststellen dat het land nog onvoldoende is uitgerust om in al de behoeften te voorzien en voornamelijk om aan de nederigsten de gelegenheid te geven enige dagen in de toeristische streken van België door te brengen.

Het probleem der jeugdherbergen is niet minder dringend. Indien de jeugd lust in het reizen krijgt zal zij het later blijven doen. De reislust en de zin voor eenvoud wakkeren de zin voor sparen aan.

Rekening houdend met de zeer grote behoeften en met de verdragingen welke dienen ingewonnen, is een som van 5.000.000 frank ver van voldoende.

Hetzelfde geldt voor de toeristische uitrusting van onze badplaatsen. Het toegekend krediet is des te ontoereikender zo men rekening houdt met het feit dat de badplaatsen het hoofd moeten bieden aan een zeer grote vreemde concurrentie. Dat feit bewijst trouwens zeer duidelijk dat men zich in het buitenland beter rekenschap geeft van de belangrijkheid van die centra uit toeristisch oogpunt. Van de andere kant zullen belangrijke badsteden voorzeker hun buitenlandse clientèle zien verminderen ten gevolge van gebeurtenissen waarover wij hier niet te oordelen hebben. Daar doen zich mogelijkheden voor waarvan moet geprofiteerd worden om het getal buitenlanders die een min of meer lange periode bij ons komen doorbrengen, te verhogen.

Wij wijzen er terloops op dat een grote krachtsinspanning dient gedaan voor Oostende en de Kust over het algemeen. Een stad die nog overal de oorlogssporen draagt, kan voor enkele dagen de vreemdelingen aantrekken, maar zij is niet van zulke aard dat zij lange verblijven aanmoedigt.

Verder zullen wij spreken over de publiciteit welke dient gevoerd om de toeristische beweging tot het maximum op te voeren.

De toeristische balans.

De uitdrukking is wellicht niet juist, maar daar zij in andere domeinen in gebruik is om de ontvangsten en de uitgaven van een bepaalde sector te vergelijken, mag zij hier ook gebruikt worden.

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, in zijn jaarverslag over de bedrijvigheid in 1947, heeft de benaderende uitgaven van Januari tot Augustus 1947 wegens reis- en toerismekosten, gepubliceerd. Ziehier de cijfers :

Door België in het buitenland, 813.437.000 frank;
Door het buitenland in België, 618.019.000 frank.

De toestand blijkt dus ongunstig te zijn voor België. De gedachte werd vooruitgezet dat de Regering, naar aanleiding van hetgeen in sommige vreemde landen gedaan wordt, meer moeilijkheden zou moeten in de weg leggen voor de reizen en verblijven buiten het land.

Nous croyons, comme le Commissariat au Tourisme, qu'une telle politique serait une grossière erreur, tant du point de vue financier que du point de vue moral. Si le tourisme semble marquer une certaine régression sur la situation d'avant-guerre, il convient d'en déterminer les causes exactes. Il y a en qui nous échappent, du moins en partie. Il y en a d'autres, que nous pouvons corriger. La Belgique est devenue un pays cher et cela n'est pas de nature à attirer les touristes d'un revenu moyen ou petit, qui, eux, recherchent le bon marché. Ils dépensent sans doute moins par unité, mais comme ils sont beaucoup plus nombreux, ils constituent quand même une source très sérieuse pour l'industrie touristique.

Ensuite et surtout, ne perdons pas de vue qu'une des grosses difficultés de la situation internationale provient précisément du fait que dans beaucoup de pays, la liberté de circulation, tant de personnes que de marchandises, a été supprimée.

La Belgique, en accordant à ses habitants la plus large liberté, compatible avec la situation actuelle, est dans la bonne voie. Souhaitons que, loin de diminuer encore cette liberté, nos moyens financiers permettent de l'augmenter encore.

C'est une politique qui, à la longue, donnera des résultats favorables, surtout si la propagande à l'étranger pour faire connaître la Belgique, s'amplifie davantage.

Statistiques hôtelières.

La statistique, reproduite ci-après et communiquée par le Commissariat, donne une idée des unités enregistrées pour la période considérée.

Les chiffres peuvent être commentés longuement. Il suffit cependant d'en tirer trois conclusions :

1^o Comme il arrive souvent, on ne tient pas suffisamment compte du client principal. Or, pour la première fois que la statistique fait mention de Belges, on constate que la clientèle belge est de loin la plus nombreuse. Il n'y a pas de doute que ce mouvement peut encore être amplifié considérablement;

2^o La statistique démontre très nettement que la perte sérieuse qui a été enregistrée est surtout due à nos voisins. Les raisons en sont connues amplement. Inutile d'y insister.

Nous espérons que cette situation n'est que temporaire et que nos voisins comprendront que la base d'une collaboration solide, trouve son origine dans la liberté la plus complète dont doivent jouir les habitants pour se déplacer;

3^o La statistique semble démontrer qu'il reste encore de grandes possibilités aux Etats Unis, mais il y a certaines mesures à prendre.

Wij menen, net als het Commissariaat-Generaal voor Toerisme, dat dergelijke politiek een grove vergissing zou zijn, zo uit financieel als uit moreel oogpunt. Zo het toerisme enigszins schijnt achteruit te gaan in vergelijking met de vooroorlogse toestand, past het daarvan de juiste oorzaken te bepalen. Er zijn er die wij kunnen verhelpen, ten minste ten dele. Er zijn er andere die wij kunnen verbeteren. België is een duur land geworden, en dat is niet van die aard dat de toeristen met een gemiddeld of een klein inkomen aangetrokken worden, want deze zoeken het goedkoop leven. Zij geven zonder twijfel per enkeling minder geld uit, maar daar zij veel talrijker zijn, vormen zij een zeer ernstige bron voor het toeristisch bedrijf.

Vervolgens en in hoofdzaak, mogen wij niet uit het oog verliezen dat een der grote moeilijkheden van de internationale toestand juist voorkomt uit het feit dat in vele landen de vrijheid van verkeer, zo van personen als van goederen, afgeschaft werd.

Door aan zijn inwoners de ruimste vrijheid te verlenen welke met de huidige toestand verenigbaar is, heeft België de goede weg gekozen. Laten wij wensen dat, verre van die vrijheid nog te verminderen, onze financiële middelen gelegenheid bieden die vrijheid nog uit te breiden.

Dat is een politiek die ten slotte gunstige resultaten zal opleveren, vooral indien de propaganda om België in het buitenland te doen kennen, nog zal toenemen.

Statistieken betreffende het hotelbedrijf.

De hierna overgenomen en door het Commissariaat medegedeelde statistiek geeft een idee van de overnachtingen geboekt voor het beschouwd tijdperk.

De cijfers kunnen breedvoerig gecommenteerd worden. Het volstaat echter er drie conclusies uit te trekken :

1^o Zoals het vaak gebeurt, houdt men niet voldoende rekening met de voornaamste klant. Welnu, voor de eerste maal dat de statistiek melding maakt van Belgen, stelt men vast dat de Belgische clientèle veruit de talrijkste is. Er bestaat geen twijfel dat het cijfer der Belgen nog in ruime mate kan verhoogd worden.

2^o De statistiek bewijst duidelijk dat het gevoelig verlies dat geboekt werd, voornamelijk te wijten is aan onze naburen. De redenen er van zijn goed voldoende bekend. Onnodig er op aan te dringen.

Wij hopen dat die toestand slechts tijdelijk is en dat onze naburen zullen begrijpen dat de basis voor een stevige samenwerking te vinden is in de meest volledige vrijheid waarover de inwoners moeten beschikken om op reis te gaan;

3^o De statistiek schijnt te bewijzen dat er nog grote mogelijkheden in de Verenigde Staten openblijven, doch er dienen zekere maatregelen getroffen.

Le Carnet de Tourisme.

Nombre de carnets touristiques en circulation : 98.000 .

Nombre d'exemplaires vendus : $\pm$ 200.

La vente a été rendue pratiquement impossible par l'opposition formelle des autorités financières étrangères de mettre des devises belges à la disposition de leurs nationaux désirant se rendre en Belgique.

D'autre part, les principales agences de voyages britanniques, tout en ayant accepté en principe la mise en vente du carnet touristique belge, s'y sont pratiquement opposées pour des raisons de concurrence.

