

Kamer der Volksvertegenwoordigers

Chambre des Représentants

6 MAART 1947.

6 MARS 1947.

BEGROOTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1947.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1947.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE
VOOR HET VERKEERSWEZEN (1) UITGEBRACHT
DOOR DEN HEER VAN ACKER (Benoît).

RAPPORT

FAIT AU NOM
DE LA COMMISSION DES COMMUNICATIONS
PAR M. VAN ACKER (Benoît).

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

MESDAMES, MESSIEURS,

Tijdens de bespreking in de Commissie werden in hoofdzaak enkele belangrijke problemen behandeld, die van overwegend belang voor 's lands toekomst, tevens een grooten invloed hebben op de economische heropleving.

De bekommring van allen ging naar planmatigen op — en uitbouw van die inrichtingen en vervoermiddelen die in de verdere economische ontwikkeling van ons land een primordiale rol te spelen hebben.

Au cours de l'examen du budget, la Commission a discuté, en ordre principal, de quelques problèmes qui sont d'une importance capitale pour l'avenir du pays et exercent une influence profonde sur le relèvement économique.

Tous les membres se sont préoccupés du développement systématique des organismes et moyens de transport qui sont appelés à jouer un rôle primordial dans l'essor économique futur de notre pays.

(1) Samenstelling van de Commissie voor het Verkeerswezen: de heeren Lahaut, voorzitter; Clerckx, De Paep, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vaes (André), Van Acker (Benoît), Vandenbergh (O.), Vergels, Verhamme, — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-Hubert), Hens, Samyn, — Briol, Van den Bergh (F.), — Demuyter, Van Glabbeke.

Zie:

4XX: Begrooting.

113 en 189: Amendementen.

(1) Composition de la Commission des Communications: MM. Lahaut, président; Clerckx, De Paep, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Vaes (André), Van Acker (Benoît), Vandenbergh (O.), Vergels, Verhamme, — Anseele, De Bruyn, Debunne, De Kinder, Fromont, Grégoire (Marcel-Hubert), Hens, Samyn, — Briol, Van den Bergh (F.), — Demuyter, Van Glabbeke.

Voir:

4XX: Budget.

113 et 189: Amendements.

Door de leden werden aanvullende inlichtingen gevraagd aan den heer Minister, om zich een juist gedacht en oordeel te kunnen maken over de verbeteringen en oplossingen welke in de nabije toekomst zullen gebracht worden aan bestaande toestanden en tevens welke de plannen zijn op langen termijn opdat spoorwegen, koopvaardijvloot, enz..., de rol kunnen vervullen welke hun in het economische en bedrijfsleven is toebedeeld.

De begroting gaf daarover geen voldoende uitleg en de afwezigheid door ziekte van den heer Minister vertraagde de behandeling in zekere mate.

Verscheidene vraagstukken zijn dan ook in dit verslag nader toegelicht bij middel van briefwisseling tusschen den verslaggever en het betrokken Departement :

Personeel.

Heel wat kritiek werd in 't midden gebracht over de wijze waarop de benoemingen werden verricht. De toepassing van artikel 18 van het statuut van het personeel krijgt een heel andere beteekenis dan deze welke de opstellers van dit statuut zich hebben gesteld. Gevestigde rechten, aanspraken en bekwaamheid worden over het hoofd gezien en uitgeschakeld door een niet te rechtvaardige toepassing van dit artikel 18.

De onrust en ontevredenheid stijgt met den dag in het ambtenarenkorps dat zich diep getroffen voelt en tevens gekwetst met de toekenning van het diploma van onbekwaamheid.

Ambtenaren worden in beschikbaarheid gesteld om plaats te maken voor deze die bij middel van artikel 18 een bevordering moeten ontvangen.

Andere worden terzijde gesteld niettegenstaande zij in het verleden bewijzen hebben geleverd van hun bekwaamheid.

Deze handelwijze ondermijnt het gezag en zal binnen afzienbaren tijd noodlottig worden voor ons bestuursapparaat.

Wij hebben den indruk en de overtuiging dat in sommige Directies geen voldoende rekening is gehouden bij de benoemingen volgens de taalrol en er in werkelijkheid een achteruitstelling plaats heeft van Nederlandschsprekenden.

Anderzijds, zijn sommige deelen van het Statuut van het Personeel in toepassing, terwijl andere gedeelten zoals : verlof, enz... op hun uitvoering laten wachten.