Le carnet a cependant permis d'enregistrer des succès très importants :

1^o en matière de prix intérieurs; 500 hôtels ayant participé à la préparation du carnet et ayant admis des prix raisonnables, tous les autres hôteliers ont été obligés d'aligner les leurs;

2^o les agences de voyages, pour échapper à la concurrence du carnet touristique, ont été obligées de diminuer le prix de leurs forfaits de séjour en Belgique;

3^o La presse internationale a fait très largement écho à cette initiative, considérée comme extrêmement favorable au tourisme et cette propagande non payée a été d'un rendement considérable.

Pour 1948, le système a été abandonné, les mêmes résultats psychologiques ne pouvant plus être attendus.

L'initiative du carnet touristique a été approuvée par votre Commission, qui ne le regrette d'ailleurs pas.

L'insuccès de la vente pendant la première année ne prouve rien en sa défaveur. Au lieu d'un abandon, nous croyons qu'on aurait dû tendre à une adaptation, visant surtout à faire disparaître les obstacles rencontrés à l'étranger. En effet, l'erreur principale semble bien résider dans le fait que le carnet a été lancé sans le concours de grosses agences de voyage.

La propagande touristique.

Reconnaissons que le Commissariat se trouve devant une tâche difficile. La somme dont il dispose, notamment — 6.650.000 francs — est minime, pour ne pas dire dérisoire, si on tient compte que ce crédit doit couvrir les besoins intérieurs et exté-

Het Toeristenboekje.

Getal toeristenboekjes in omloop : 98.000.

Getal verkochte exemplaren : $\pm$ 200.

De verkoop werd practisch onmogelijk gemaakt door het formeel verzet van de buitenlandse financiële overheden om Belgische deviezen ter beschikking te stellen van hun landgenoten die zich naar België willen begeven.

Van de andere kant hebben de voornaamste Britse reisbureau's, in weerwil van de aanvaarding van het principe van de verkoop van het Belgisch Toeristenboekje, zich practisch verzet om concurrentieredenen.

Dank zij het boekje werden echter zeer belangrijke successen behaald :

1^o inzake binnenlandse prijzen; daar 500 hotels hebben meegewerkt aan de voorbereiding van het boekje en redelijke prijzen hebben aanvaard, waren al de andere hotelhouders verplicht hun voorbeeld te volgen;

2^o de reisbureau's, om te ontkomen aan de concurrentie van het toeristenboekje, waren verplicht de van te voren vastgestelde prijzen voor verblijf in België te verlagen;

3^o de internationale pers heeft zeer veel ruchtbaarheid aan dat initiatief gegeven, daar het als uiterst gunstig voor het toerisme werd beschouwd en die kosteloze propaganda heeft een buitengewoon rendement tot gevolg gehad.

Voor 1948 werd van dat stelsel afgezien omdat dezelfde psychologische resultaten niet meer kunnen verwacht worden.

Het initiatief van het toeristenboekje werd goedgekeurd door uw Commissie, die het trouwens niet betreurt.

De geringe verkoop gedurende het eerste jaar bewijst niets ten nadele er van. In plaats van er aan te verzaken, menen wij dat men op een aanpassing had moeten aansturen, welke er vooral op gericht zou zijn de in het buitenland ontmoete hinderpalen weg te ruimen. Inderdaad, de voornaamste vergissing schijnt gelegen te zijn in het feit dat het boekje werd verspreid zonder de medewerking van de grote reisbureau's.

.De toeristische propaganda.

Erkennen wij dat het Commissariaat voor een lastige taak geplaatst is. De som waarover het beschikt, nl. 6.650.000 frank, is gering, om niet te zeggen belachelijk, indien men rekening houdt met het feit dat bedoeld krediet moet dienen tot

rieurs. On peut le regretter mais la propagande ou la réclame, ce qui nous semble un mot mieux approprié, est une chose qui coûte cher. Cependant l'expérience démontre qu'une campagne de réclame, bien étudiée et bien menée, augmente considérablement les recettes, à condition que l'article recommandé soit de première qualité.

Le tourisme en Belgique peut être franchement recommandé. Les étrangers reconnaissent que nos hôtels sont bons et peuvent rivaliser avec les meilleurs du monde. Rares sont les pays, qui sur une superficie aussi petite que celle de la Belgique, peuvent présenter au touriste autant de variétés à tous les points de vue. Les conditions nécessaires pour attirer les étrangers existent donc.

Tenant compte du crédit minime disponible, il faudrait faire un effort pour mener des campagnes d'ensemble où chaque organisme, s'occupant de réclames, intervient pour une part et trouve sa place. Il serait hautement désirable que l'industrie intéressée trouve le moyen d'intervenir pour une part, même faible. L'intervention se justifie d'ailleurs pleinement.

Il faut ensuite se limiter dans ses moyens d'action et porter toute l'attention sur ceux qui sont aptes à donner le rendement maximum.

Nous n'avons pas examiné le problème de ce côté. Cependant, nous avons été frappés par un fait. Nous avons eu l'occasion de lire deux suppléments touristiques, l'un du *New-York Times*, l'autre du *New-York Herald Tribune*.

Le supplément du *New-York Herald Tribune* reproduit plusieurs pages consacrées à la Grande-Bretagne, la France, les Pays Scandinaves, l'Espagne, l'Allemagne, les Pays-Bas, la Suisse, etc. Rien sur la Belgique.

Le *New-York Times* consacre une page à la Belgique. Elle contient trois annonces et deux articles, l'un consacré à la Hollande et l'autre à la Belgique. Le titre de ce dernier est suggestif : la Belgique prospère, elle offre au touriste à peu près tout, mais à des prix qui paraissent élevés.

L'article est sympathique et même élogieux pour notre pays. Il contient cependant ce passage :

« Les hôteliers, restaurateurs et commerçants belges ont pris l'habitude regrettable d'augmenter les prix pendant la saison des vacances. La vérité est que la vie en Belgique est très chère pour celui qui n'est pas extrêmement prudent. En étant prudent et muni de quelques dollars, on peut y trouver de bonnes conditions de séjour, mais ce n'est pas un lieu pour y aller avec un cœur léger et un budget restreint. »

Il faut reconnaître que le journaliste connaît la Belgique. Ce seul passage fera évidemment hésiter les bourses moyennes, cela d'autant plus que les

dekking van de binnen- en buitenlandse behoeften. Men kan het betreuren, doch de propaganda of de reclame, hetgeen ons een beter passend woord lijkt, is een dure zaak. De ervaring heeft evenwel bewezen dat een goed ingestudeerde en degelijk geleide reclame-campagne de ontvangsten geweldig doet stijgen, op voorwaarde dat het aanbevolen artikel van eerste kwaliteit zij.

Het toerisme in België mag vrij aanbevolen worden. De vreemdelingen erkennen dat onze hotels goed zijn en met de beste in de wereld kunnen wedijveren. Zeldzaam zijn de landen waar op een zo kleine ruimte als in België zo veel verscheidenheid uit alle oogpunten aan de toerist kunnen geboden worden. De nodige voorwaarden om de vreemdelingen aan te trekken zijn dus voorhanden.

Rekening houdend met het geringe krediet, zou een krachtsinspanning dienen gedaan om gezamenlijke campagnes te voeren, waarin elk organisme, dat zich met reclame bezig houdt, voor een deel tussenbeide zou komen en zijn plaats vinden. Het ware hoogst wenselijk dat het betrokken bedrijf het middel vinde om zelfs voor een gering deel, tussenbeide te komen. De tussenkomst is trouwens ten volle gerechtvaardigd.

Men moet zich vervolgens beperken in zijn actiemiddelen en gans de aandacht wijden aan hen die in staat zijn het maximum-rendement te leveren.

Wij hebben het probleem niet van die kant onderzocht. Wij zijn echter door een feit getroffen geweest. Wij hebben de gelegenheid gehad twee toeristische bijbladen, een van de *New-York Times*, het andere van de *New-York Herald Tribune* te lezen.

Het bijblad van de *New-York Herald Tribune* wijdt verscheidene bladzijden aan Groot-Brittannië, Frankrijk, de Scandinavische landen, Spanje, Duitsland, Nederland, Zwitserland, enz. Niets over België.

De *New-York Times* wijdt een bladzijde aan België. Zij omvat drie advertenties en twee artikelen, waarvan er een over Holland en het andere over België handelt. De titel van dit laatste is sprekend : Het welvarend België. Het biedt bijna alles aan de toerist, doch tegen hoog schijnende prijzen.