Het personeel begrijpt niet goed hoe het mogelijk is dat de onderdeelen van het Statuut, welke men noemt, de verplichtingen van het personeel, worden in uitvoering gesteld, doch dat de daaraan verbonden voordeelen achterwege blijven.

De ingevoerde structuurhervorming bij de N. M. B. S. dewelke nog in haar aanvangstadium is zal grondige wijzigingen van hooger personeel meebrengen en belangrijke uitgaven daarstellen.

Les membres ont demandé au Ministre des renseignements complémentaires, afin de se former une opinion exacte quant aux améliorations et solutions qui seront apportées dans un proche avenir à des situations existantes et en vue de connaître les projets à longue échéance, qui permettront aux chemins de fer, à la marine marchande, etc..., de remplir le rôle qui leur est assigné dans la vie économique et industrielle.

Le budget manque de renseignements à ce sujet. L'absence, pour cause de maladie, de Monsieur le Ministre a, dans une certaine mesure, retardé l'examen du budget.

Dès lors, dans le présent rapport, différents problèmes ont été examinés d'une manière plus précise au moyen de la correspondance échangée entre le rapporteur et le Département intéressé.

Personnel.

De vives critiques ont été formulées au sujet de la manière dont s'effectuent les nominations. L'application de l'article 18 du statut du personnel est interprétée dans un sens diamétralement opposé aux intentions des auteurs dudit statut. Droits acquis, titres et capacités, sont éliminés par l'application injustifiable de cet article 18.

L'inquiétude et le mécontentement augmentent de plus en plus au sein du corps des fonctionnaires qui se sentent profondément lésés et blessés par le diplôme d'incapacité qu'on leur accorde.

Des fonctionnaires sont mis en disponibilité pour faire place à ceux qui, grâce à l'article 18, doivent obtenir de l'avancement.

D'autres sont écartés, malgré les preuves de leur capacité fournie dans le passé.

Ces procédés sapent l'autorité et finiront par porter un coup fatal à notre appareil administratif.

Nous avons l'impression et la conviction que, dans certaines Directions, on n'a pas tenu suffisamment compte, lors des nominations, du rôle linguistique et qu'en réalité des fonctionnaires d'expression flamande sont dépassés.

D'autre part, certaines parties du Statut du Personnel sont appliquées, tandis que d'autres, tel le congé, etc..., attendent d'être mises en application.

Le personnel ne comprend pas pourquoi les subdivisions du Statut appelées « obligations du personnel » soient mises en exécution, alors que les avantages qui en découlent se font attendre.

La réforme de structure réalisée au sein de la S.N.C.F.B., qui se trouve encore au stade embryonnaire, amènera des modifications profondes parmi le personnel supérieur et des dépenses importantes.

Zijn deze diepgaande wijzigingen van het bestuurskader wel voldoende gewettigd?

Uit nu reeds vaststaande gegevens blijkt dat het kader der ambtenaren en bedienden met honderden eenheden is aangegroeid. Dezelfde vaststelling voor techniciërs.

In tegenstelling met deze uitbreiding worden met duizenden arbeiders afgedankt.

Wordt niet teveel bespaard op handenarbeid ten voordeele van leidende diensten en zullen de arbeidsvoorwaarden der arbeiders niet te zeer lijden onder verregaande besparingen in de uitvoerende diensten.

Dit zijn alle vragen waarover vooralsnog geen oordeel kan geveld worden.

VRAAG :

Tijdens de vergadering der Commissie voor het Verkeerswezen werd geklaagd over de menigvuldige benoemingen en het feit dat daaronder weinig Vlamingen begrepen zijn.

Graag zouden wij volgende inlichtingen ontvangen :

1° Het aantal benoemingen, gedaan sedert de bevrijding, van onderbureelhoofd en hooger :

- a) per dienst en tot welken graad;
- b) volgens de taalrol;
- c) welken rang de benoemden vóór hun bevordering hadden en in welken dienst zij voor deze bevordering werkzaam waren.

2° Is met de ancienniteit en aanschrijving rekening gehouden bij deze benoemingen :

- a) welke was hun rangschikking ?
- b) hoeveel ambtenaren werden voorbij gestreefd door toepassing van artikel 18 van het Statuut ?

3° Hoeveel benoemingen van onderbureelhoofd en hooger (met inbegrip van de hogere ambtenaren) tijdens den oorlog gedaan, ingetrokken werden na de bevrijding :

per categorie en per taalrol ?