Het artikel is sympathiek en zelfs vol lof voor ons land. Er komt echter de volgende passage in voor :

« De Belgische hotelhouders, restauratiehouders en handelaars hebben de betreuwenswaardige gewoonte aangenomen de prijzen gedurende het vacatiesseizoen te verhogen. De waarheid is dat het leven in België zeer duur is voor hem die niet uiterst voorzichtig is. Met voorzichtigheid en enige dollars op zak kan men goede verblijfsvoorwaarden vinden, maar het is geen plaats om met een licht hart en een beperkt budget naar toe te trekken. »

Men moet erkennen dat de journalist België kent. Die passage alleen zal natuurlijk de gemiddelde man doen aarzelen, en wel des te meer daar

autres pays font, par une publicité beaucoup plus large, ressortir tous les avantages que le touriste y trouvera. Une fois de plus, il est démontré qu'un effort très sérieux s'impose pour que la Belgique redevienne un pays où la vie est bon marché.

Soulignons encore qu'il faut renoncer à certaines pratiques qui ne sont pas comprises dans les pays Anglo-Saxons, et qui, loin d'augmenter notre réputation, ont plutôt l'effet contraire.

Tout en reconnaissant qu'un grand effort a été fait en faveur du tourisme en Belgique, il faut ajouter qu'il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour prendre la place qui nous revient dans le tourisme international.

Constatons encore, non sans regret d'ailleurs, qu'entre le Parlement et le Commissariat, il n'y a aucun lien direct. Dans ces conditions une collaboration parlementaire sérieuse avec un organisme, qui doit exécuter des tâches complexes, difficiles et parfois délicates, est malaisée, pour ne pas dire impossible.

INSTITUT NATIONAL BELGE DE RADIODIFFUSION.

EFFECTIF DU PERSONNEL.

Situation :

Au 31 mai 1947 :

Personnel	906
Ouvriers payés à l'heure et femmes à journées	75
Total	981
	===

Au 31 mars 1948 :

Personnel	853
Ouvriers payés à l'heure et femmes à journées	71
Total	924
	===

D'après ces données, il y a une diminution de 57 unités.

de andere landen, door een veel ruimer opgevatte publiciteit, al de voordelen doen uitkomen welke de toerist er zal vinden. Eens te meer is bewezen dat een zeer ernstige krachtsinspanning dient gedaan om van België opnieuw een land met goedkope levensstandaard te maken.

Wij vestigen er ook nog de aandacht op dat sommige practijken die in de Angelsaksische landen niet begrepen worden en die, ver van onze faam te verhogen eer een tegengestelde uitwerking hebben.

Wij geven grif toe dat een grote krachtsinspanning ten bate van het toerisme in België gedaan werd, doch er dient aan toegevoegd dat nog een lange weg dient afgelegd om de plaats te veroveren die ons in het internationaal toerisme toekomt.

Stellen wij verder vast, niet zonder spijt trouwens, dat er tussen het Parlement en het Commissariaat geen rechtstreekse band bestaat. In die voorwaarden is een ernstige parlementaire medewerking met een organisme, dat ingewikkelde, lastige en soms kiese taken te vervullen heeft, moeilijk, om niet te zeggen onmogelijk.

BELGISCH NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIO-OMROEP.

PERSONEELSBEZETTING.

Toestand :

Op 31 Mei 1947 :

Personeel	906
Werklieden per uur betaald en werkvrouwen	75
Totaal	981
	===

Op 31 Maart 1948 :

Personeel	853
Werklieden per uur betaald en werkvrouwen	71
Totaal	924
	===

Volgens die gegevens is er een vermindering met 57 eenheden.

DÉPENSES DE L'ANNÉE 1947.
(Situation présumée au 31 décembre 1947).

I. Dépenses d'exploitation : Centre.	Dépenses comptabilisées.
Charges financières fr.	4.533.294,38
Pertes et charges diverses (arriérés de guerre).	730.287,90
Frais communs à l'I.N.R. . . .	4.459.269,96
Emissions françaises	31.105.912,63
Emissions flamandes	30.966.631,14
Administration	11.730.429,65
Technique	24.611.717,07
	Fr. 108.137.542,73
	=====
II. Dépenses d'exploitation : Postes régionaux.	Dépenses comptabilisées.
Frais communs fr.	1.277.110,95
Emissions françaises	5.043.568,92
Emissions flamandes	4.551.995,71
Technique	3.498.352,39
	Fr. 14.371.027,97
	=====
Total I + II . fr.	122.508.570,70

A ajouter :

Dépenses à comptabiliser :

1° Pour les émissions françaises	20.736,15
2° Pour les émissions flamandes	20.736,15
3° Pour la technique	1.815.000,—
4° Dépenses d'investissement à charge de la subvention . . .	1.414.797,40
5° Dépenses diverses d'exploit- ation engagées au 31 décembre 1947 et à ventiler sur les comptes des départements	393.302,77
6° Dépenses d'exploitation : pri- me d'assurance contre accidents pour 1947 à ventiler sur les divers comptes des départements : esti- mation	1.000.000,—
7° Provision pour amortissement créance douteuse (Affaire Beda d'Anvers)	125.000,—
8° Amortissement créance Sen- der Brüssel	4.158.602,22

(*) Micro-Magazine accuse un bénéfice de 78.000 frs.

UITGAVEN VOOR HET JAAR 1947.
(Vermoedelijke toestand op 31 December 1947.)

I. Exploitatie-uitgaven : Centrum.	Geboekte Uitgaven.
Financiële lasten fr.	4.533.294,38
Verlies en allerhande lasten (Oor- logs-achterstallen).	730.287,90
Kosten gemeen aan het N.I.R. . .	4.459.269,96
Franse uitzendingen	31.105.912,63
Nederlandse uitzendingen . . .	30.966.631,14
Bestuur	11.730.429,65
Technische Dienst	24.611.717,07
	Fr. 108.137.542,73
	=====
II. Exploitatie-uitgaven : Gewestelijke Zendstations .	Geboekte Uitgaven.
Gemene kosten fr.	1.277.110,95
Franse uitzendingen	5.043.568,92
Nederlandse uitzendingen . . .	4.551.995,71
Technische Dienst	3.498.352,39
	Fr. 14.371.027,97
	=====
Totaal I + II . fr.	122.508.570,70

Bij te voegen :

Te boeken uitgaven :

1° Voor de Franse uitzendingen	20.736,15
2° Voor de Nederlandse uitzen- dingen	20.736,15
3° Voor de Technische Dienst .	1.815.000,—
4° Uitgaven voor eerste aanleg ten laste van de toelage	1.414.797,40
5° Allerhande exploitatie-uitga- ven vastgelegd op 31 December 1947 en over de rekeningen van de afdelingen te verdelen	393.302,77
6° Exploitatie-uitgaven : verze- keringspremie tegen ongevallen voor 1947 over de verschillende rekeningen van de afdelingen te verdelen : geraamd op	1.000.000,—
7° Provisie voor twijfelachtige schuldvorderingen (Zaak Beda te Antwerpen)	125.000,—
8° Afschrijving schuldvordering Sender Brüssel	4.158.602,22

(*) Micro-Magazine levert een winst van 78.000 fr. op.

9° Amortissement perte sur vente Radioweek : estimation. . (*)	470.000,—	9° Afschrijving verlies op ver- koop « Radioweek » : geraamd op (*)	,470.000—
10° Perte s/change, garanties déposées en francs français . . .	1.020,—	10° Verlies op wisselkoers-waar- borgen gestort in Franse francs.	1.020,—
11° Taxe de transmission 4,5 % sur provision passée pour le B.I.E.M.	5.850,—	11° Overdrachtstaks 4,5 % op de provisie voor de B.I.E.M. . .	5.850,—
12° Amortissement de créances douteuses, suivant décision du C.P. du 5 avril 1948	98.007,—	12° Afschrijving twijfelachtige schuldvorderingen, volgens beslis- sing van het V.C. van 5 April 1948	98.007,—
13° Provision pour 1947 (B.I.E. M.), C.P. du 5 avril 1947 . . .	35.000,—	13° Provisie voor 1947 (B.I.E.M.) V.C. van 5 April 1947 . . .	35.000,—
Total des dépenses présumées fr.	132.066.622,39	Totaal der vermoedelijke uitga- ven	fr. 132.066.622,39
=====		=====	

D'autre part, sur l'emprunt de 4.670.000 francs levé en 1947, il a été dépensé pour les investissements techniques une somme totale de 1.149.146,42 fr. en 1947.

Les écritures n'étant pas encore clôturées, les chiffres ci-dessus sont sujet à des modifications en plus ou en moins.

* *

La taxe de la même année rapporte 133.581.705 fr. Il sera versé approximativement 136.740.000 fr. à l'I.N.R. Les dépenses de la radio sont donc à peu de chose près couvertes par la taxe.

Anderzijds werd op de in 1947 aangegane lening van 4.670.000 frank een totale uitgave van fr. 1.149.146,42 gedaan voor de technische beleggingen.

Daar de schrifturen nog niet afgesloten zijn, kunnen voormelde cijfers zowel verhogen als vermindern.

* *

Voor hetzelfde jaar heeft de radiotaxe 133.581.705 fr. opgebracht.

Aan het N.I.R. zal nagenoeg 136.740.000 fr. worden gestort. De uitgaven van de Radio zijn dus op weinig na door de retributie gedekt.

LES DÉPENSES EN COMPARAISON AVEC DES PAYS VOISINS.

Le tableau ci-après donne les sommes que quelques pays européens comptent consacrer pendant l'exercice 1948 à la radiodiffusion :

DE UITGAVEN IN VERGELIJKING MET DE NABURIGE LANDEN.

Onderstaande tabel vermeldt de sommen welke sommige Europese landen voornemens zijn gedurende het dienstjaar 1948 aan de Radio-omroep te besteden :

PAYS — LANDEN	Revenus totaux de la Radiodiffusion en monnaie nationale. Totale inkomsten van de Radio-omroep in nationale munt.	Equivalence en francs belges selon le taux de change officiel et en chiffre rond. Tegenwaarde in Belgische frank volgens de officiële koers en in ronde cijfers.	OBSERVATIONS — OPMERKINGEN
GRANDE-BRETAGNE Groot-Brittannië			
(1947)	11.644.000 £	2.050.000.000	Ce budget est destiné à couvrir les frais correspondant à la diffusion simultanée de trois programmes nationaux, cinq programmes régionaux et un programme mondial. Le produit annuel de la taxe est actuellement de 11 millions de £ environ, dont la charte actuelle prévoit un versement de 85 % à la B.B.C. Les publications de la B.B.C. constituent pour elle une seconde source de revenus correspondant à environ 7,5 % de l'ensemble de ses recettes. Les dépenses entraînées par le Service d'Outre-Mer sont, selon le régime actuel, couvertes par une subvention spéciale du Gouvernement qui doit être ajustée chaque année. Deze begroting is bestemd om de kosten te dekken die overeenkomen met het gelijktijdig uitzenden van drie nationale programma's, vijf gewestelijke programma's en een wereldprogramma. De jaarlijkse opbrengst van de taks is thans ongeveer 11 miljoen £ waarvan het huidig handvest een storting van 85 % aan de B.B.C. voorziet. De publicaties van de B.B.C. zijn een tweede bron van inkomsten die nagenoeg overeenkomt met 7,5 % van haar gezamenlijke ontvangsten. De uitgaven te weeg gebracht door de overzeese dienst zijn volgens het huidig regime gedekt door een speciale toelage van de Regering, die ieder jaar moet aangepast worden.
(1948)	13.500.000 £	2.376.000.000	
FRANCE Frankrijk			
(1948)	2.886.000.000 F.F.	577.000.000	Ce montant représente les revenus probables de la taxe pour 1948, calculés d'après le nombre d'auditeurs déclarés au 31 décembre 1947. Il est à noter que le budget de la R.N.F. n'est pas, selon le statut actuel, conditionné par le montant des revenus de la taxe. Le Gouvernement français a cependant une tendance à rapprocher ces deux facteurs puisque des mesures énergiques d'économie ont été imposées à la R.N.F. pour ajuster ses dépenses au produit de la taxe. Un déficit de 1 milliard de F.F. environ est prévu pour 1948. Dit bedrag vertegenwoordigt de vermoedelijke opbrengst van de taks voor 1948, berekend volgens het getal aangegeven luisterraars op 31 December 1947. Op te merken dat de begroting van het R.N.F. volgens het huidig statuut niet afhangt van de opbrengst der taks. De Franse Regering vertoont nochtans neiging om deze twee factoren in verband te brengen, daar drastische economische maatregelen aan de R.N.F. opgelegd werden om haar uitgaven aan de opbrengst van de taks aan te passen. Een tekort van ongeveer 1 milliard F.F. is voor 1948 voorzien.

PAYS — LANDEN	Revenus totaux de la Radiodiffusion en monnaie nationale. — <i>Totale inkomsten van de Radio-omroep in nationale munt.</i>	Equivalence en francs belges selon le taux de change officiel et en chiffre rond. — <i>Tegenwaarde in Bel- gische frank volgens de officiële koers en in ronde cijfers.</i>	OBSERVATIONS — OPMERKINGEN																														
PAYS-BAS Nederland (1948)	17.847.000 florins gulden	295.546.320	Ce montant est celui du projet de budget pour 1948. Il se décompose comme suit : <table><tr><td>P.T.T.</td><td>fr.</td><td>4.000.000</td></tr><tr><td>Nederlandse Radio-Unie</td><td></td><td>7.981.000</td></tr><tr><td>Organisme de Radiodiffusion</td><td></td><td>3.981.000</td></tr><tr><td>Wereld Omroep</td><td></td><td>1.700.000</td></tr><tr><td>Programmes spéciaux</td><td></td><td>185.000</td></tr></table> Fr. 17.847.000 Les recettes escomptées de la taxe s'élèvent pour la même année à 17.250.000 florins. <i>Dit bedrag is dat van het ontwerp van begroting voor 1948. Het wordt verdeeld als volgt :</i> <table><tr><td>P.T.T.</td><td>fr.</td><td>4.000.000</td></tr><tr><td>Nederlandse Radio-Unie</td><td></td><td>7.981.000</td></tr><tr><td>Organisme voor Radio-Omroep</td><td></td><td>3.981.000</td></tr><tr><td>Wereld-Omroep</td><td></td><td>1.700.000</td></tr><tr><td>Bijzondere programma's</td><td></td><td>185.000</td></tr></table> Fr. 17.847.000 <i>De verwachte opbrengst van de taks bedraagt voor hetzelfde jaar 17.250.000 gulden.</i>	P.T.T.	fr.	4.000.000	Nederlandse Radio-Unie		7.981.000	Organisme de Radiodiffusion		3.981.000	Wereld Omroep		1.700.000	Programmes spéciaux		185.000	P.T.T.	fr.	4.000.000	Nederlandse Radio-Unie		7.981.000	Organisme voor Radio-Omroep		3.981.000	Wereld-Omroep		1.700.000	Bijzondere programma's		185.000
P.T.T.	fr.	4.000.000																															
Nederlandse Radio-Unie		7.981.000																															
Organisme de Radiodiffusion		3.981.000																															
Wereld Omroep		1.700.000																															
Programmes spéciaux		185.000																															
P.T.T.	fr.	4.000.000																															
Nederlandse Radio-Unie		7.981.000																															
Organisme voor Radio-Omroep		3.981.000																															
Wereld-Omroep		1.700.000																															
Bijzondere programma's		185.000																															
SUISSE Zwitserland (1947)	18.300.000 F.S.	183.000.000	Le revenu total de la Radiodiffusion suisse est partagé à concurrence de 34 % à l'Administration des P.T.T., qui se charge de tout l'aspect technique, à l'exception du service à l'intérieur des studios qui appartiennent à la F.S.R., et 66 % à la Société suisse de Radiodiffusion. <i>De totale inkomsten van de Zwitserse Radio-Omroep gaan tot beloop van 34 % naar het Bestuur van P.T.T., dat zich belast met heel de technische kant, met uitzondering van de binnendienst der studio's die aan het F.S.R. toebehoren, en 66 % naar de Zwitserse Vennootschap voor Radio-omroep.</i>																														
DANEMARK Denemarken (1947)	10.500.000 cour. kronen	95.000.000	Le montant intégral est destiné aux frais de la Radio-diffusion et doit être employé exclusivement au profit de la radio. Jusqu'en 1947, le revenu de la taxe permettait à Statsradiofonien de réaliser 1 million et demi de bénéfice par an, bénéfice qui était affecté à un fonds de réserve. Depuis le 1^{er} avril 1948, le montant de la taxe, qui était jusque-là de 10 couronnes par an, a dû être porté à 15 couronnes pour faire face à l'augmentation des traitements et des cachets qui est de l'ordre de 40 %. Il est à noter que Statsradiofonien n'a qu'un seul programme. <i>Het totaal bedrag is voor de kosten van de Radio-omroep bestemd en moet uitsluitend ten bate van de Radio gebruikt worden.</i> <i>Tot in 1947 liet de opbrengst van de taks aan de Statsradiofonien toe een winst van anderhalf miljoen per jaar te boeken, winst die in een reservefonds werd gestort. Sedert 1 April 1948 is het bedrag van de taks, die tot dan toe 10 kronen per jaar bedroeg, op 15 kronen moeten gebracht worden om het hoofd te bieden aan de verhoging van de wedden en honoraria die 40 % bedraagt. Op te merken dat Statsradiofonien slechts één programma heeft.</i>																														