Wat intrekking der benoemingen van hooger ambtenaar (rang II en hooger) betreft vernam ik graag de redenen die tot bedoelden maatregel hebben aanleiding gegeven

Het volgend antwoord werd aan de Commissie verstrekt :

Ces modifications profondes du cadre administratif sont-elles suffisamment justifiées ?

Il est établi d'ores et déjà que le cadre des fonctionnaires et employés s'est accru de centaines d'unités. La même constatation s'impose en ce qui concerne les techniciens.

A l'encontre de cet accroissement, des ouvriers sont licenciés par milliers.

Ne réalise-t-on pas trop d'économies sur la main-d'œuvre en faveur de services dirigeants et les conditions de travail des ouvriers n'auront-elles pas trop à souffrir des économies radicales dans les services d'exécution.

Voilà des questions au sujet desquelles il est impossible de se prononcer dès à présent.

QUESTION :

Au cours de la réunion de la Commission des Communications des plaintes ont été formulées au sujet du grand nombre de nominations et du fait que celles-ci comprennent peu de Flamands.

Il nous serait agréable de recevoir les renseignements ci-après :

1° Le nombre des nominations faites depuis la libération en qualité de sous-chef de bureau et au-dessus :

- a) par service et par grade;
- b) d'après le rôle linguistique;
- c) le grade et le service d'attache des promus avant leur nomination.

2° Ces nominations ont-elles été faites compte tenu de l'ancienneté et du signalement :

- a) quel était le classement ?
- b) combien de fonctionnaires ont été dépassés par application de l'article 18 du Statut ?

3° Combien de nominations de sous-chef de bureau et au-dessus (y compris les fonctionnaires supérieurs) faites pendant la guerre ont été rapportées après la libération :

par catégorie et par rôle linguistique ?

Pour ce qui concerne le retrait des nominations de fonctionnaire supérieur (rang II et au-dessus), je désirerais connaître les raisons qui ont motivé la mesure.

La réponse suivante a été transmise à la Commission :

AANTAL BENOEMINGEN GEDAAN SEDERT DE BEVRIJDING

Dienst	Toegekende graad	Rol		Vroegere graad	Vroegere dienst
		Vlaamsche	Fransche		
Algemeene diensten	Secretaris-Generaal	—	1	Beheerder-directeur- generaal	N. I. R.
	Directeur van Bestuur	1	—	Directeur	Regie T. T.
	Adviseur-Diensthooft	—	1	Directeur	Zeewezen
	Directeur	—	1	Afdeelingshoofd	Algemeene Diensten
	Adviseur	1	—	Ingenieur	Bestuur van het Vervoer
		—	1	Inspecteur	Bestuur van het Vervoer
		—	1	Secretaris	Algemeene Diensten
	Afdeelingshoofd	1	—	Inspecteur	Idem
		—	1	Bureelhoofd	Idem
	Beheerder (Werkliedenkas)	—	1	Eerste Opsteller	Idem
	Vertaler	1	—	Opsteller	Zeewezen
	Inrichtingsmoniteur	—	1	Opsteller	Algemeene Diensten
	Onderbureelhoofd	—	1	Opsteller	Idem
		—	1	Opsteller	Centraal B. B.
Bestuur van het Vervoer	Inspecteur-generaal	1	—	Hoofdingenieur- directeur	Regie T. T.
		—	1	Directeur	Bestuur van het Vervoer
	Hoofdingenieur- directeur	—	1	Ingenieur	Idem
	Directeur	—	2	Inspecteur	Idem
	E. a. ingenieur	1	—	Ingenieur	Idem
	Ingenieur	—	1	Ingenieur der militaire fabrikaten	Ministerie van Landsverdediging
	E. a. techn. inspecteur	1	—	Techn. inspecteur	Bestuur van het Vervoer
		—	1	"	Idem
	E. a. inspecteur	—	3	Inspecteur	Idem
		2	—	"	Idem
	Inspecteur	—	1	Bureelhoofd	Idem
		—	1	Idem	C. G. Toerisme
		1	—	Eerste-opsteller	Bestuur van het Vervoer
		—	1	"	Idem
		1	—	Onderbureelhoofd	Regie T. T.
		1	—	"	N. M. B. S.
		—	1	Postontvanger 1 ^e klasse	Posterijen
	Bureelhoofd	—	3	Eerste-opsteller	Bestuur van het Vervoer
		1	—	"	Idem
		—	1	"	Vast-Wervings- secretariaat
	Bestuurssecretaris	1	—	Referendaris	Commissariaat van Prijzen en Loonen
	Technisch inspecteur	1	—	Sectiehoofd	N. M. B. S.
	Eerste-opsteller	1	1	Opsteller	Bestuur Vervoer