PAYS — LANDEN	Revenus totaux de la Radiodiffusion en monnaie nationale. — Totale inkomsten van de Radio-omroep in nationale munt.	Equivalence en francs belges selon le taux de change officiel et en chiffre rond. — Tegenwaarde in Bel- gische frank volgens de officiële koers en in ronde cijfers.	OBSERVATIONS — OPMERKINGEN
SUÈDE <i>Zweden</i> (1945à-tot 1946)	18.700.000 cour. kronen	225.000.000	Les revenus qui proviennent du montant de la taxe sont partagés comme suit : a) 12 millions et demi de couronnes à l'Administration des Télégraphes qui assure l'exploitation de 32 émetteurs. (Plus ou moins 150 millions de francs belges); b) 6,2 millions à Radiojānst, qui assure la diffusion dans un seul programme : le National. (Plus ou moins 75 mil- lions de francs belges.) <i>De opbrengst van de taks wordt verdeeld als volgt :</i> a) 12 1/2 miljoen kronen aan het Bestuur der Telegrafie dat de exploitatie van 32 zenders verzekert (Plus minus 150 millioen Belgische frank); b) 6,2 miljoen aan Radiojānst die de omroep met een enkel programma verzekert : het Nationaal programma. (Plus minus 75 miljoen Belgische frank).

Le montant total ne donne évidemment pas une base de comparaison. Il est, en effet, naturel qu'un grand pays, qui dispose de plus de moyens et qui peut retirer plus de ressources de la radio, vu que le nombre de postes est beaucoup plus élevé, peut consacrer des sommes plus importantes à la radio.

Nous avons cherché une autre base de comparaison en calculant les dépenses par habitant. Ainsi nous obtenons le tableau suivant :

	Dépense par année et par habitant.
Belgique.	17,56 frs
Grande-Bretagne	55,25 »
France	13,74 »
Pays-Bas	34,00 »
Suisse	43,57 »
Danemark	27,12 »
Suède	36,20 »

Si l'on fait abstraction de la France, on constate que l'effort fait par la Belgique est visiblement inférieur à celui de nos voisins, même les plus petits.

RÉPARTITION DES PROGRAMMES — SUIVANT LE GENRE — EN %.

Emissions flamandes :

Musique sérieuse (vivante)	5,5—%
Musique sérieuse (disques)	=14,—%
Musique légère (vivante)	= 9,—%
Musique légère (disques)	=43,7 %
Emissions parlées	=±28,—%

Emissions françaises :

Pour ce département nous ne disposons pas encore des données précises, mais elles sont sensiblement les mêmes.

* *

De ce tableau il résulte clairement qu'une place très importante est donnée à la musique légère.

SITUATION DE L'EXPLOITATION DES MAGAZINES POUR LE PREMIER TRIMESTRE 1948.

Micro-Magazines :

	Coûts.	Recettes.
Janvier	333.959,08	311.108,48
Février	458.690,39	438.994,65
Mars	336.252,95	344.372,21
	1.128.902,42	1.094.475,34
Pertes.	—	34.427,08
	=====	=====

Het totaal bedrag geeft natuurlijk geen grondslag voor een vergelijking. Het is inderdaad natuurlijk dat een groot land, dat over meer middelen beschikt en dat meer inkomsten kan halen uit de Radio, daar het getal zendposten veel groter is, belangrijker sommen aan de Radio kan besteden.

Wij hebben een andere grondslag voor een vergelijking gezocht, door deze uitgaven per inwoner te berekenen. Zodoende hebben wij de volgende tabel bekomen :

	Uitgaven per jaar en per inwoner.
België fr.	17,56 fr.
Groot-Brittannië	55,25 »
Frankrijk	13,74 »
Nederland	34,00 »
Zwitserland	43,57 »
Denemarken.	27,12 »
Zweden	36,20 »

Behalve Frankrijk, stelt men vast dat de inspanning door België gedaan merkkelijk kleiner is dan die van onze naburen, zelfs van de kleinsten.

VERDELING VAN DE PROGRAMMA'S VOLGENS DE AARD IN %.

Nederlandse uitzendingen :

Ernstige muziek (levende)	= 5,5 %
Ernstige muziek (platen)	=14,—%
Lichte muziek (levende)	= 9,—%
Lichte muziek (platen)	=43,7 %
Gesproken uitzendingen	=±28,—%

Franse uitzendingen :

Voor dit Departement beschikken wij nog niet over juiste gegevens, maar zij zijn nagenoeg dezelfde.

* *

Uit die tabel blijkt heel duidelijk dat een belangrijke plaats aan de lichte muziek gegeven wordt.

TOESTAND VAN DE EXPLOITATIE DER « PROGRAMMABLADEN » VOOR HET EERSTE KWARTAAL 1948.

Micro-Magazines :

	Kosten	Ontvangsten
Januari . . fr.	333.959,08	311.108,48
Februari . . .	458.690,39	438.994,65
Maart	336.252,95	344.372,21
	Fr. 1.128.902,42	1.094.475,34
Verlies fr.	—	34.427,08
	=====	=====

N.B. — Il a été payé pendant ce premier trimestre fr. 48.720,05 de clichés dont l'emploi sera fait pendant toute l'année. En imputant 3/12 de cette somme, soit 12.180 francs seulement sur le premier trimestre, il y a lieu de défalquer des frais fr. 36.540,05 ce qui porte le résultat à 2.113 francs de bénéfice.

Radioweek :

	Coûts.	Recettes.
Janvier	272.506,06	173.614,05
Février	335.382,21	225.047,53
Mars	273.929,01	215.839,63
	881.817,28	614.500,21

Pertes. 267.317,07
=====

N.B. — Il reste en consignation chez les consignataires des numéros de *Radioweek*, dont la recette maximum (100 p. c. de vente) est de fr. 66.443.

Nous ne croyons pas exagéré de dire que la situation des magazines n'est pas satisfaisante. Néanmoins l'édition d'un magazine, aussi spécial que celui de la radio, dont il est possible de placer un nombre suffisant d'exemplaires, permet de réaliser un bénéfice.

Il y a environ un million de postes pour le moment. Ce nombre est suffisant pour justifier l'existence des deux magazines. Un examen très sérieux tant pour faire diminuer les dépenses que pour augmenter les recettes, en augmentant les tirages, nous paraît nécessaire.

**Augmentation de puissance
en ondes moyennes et en ondes courtes.**

Deux émetteurs de 20 KW. assurant les programmes nationaux sont actuellement en fonctionnement à Veltem; ils sont tout à fait insuffisants pour couvrir convenablement le sol national.

Ils devraient être remplacés par des émetteurs d'une puissance de plus ou moins 150 KW.

Le Conseil de gestion d'une part, et le Comité du Budget d'autre part, ont marqué leur accord sur l'octroi des crédits nécessaires; la dépense est estimée à 150 ou 175 millions.

En outre, le Conseil de gestion et le Ministre-président, ont marqué leur accord sur l'extension du terrain destiné aux futurs émetteurs, afin de permettre d'installer sur un même terrain les futurs émetteurs de puissance à ondes moyennes et à ondes courtes. Indépendamment des avantages techniques considérables que présente un centre d'émission jumelé en ondes moyennes et en ondes courtes, cette méthode assure une réduction des frais d'exploitation annuels de plus ou moins 2,5 millions.

N.B. — Voor het eerste kwartaal werd fr. 48.720,05 betaald voor clichés die gans het jaar zullen gebruikt worden. Door het aanrekenen van 3/12 van die som, zegge slechts 12.180 frank voor het eerste kwartaal, moet er van de kosten fr. 36.540,05 afgetrokken worden, hetgeen als resultaat 2.113 frank winst geeft.

Radioweek :

	Kosten	Ontvangsten
Januari . . . fr.	272.506,06	173.614,05
Februari . . .	335.382,21	225.047,53
Maart	273.929,01	215.839,63
	Fr. 881.817,28	614.500,21

Verlies . fr. — 267.317,07
=====

N.B. — Er blijven bij de bewaarders verkoopbare nummers van de *Radioweek*, waarvan de maximum-opbrengst (100 % verkoop) 66.445 frank bedraagt.

Wij menen niet te overdrijven wanneer wij zeggen dat de toestand van de magazines niet schitterend is. Nochtans laat de uitgave van een magazine, zo bijzonder als deze van de Radio, en waarvan het mogelijk is genoeg exemplaren te verkopen, toe een winst te verwezenlijken.

Voor het ogenblik zijn er ongeveer 1 miljoen ontvangoestellen. Dit getal is voldoende om het bestaan van twee magazines te rechtvaardigen. Een grondig onderzoek schijnt noodzakelijk zowel om de uitgaven te verminderen als om de inkomsten te vermeerderen door een grotere oplage.

**Verhoging van vermogen
op middengolven en op korte golven.**

Twee zenders van 20 KW. ter verzorging van de Nationale programma's werken thans te Veltem; zij zijn volstrekt ontoereikend om de nationale grond behoorlijk te dekken.

Zij zouden door zenders met een vermogen van ± 150 KW. moeten vervangen worden.

De Raad van Behger, enerzijds, en het Comité van Begroting, anderzijds, hebben hun instemming betuigd met het toekennen van de nodige kredieten; de uitgave is geraamd op 150 tot 175 miljoen.

De Raad van Beheer en de Minister-Voorzitter hebben, bovendien, hun instemming betuigd met de uitbreiding van het voor de toekomstige zenders bestemd terrein ten einde de toekomstige krachtige zenders op middengolven en op korte golven op een en hetzelfde terrein te kunnen installeren. Buiten en behalve de aanzienlijke technische voordelen welke een zendcentrum gekoppeld op middengolven en op korte golven biedt, verzekert deze methode een vermindering van de jaarlijkse exploitatiekosten van ongeveer 2,5 miljoen.

Toutes les dispositions pratiques sont prises.

Il y a lieu d'attirer la particulière attention des autorités compétentes sur le problème du financement des emprunts autorisés. Cet aspect de la question revêt actuellement une importance considérable et il est plus que probable que c'est de ce côté que des retards pourraient être amenés dans la réalisation du programme d'ensemble.

Emissions métropolitaines en ondes courtes.

Un émetteur à ondes courtes d'une puissance de 50 KW. fonctionne actuellement à Léopoldville; il diffuse différents programmes dans le Monde.

Le fait qu'il est installé à la Colonie entraîne des frais d'exploitation assez élevés.

Nous possédons également un émetteur de 5 KW. à Ruiselede. Cette station a une puissance insuffisante pour permettre un programme colonial vers la Colonie depuis la Belgique.

Tenant compte de ce fait d'une part, et d'autre part du fait que du point de vue technique — pour assurer convenablement la diffusion de différents programmes vers différentes parties du monde — il est actuellement désirable de posséder une station relais sise à l'équateur, le Conseil de gestion de l'I.N.R. et le Ministre-Président ont marqué leur accord pour construire une station d'une puissance de 100 à 150 KW. sur le sol national.

Les arrêtés devant régler les extensions de terrain ont été pris.

Ainsi sera assuré un centre d'émission de grande puissance jumelé à ondes moyennes et à ondes courtes.

Cette solution entraîne également une réduction importante des frais d'exploitation du programme à ondes courtes, du fait que les agents actuellement présents à la Colonie pourront, dans leur plus grande partie, être ramenés sur le sol national.

Ici encore c'est le problème du financement qui — comme dit plus haut — est primordial.

Emissions en modulation de fréquence.

Différentes conférences internationales sont actuellement en cours, avec l'objet de refaire une distribution générale, aux différents pays d'Europe, des longueurs d'ondes disponibles dans le spectre de fréquences réservées à la Radiodiffusion.

A ce point de vue, la situation de la Belgique est assez délicate; il est plus que probable que le nombre de longueurs d'ondes exigées par les programmes actuellement en cours, ne sera pas obtenu intégralement.

Al de praktische schikkingen zijn getroffen.

De bijzondere aandacht van de bevoegde overheden dient gevestigd op het vraagstuk van het financieren der toegelaten leningen. Dat aspect van de kwestie is thans van zeer groot belang en het is meer dan waarschijnlijk dat het van die kant is dat vertragingen in het verwezenlijken van het gezamenlijk programma zouden kunnen opdagen.

Uitzendingen in het Moederland op korte golven.

Een zender op korte golven met een vermogen van 50 KW. werkt thans te Leopoldstad; hij zendt verschillende programma's over de wereld uit.

Het feit dat hij in de Kolonie is opgericht heeft namelijk hoge exploitatiekosten voor gevolg.

Wij bezitten eveneens een zender van 5 KW. te Ruiselede. Het vermogen van dat station volstaat niet om een koloniaal programma naar de Kolonie van uit België uit te zenden.

Rekening houdend met dat feit, enerzijds, en anderzijds met het feit dat het in technisch opzicht — om de omroep van de verschillende programma's naar de verschillende delen van de Wereld behoorlijk te verzekeren — thans wenselijk is te beschikken over een aan de evenaar gelegen relaisstation, gaan de Raad van Beheer van het N.I.R. en de Minister-Voorzitter akkoord om een station met een vermogen van 100 tot 150 KW. op 's Lands grond te bouwen.

De besluiten tot regeling van de terreinsuitbreidingen werden genomen.

Aldus zal de oprichting van een krachtig zendcentrum gekoppeld op middengolven er op korte golven verzekerd zijn.

Die oplossing brengt eveneens een belangrijke vermindering mede van de exploitatiekosten van het programma op korte golven, doordat de in de Kolonie thans aanwezige bedienden voor het merendeel op 's Lands grond zullen kunnen teruggebracht worden.

Hier ook is het vraagstuk van de financiering — zoals hiervoren gezegd — hoofdzaak.

Uitzendingen in frequentiemodulatie.

Verschillende internationale conferenties worden thans gehouden met als doel, voor de verschillende landen van Europa een nieuwe algemene verdeling te doen van de golflengten welke beschikbaar zijn in de van de Radio-omroep voorbehouden frequentiebanden.

In dat opzicht, is de toestand van België nogal kies; het is meer dan waarschijnlijk dat het getal golflengten, vereist door de thans aan de gang zijnde programma's, niet integraal zal bekomen worden.

Or, il est péremptoire que d'après l'évolution de l'après-guerre, des programmes supplémentaires sont à concevoir dans la formule actuelle de Radiodiffusion.

Cette tendance est déjà réalisée dans de nombreux pays, dont la Grande-Bretagne, la Tchécoslovaquie, etc.

Il appert donc que le nombre de programmes, qui en fait commande le nombre de longueurs d'ondes nécessaires, conditionne la vie de la Radiodiffusion de demain.

Cette situation est sans issue dans la bande des ondes moyennes et des ondes longues actuelles. Le remède technique consiste dans une marche résolument constructive dans les émissions dites « en modulation de fréquence ».

De nouvelles longueurs d'ondes sont disponibles dans les bandes de 3 m. De nombreux pays, la Hollande, la France, la Belgique, ont des émissions expérimentales en cours.

La Belgique a commencé dans cette voie le 3 novembre 1947, par des émissions normales à Bruxelles.

Le fait important étant de connaître la réaction des auditeurs, il semble normal que l'Institut consacre, en expérience pure, une somme assez importante pour lancer ce nouveau mode d'émission. Nouveau en ce sens qu'il exige des récepteurs complètement différents de ceux actuellement disponibles sur le marché,

L'I.N.R. souhaiterait pouvoir :

1^o sur le *plan national* : diffuser par l'émetteur expérimental en modulation de fréquence, situé actuellement place Flagey, des programmes vivants. Ainsi l'écoute des programmes en F.M. serait rendue plus attrayante et il serait possible d'étendre le cercle des auditeurs (1.000.000 de francs).

2^o sur le *plan régional* : doubler par des émetteurs en modulation de fréquence, les émetteurs actuels fonctionnant en modulation d'amplitude, dont l'écoute est rendue difficile par les interférences.