NOMBRE DE NOMINATIONS REALISEES DEPUIS LA LIBERATION

Service	Grade conféré	Rôle linguistique		Grade antérieur	Service d'attache antérieur
		Flamand	Français		
Services généraux	Secrétaire Général	—	1	Administrateur-directeur général	I. N. R.
	Direction d'Administration	1	—	Directeur	Régie des T. T.
	Conseiller, chef de service	—	1	Directeur	Marine
	Directeur	—	1	Chef de division	Services généraux
	Conseiller	1	—	Ingénieur	Adm. des Transports
		—	1	Inspecteur	Idem
		—	1	Secrétaire	Services généraux
	Chef de division	1	—	Inspecteur	Idem
		—	1	Chef de bureau	Idem
	Gestionnaire (Caisse des ouvriers)	—	1	Premier rédacteur	Idem
	Traducteur	1	—	Rédacteur	Marine
	Moniteur d'organisation	—	1	Rédacteur	Services généraux
	Sous-chef de bureau	—	1	Rédacteur	Idem
		—	1	Rédacteur	Office Central des Fournitures
Administration des transports	Inspecteur général	1	—	Ingénieur en chef-directeur	Régie des T. T.
			1	Directeur	Adm. des Transports
	Ingénieur en chef-directeur	—	1	Ingénieur	Idem
	Directeur	—	2	Inspecteur	Idem
	Ingénieur principal	1	—	Ingénieur	Idem
	Ingénieur	—	1	Ingénieur des fabrications militaires	Ministère de la Défense Nationale
	Inspecteur technique principal	1	—	Inspecteur technique	Adm. des Transports
		—	1	Inspecteur technique	Idem
	Inspecteur principal	—	3	Inspecteur	Idem
		2	—	Inspecteur	Idem
	Inspecteur	—	1	Chef de bureau	Idem
		—	1	Chef de bureau	C. G. Tourisme
		1	—	Premier rédacteur	Adm. des Transports
		—	1	Premier rédacteur	Idem
		1	—	Sous-chef de bureau	Régie des T. T.
		1	—	Sous-chef de bureau	S. N. C. F. B.
		—	1	Percepteur de 1 ^e classe	Adm. des Postes.
	Chef de bureau	—	3	Premier rédacteur	Adm. des Transports
		1	—	Premier rédacteur	Idem
		—	1	Premier rédacteur	Secrétariat Permanent de recrutement
	Secrétaire d'administration	1	—	Référéndaire	Commissariat aux Prix et Salaires
	Inspecteur technique	1	—	Chef de section	S. N. C. F. B.
	Premier rédacteur	1	1	Rédacteur	Adm. des Transports

AANTAL BENOEMINGEN GEDAAN SEDERT DE BEVRIJDING

Dienst	Toegekende graad	Rol		Vroegere graad	Vroegere dienst
		Vlaamsche	Fransche		
Centraal Bureau voor Benoodigdheden	Directeur van Bestuur	1	—	Adviseur	Algemeene Diensten
	Bureelhoofd	—	1	Eerste-opsteller	C. B. B.
	Magazijn meester- bewaarder	—	1	Idem	Idem
Commissariaat Generaal voor Toerisme	Commissaris- generaal (1)	—	1	Adjunct comm. generaal	Toerisme
	Adjunct-Commissaris generaal (1)	—	1	Directeur	"
	Directeur (1)	—	1	Inspecteur	"
	Adviseur	1	—	Inspecteur	"
	Inspecteur	1	—	Bekennplichtige	Zeewezen
	Kunstadviseur	—	1	Tijdelijk kunst-adviseur	Toerisme
	Onderbureelhoofd	1	—	Opsteller	Algemeene Diensten
		—	1	"	Toerisme
Bestuur van het Zeewezen					
Hoofdbestuur	Hoofdingenieur Direct.	1	—	Ingenieur	Hoofdbestuur
	Zeevaartkundig Advis.	1	—	Commandant	"
	Directeur	1	—	Afdeelingshoofd	"
	E. a. Ingenieur	1	—	Ingenieur	"
	Afdeelingshoofd	1	—	Bureelhoofd	"
	Adviseur	1	—	Bestuurssecretaris	"
	Onderbureelhoofd	—	1	Opsteller	"
Zeediensten Antwerpen	Hoofdingenieur- Directeur	1	—	Hoofdingenieur-Dienst- Directeur	Zeediensten Antwerpen
	Zeevaartinspecteur	1	—	Offic. Werktuigkund.	"
	Zeevaartinspecteur	1	—	Loods	"
	Onderbureelhoofd	6	—	Opsteller	"
Zeediensten Oostende	Hoofdingenieur Directeur	1	—	Hoofdingenieur Adjunct Directeur	Zeediensten Oostende
	E. a. ingenieur- diensthoofd	1	—	E. a. ingenieur	"
	Adjunct Directeur	1	—	Commandant	"
	Diensthoofd	1	—	Inspecteur	Vlissingen
Zeev. Politie Nieuwpoort	Waterschout 4 ^e klasse	1	—	Luitenant	Zeediensten Oostende
Overzeesch Vervoer	Diensthoofd	1	—	Waterschout	Waterschoutambt Gent
	Bureelhoofd	1	—	Onderbureelhoofd	Hoofdbestuur