Pour débiter, les centres principaux de Liège et d'Anvers devraient recevoir de tels équipements (plus ou moins 2 millions de francs).

Situation de l'I.N.R. en matériel.

1. Voitures d'enregistrement.

Depuis la libération l'I.N.R. dispose de deux voitures d'enregistrement usagées.

Après avoir rencontré de sérieuses difficultés dans l'approvisionnement en châssis, dans la recherche de la main-d'œuvre spécialisée en carrosserie, et enfin dans la fourniture du matériel d'enregistrement proprement dit, l'I.N.R. est enfin parvenu à mettre en chantier deux nouvelles voitures d'enregistrement pour ses émetteurs nationaux.

Les crédits nécessaires ont été accordés par le Conseil de gestion et la réalisation est en cours d'achèvement. La première voiture sortira de chan-

Welu, het staat vast dat, volgens de naoorlogse evolutie, de bijkomende programma's dienen opgevat in de huidige formule van de Radio-omroep.

Die strekking is reeds verwezenlijkt in tal van landen, waaronder Groot-Brittannië, Tsjecho-Slovakije, enz.

Het blijkt dus dat het getal programma's, dat feitelijk het getal nodige golflengten bepaalt, het leven van de Radio-omroep van morgen conditioneert.

Die toestand is zonder uitkomst in de band van de middengolven en van de huidige lange golven. Het technisch hulpmiddel bestaat in het vastberaden opgaan van een opbouwende weg in de zogenaamde uitzendingen « in frequentiemodulatie ».

Nieuwe golflengten zijn beschikbaar in de banden van 3 meter. In tal van landen — Nederland, Frankrijk, België — zijn proefondervindelijke uitzendingen aan de gang.

België is die weg op 3 November 1947 opgegaan door normale uitzendingen te Brussel.

Daar het van belang is de reactie van de luisteraars te kennen, schijnt het normaal dat het Instituut, als zuivere ervaring, een nogal belangrijke som besteedt om die nieuwe zendwijze te lanceren. Nieuw in die zin dat hiervoor ontvangtoestellen nodig zijn welke geheel en al verschillen van die welke thans in de handel beschikbaar zijn.

Het N.I.R. zou willen in staat kunnen zijn :

1^o op het *nationaal plan* : met het proefstation in frequentiemodulatie, thans opgericht Flagey-plaats, levende programma's uit te zenden. Aldus zou het luisteren naar de programma's F.M. aantrekkelijker worden gemaakt en zou het mogelijk zijn de kring van de luisteraars uit te breiden (1.000.000 frank.)

2^o op het *gewestelijk plan* : met zenders in frequentiemodulatie, de huidige zenders te verdubbelen welke werken in amplitudomodulatie waarvan het luisteren bemoeilijkt wordt door de interferenties. Om te beginnen, zouden de voornaamste centra van Luik en van Antwerpen op dergelijke wijze moeten uitgerust worden (± 2.000.000 frank).

Toestand van het N.I.R. inzake materieel.

1. Registreerrijtuigen.

Sedert de bevrijding, beschikt het N.I.R. over twee oude registreerwagens.

Na ernstige moeilijkheden te hebben ondervonden in het aanschaffen van chassis, in het vinden van in de carrosserie gespecialiseerde werkkrachten en, ten slotte, in het leveren van het eigenlijk registreermaterieel, is het N.I.R. er eindelijk in geslaagd twee nieuwe registreerrijtuigen voor zijn nationale zenders te doen bouwen.

De nodige kredieten werden door de Raad van Beheer toegestaan en die rijtuigen zijn bijna voltooid. Het eerste rijtuig zal volkomen klaar zijn

tier dans environ un mois, la deuxième dans trois mois.

2. *Voitures de reportage.*

Dans cet ordre d'idées, il devient indispensable, pour assurer le fonctionnement normal du service des captations, de prévoir l'achat de deux, si pas trois, nouvelles voitures indispensables à ce service.

A la demande des radio-reporters, il serait également souhaitable qu'un véhicule de tourisme spécial soit prévu, afin de pouvoir suivre dans de bonnes conditions les courses cyclistes, extrêmement nombreuses (y compris le Tour de France) et dont le succès est marqué auprès de nos auditeurs.

La demande de crédit est en suspens devant le Conseil de gestion de l'I.N.R., pour un montant de plus ou moins 625.000 francs.

3. *Matériel de laboratoire.*

Nul n'ignore le développement important de la technique d'émission en ondes ultra-courtes.

Il est capital que les laboratoires de l'Institut soient équipés dans les plus brefs délais, afin de pouvoir effectuer toutes les mesures nécessaires.

Il est indispensable, en particulier, qu'on puisse effectuer, dès demain, des essais d'exploitation en matière de liaisons en ondes décimétriques entre studios et émetteurs.

La dépense, de l'ordre de 400.000 francs, est en suspens devant le Conseil de gestion.

4. *Tourne-disques.*

L'ensemble des installations de pick-ups de la Maison de l'I.N.R. dénonce un état d'usure assez important.

Cette installation est en fonctionnement depuis bientôt dix ans.

A noter que des perfectionnements intéressants ont été apportés à la technique des tourne-disques (réduction de la vitesse à 33 1/3 tours/m.). Si ce perfectionnement a déjà été réalisé dans certains de nos studios, son application devrait toutefois être généralisée.

La dépense à prévoir est en suspens devant le Conseil de gestion et est de l'ordre de 1 million de francs environ.

5. *Améliorations de l'acoustique de certains de nos studios.*

C'est dans ce domaine probablement que depuis quelque dix ans les perfectionnements les plus importants se sont fait jour.

A ce point de vue, les caractéristiques des studios de la place Sainte-Croix, établis il y a quelque dix ans, méritent non pas des remaniements profonds,

binnen nagenoeg 1 maand, het tweede binnen 3 maand.

2. *Reportagerijtuigen.*

In deze gedachtengang wordt het onontbeerlijk, om de normale werking van de opvangdienst te verzekeren, de aankoop te voorzien van twee, zoniet drie nieuwe voor die dienst onmisbare rijtuigen.

Op aanvraag van de radioreporters ware het eveneens wenselijk een bijzonder toerismevoertuig te voorzien, om in goede voorwaarden de wielervedstrijden te kunnen volgen, die zeer talrijk zijn (met inbegrip van de Ronde van Frankrijk) en waarvan de bijval groot is bij onze luisteraars.

De kredietaanvraag is voor de Raad van Beheer van het N.I.R. hangend voor een bedrag van meer of min 625.000 frank.

3. *Laboratoriummaterieel.*

Niemand is onkundig van de belangrijke ontwikkeling van de uitzendtechniek op ultra-korte golven.

Het is van kapitaal belang dat de laboratoria van het Instituut binnen de kortst mogelijke tijd worden uitgerust om al de nodige maatregelen te kunnen treffen.

Het is in het bijzonder onontbeerlijk dat reeds van morgen af exploitatieproeven kunnen genomen worden inzake verbindingen op deci-metrische golven tussen studio's en zenders.

De uitgaaf, ten bedrage van 400.000 frank, is hangend bij de Raad van Beheer.

4. *Platendraaiers.*

Het geheel van de pick-up-installaties van het Huis van het N.I.R. wijst op een tamelijk grote slijtage.

Die installatie werkt sedert bijna tien jaar.

Er dient opgemerkt dat belangrijke verbeteringen werden aangebracht aan de techniek der platen-draaiers (snelheidsvermindering tot 33 1/3 toer/m.). Zo die verbetering reeds is verwezenlijkt in sommige van onze studio's, toch zou de toepassing er van echter moeten veralgemeend worden.

De te voorziene uitgave is hangend voor de Raad van Beheer en bedraagt ongeveer 1 miljoen frank.

5. *Verbeteringen van de acoustiek van sommige onzer studio's.*

Het is waarschijnlijk op dat domein dat sedert een tiental jaren de meest belangrijke verbeteringen zijn tot stand gekomen.

Uit dat oogpunt behoren de karakteristieken van de vóór een tiental jaren opgerichte studio's van het Heilig-Kruisplein, niet enkel grondig gewijzigd, maar

mais des adaptations à certaines idées nouvelles. il en résulterait, tant du point de vue du musicien que de celui de l'auditeur, une amélioration assez sensible de la qualité et de l'intelligibilité de la réception.

La dépense demandée est de l'ordre de 1.750.000 francs.

Studios et Emetteurs régionaux.

Nul n'ignore que l'ensemble des réalisations de l'I.N.R. sur le plan régional est d'un caractère éminemment provisoire.

De nouvelles réalisations (centres de studios), des améliorations indispensables (unités de captation, remplacement tourne-disques, etc.) sont inscrites pour une dépense de l'ordre de 10 millions de francs.

L'opportunité du degré d'urgence de certaines de ces réalisations est actuellement en suspens devant le Conseil de gestion.

Le Statut de l'I.N.R.

Votre Commission insiste une fois de plus pour régler la question du statut, qui est pendante depuis plusieurs années.

Une fois de plus, le « provisoire » semble se muer en « définitif ». Les inconvénients qui en découlent sont très grands, tant pour le public qui ignore absolument dans quelle direction le Gouvernement désire s'orienter, que pour le personnel. Signalons pour ce dernier, qu'une question aussi vitale que celle de la pension, et bien d'autres d'ailleurs, n'ont pas reçu une solution définitive.

Cette situation est d'autant plus déplorable, qu'à plusieurs reprises les ministres qui se sont succédé au Département ont promis ou fait entendre que le Parlement serait bientôt saisi de propositions définitives.

Le projet de budget a été adopté par neuf voix contre une et une abstention.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité moins une abstention.

Le Rapporteur,
A. DE BLOCK.

Le Président,
H. DELPORT.

aangepast aan sommige nieuwe ideeën. Daaruit zou zo voor de musicus als voor de luisteraars een tamelijk gevoelige verbetering van de kwaliteit en van de verstaanbaarheid van de ontvangst voortvloeien.

De aangevraagde uitgave bedraagt circa 1.750.000 fr.

Gewestelijke Studio's en Zenders.

Niemand is er onkundig van dat het geheel van de verwezenlijkingen van het N.I.R. op het gewestelijk plan een hoofdzakelijk voorlopig karakter hebben.

Nieuwe verwezenlijkingen (centra van studio's), onontbeerlijke verbetering (opvangstellen, vervanging platendraaiers, enz.) zijn uitgetrokken voor een uitgaaf van 10 miljoen frank.

De dringende aard van sommige van die verwezenlijkingen is thans ter bespreking voor de Raad van Beheer.

Statuut van het N.I.R.

Uwe Commissie dringt eens te meer aan om eindelijk de kwestie te regelen van het statuut, die sedert verscheidene jaren hangend is.

Andermaal schijnt « voorlopig » « definitief » te worden. De bezwaren die daaruit voortvloeien zijn zeer groot voor het publiek dat niets afweet van de richting welke de Regering wenst in te slaan, als voor het personeel. Merken wij voor dit laatste op dat een zo vitale kwestie als deze van het pensioen, en veel andere trouwens, geen definitieve oplossing gekregen hebben.

Die toestand is des te meer te betreuren daar de Ministers die elkaar in het Departement hebben opgevolgd, herhaaldelijk beloofd of laten verstaan hebben dat eerlang definitieve voorstellen bij het Parlement zouden ingediend worden.

Het begrotingsontwerp werd met negen stemmen tegen één, bij één onthouding, aangenomen.

Dit verslag is eenparig goedgekeurd; een lid onthield zich.

De Verslaggever,
A. DE BLOCK.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

TABLE DES MATIERES.

INHOUDSTAFEL.

	Pages.		Bladz.
<i>L'accroissement des dépenses</i>	1	<i>De verhoging der uitgaven</i>	1
<i>Personnel</i>	2	<i>Personeel</i>	2
<i>Le problème des déficits</i>	6	<i>Het vraagstuk der tekorten</i>	6
<i>La coordination des moyens de transport</i>	6	<i>De coördinatie van de vervoermiddelen</i>	6
<i>Société Nationale des Chemins de Fer Belges</i>	11	<i>Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen</i>	11
<i>Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux :</i>		<i>Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen :</i>	
<i>Situation financière déficitaire</i>	12	<i>Déficitaire financiële toestand</i>	12
<i>Causes et moyens de redressement</i>	13	<i>Oorzaken en herstelmiddelen</i>	13
<i>Lignes d'autobus concédées</i>	14	<i>Geconcessioneerde autobuslijnen</i>	14
<i>Conditions d'affermage</i>	14	<i>Pachtvoorwaarden</i>	14
<i>Transports par route</i>	15	<i>Wegvervoer</i>	15
<i>Transports aériens :</i>		<i>Luchtvervoer :</i>	
<i>Capital de la S.A.B.E.N.A.</i>	17	<i>Kapital van de S.A.B.E.N.A.</i>	17
<i>Influence de l'Etat et de la Colonie sur la question de</i>		<i>Invloed van de Staat en de Kolonie op het beheer der</i>	
<i>la Société</i>	18	<i>Maatschappij</i>	18
<i>Subsides de l'Etat et de la Colonie</i>	18	<i>Subsidiën van de Staat en de Kolonie</i>	18
<i>Les bénéfices</i>	22	<i>De winsten</i>	22
<i>Marine :</i>		<i>Zeewezen :</i>	
<i>Marine marchande</i>	24	<i>Koopvaardij</i>	24
<i>Régie de la Marine</i>	25	<i>Regie van het Zeewezen</i>	25
<i>Service d'exploitation</i>	26	<i>Exploitatiedienst</i>	26
<i>Office Central des Fournitures</i>	27	<i>Central Bureau voor Benodigdheden</i>	27
<i>Poste :</i>		<i>Posterijen :</i>	
<i>Comptes d'exploitation pour l'exercice 1947</i>	30	<i>Exploitatierekening over het dienstjaar 1947</i>	31
<i>Effectif du personnel</i>	32	<i>Effectif van het personeel</i>	32
<i>Rendement actuel du personnel</i>	32	<i>Huidig rendement van het personeel</i>	32
<i>Opérations effectuées en 1947 pour le compte d'autres</i>		<i>Bewerkingen door de Post voor rekening van andere</i>	
<i>départements</i>	34	<i>departementen in 1947</i>	35
<i>Le niveau des tarifs postaux</i>	38	<i>Het peil der posttarieven</i>	38
<i>La suppression du service du dimanche pour les fac-</i>		<i>De afschaffing van de Zondagsdienst voor de bestellers</i>	38
<i>teurs</i>	38		
<i>Programme de modernisation</i>	39	<i>Programma van modernisering</i>	39
<i>Récapitulation</i>	39	<i>Samenvatting</i>	39
<i>Les Comptes Chèques Postaux</i>	41	<i>De Postchecks</i>	41
<i>Commissariat général au Tourisme :</i>		<i>Commissariaat-Generaal voor Toerisme :</i>	
<i>Effectif du personnel</i>	42	<i>Effectief van het personeel</i>	42
<i>Crédits</i>	42	<i>Kredieten</i>	42
<i>La balance touristique</i>	43	<i>De toeristische balans</i>	43
<i>Statistiques hôtelières</i>	44	<i>Statistieken betreffende het hotelbedrijf</i>	44
<i>Le carnet de tourisme</i>	46	<i>Het toeristenboekje</i>	46
<i>La propagande touristique</i>	46	<i>De toeristische propaganda</i>	46
<i>Institut National de Radiodiffusion :</i>		<i>Nationaal Instituut voor Radio-omroep :</i>	
<i>Effectif du personnel</i>	48	<i>Personeelsbezetting</i>	48
<i>Dépenses de l'année 1947</i>	49	<i>Uitgaven voor het jaar 1947</i>	49
<i>Les dépenses en comparaison avec des pays voisins</i>	51	<i>De uitgaven in vergelijking met de naburige landen</i>	51
<i>Répartition des programmes</i>	54	<i>Verdeling van de programma's</i>	54
<i>Magazines</i>	54	<i>Programma-bladen</i>	54
<i>Augmentation de puissance</i>	55	<i>Verhoging van het zendvermogen</i>	55
<i>Emissions métropolitaines en ondes courtes</i>	56	<i>Uitzendingen in het moederland op korte golven</i>	56
<i>Emissions en modulation de fréquence</i>	56	<i>Uitzendingen in frequentiemodulatie</i>	56
<i>Matériel</i>	57	<i>Materieel</i>	57
<i>Studios et émetteurs régionaux</i>	59	<i>Gewestelijke studio's en zenders</i>	59
<i>Statut de l'I. N. R.</i>	59	<i>Statuut van het N.I.R.</i>	59