(1) Het geldt hier 3 benoemingen van denzelfden ambtenaar.

NOMBRE DE NOMINATIONS REALISEES DEPUIS LA LIBERATION

Service	Grade conféré	Rôle linguistique		Grade antérieur	Service d'attache antérieur
		Flamand	Français		
Office Central des fournitures	Directeur d'administration	1	—	Conseiller	Services Généraux
	Chef de bureau	—	1	Premier rédacteur	O. C. F.
	Chef de dépôt-conservateur	—	1	Premier rédacteur	Idem
Commissariat Général du Tourisme	Commissaire général (1)	—	1	Commissaire général adjoint	Tourisme
	Commissaire général adjoint (1)	—	1	Directeur	Idem
	Directeur (1)	—	1	Inspecteur	Idem
	Conseiller	1	—	Inspecteur	Idem
	Inspecteur	1	—	Comptable	Marine
	Conseiller artistique	—	1	Conseiller artistique temporaire	Tourisme
	Sous-chef de bureau	1	—	Rédacteur	Services Généraux
		—	1	Rédacteur	Tourisme
Administration de la Marine					
Administration centrale	Ingénieur en chef-directeur	1	—	Ingénieur	Administration Centrale
	Conseiller maritime	1	—	Commandant	Idem
	Directeur	1	—	Chef de division	Idem
	Ingénieur principal	1	—	Ingénieur	Idem
	Chef de division	1	—	Chef de bureau	Idem
	Sous-chef de bureau	—	1	Rédacteur	Idem
Services de mer Anvers	Ingénieur en chef-directeur	1	—	Ingénieur en chef-directeur de service	Services de mer — Anvers
	Inspecteur maritime	1	—	Officier mécanicien	Idem
	Inspecteur maritime	1	—	Pilote	Idem
	Sous-chef de bureau	6	—	Rédacteur	Idem
Services de mer Ostende	Ingénieur en chef-directeur	1	—	Ingénieur en chef-directeur adjoint	Services de mer — Ostende
	Ingénieur principal chef de service	1	—	Ingénieur principal	Idem
	Directeur adjoint	1	—	Commandant	Idem
	Chef de service	1	—	Inspecteur	Flessingue
Police Nieuport	Commissaire maritime 4 ^e classe	1	—	Lieutenant	Services de mer — Ostende
Transport d'outre-mer	Chef de service	1	—	Commissaire maritime	Gand
	Chef de bureau	1	—	Sous-chef de bureau	Adm. Centrale

(1) Il s'agit du même fonctionnaire pour ces 3 promotions.

AANTAL BENOEMINGEN GEDAAN SEDERT DE BEVRIJDING

Dienst	Toegekende graad	Rol		Vroegere graad	Vroegere dienst
		Vlaams ^{cho}	Fransche		
Bestuur der Luchtvaart					
Centraal Bestuur	Directeur van Bestuur	—	1	Directeur	Centraal Bestuur
Technische Luchtvaartdienst	Bureelhoofd	2	—	1 ^o opsteller	Idem
	Eerst aanwezend ingenieur	—	1	Ingenieur	Technische Luchtvaartdienst
Veiligheid Exploitatie	Bureelhoofd	—	1	o/bureelhoofd	Idem
	Directeur	—	1	Ingenieur	Veiligheid
	Directeur	—	1	Inspecteur	Exploitatie
Bestuur der Posterijen	Directeur-generaal	1	1	Inspecteur-generaal	
	Inspecteur-generaal	—	2	1 directeur van Bestuur	
				1 afdelingshoofd	
	Directeur van Bestuur	4	2	5 adjunct-directeurs	
				1 adviseur	
	Directeur	1	2	3 afdelingshoofden	
	Adviseur	3	1	2 afdelingshoofd	
				1 inspecteur	
				1 e/a bureelhoofd	
	Gewestelijk Directeur	4	5	8 inspecteurs	
				1 e/a postontvanger	
	Inspecteur	1	7	6 postontvangers 1 ^o kl.	
				2 bureelhoofden	
	Eerst aanwe. postont- vanger	3	5	8 postontvangers 1 ^o kl.	
	Postontvanger 1 ^o kl.	7	12	2 bureelhoofden	
				13 postontvangers 2 ^o kl.	
				3 postontvangers 3 ^o kl.	
				1 onderbureelhoofd	
	Bureelhoofd	2	5	7 onderbureelhoofden	
	Postontvanger 2 ^o kl.	6	30	34 postontvangers 3 ^o kl.	
				2 onderbureelhoofden	
	Onderbureelhoofd	—	10	19 opstellers	

NOMBRE DE NOMINATIONS REALISEES DEPUIS LA LIBERATION

Service	Grade conféré	Rôle linguistique		Grade antérieur	Service d'attache antérieur
		Flamand	Français		
Administration de l'Aéronautique					
Administration centrale	Directeur d'administration	—	1	Directeur	Adm. Centrale
Service technique	Chef de bureau	2	—	Premier rédacteur	Idem
	Ingénieur principal	—	1	Ingénieur	Service technique
Sûreté Exploitation	Chef de bureau	—	1	Sous chef de bureau	Idem
	Directeur	—	1	Ingénieur	Sûreté
	Directeur	—	1	Inspecteur	Exploitation
Administration des Postes	Directeur général	1	1	Inspecteur général	
	Inspecteur général	—	2	1 directeur d'administration 1 chef de division	
	Directeur d'administration	4	2	5 directeurs adjoints 1 conseiller	
	Directeur	1	2	3 chefs de division	
	Conseiller	3	1	2 chefs de division 1 inspecteur 1 chef de bureau princ.	
	Directeur régional	4	5	8 inspecteurs 1 percepteur principal	
	Inspecteur	1	7	6 percepteurs de 1 ^e cl. 2 chefs de bureau	
	Percepteur principal	3	5	8 percepteurs de 1 ^e cl.	
	Percepteur de 1 ^e classe	7	12	2 chefs de bureau 13 percepteurs de 2 ^e cl. 3 percepteurs de 3 ^e cl. 1 sous-chef de bureau 7 sous-chefs de bureau	
	Chef de bureau	2	5		
	Percepteur de 2 ^e classe	6	30	34 percepteurs de 3 ^e cl. 2 sous-chefs de bureau	
	Sous-chef de bureau	—	10	19 rédacteurs	

2° a) De benoemingen voor de eerste categorie (bureel-hoofd en hooger) werden gedaan volgens de rangschikking vastgesteld door den Directieraad zooals is voorgeschreven bij artikel 71 van het Statuut van het Rijkspersoneel.

Voor de overigen werden de benoemingen gedaan volgens het signalement en de ancienniteit, behalve in 3 gevallen, waar 4 kandidaten werden voorbijgestreefd om reden van taalkundigen aard of omdat speciale kennis was vereischt.

b) 4 benoemingen (3 bij het Bestuur van het Vervoer en 1 bij het Commissariaat generaal voor Toerisme) werden gedaan bij toepassing van artikel 18 van het Statuut en gaven geen aanleiding tot voorbijstreving.

3° Volgende benoemingen werden na de bevrijding niet bekrachtigd:

Categorie	Taalrol :	
	Vlaamsche	Fransche
—	—	—
Directeur... ..	7	2
Inspecteur	1	—
E. a. postontvangers	2	—
Postontvangers (1 ^{ste} klas)... ..	5	—
Bureelhoofd... ..	2	1
Eerste-opsteller	—	1
Hoofdvertaler	—	1

3 directeurs (2 der Vlaamsche en 1 der Fransche rol) werden afgezet wegens gebrek aan burgerzin; 3 benoemingen (Vlaamsche) werden niet bekrachtigd omdat zij gedaan werden in vervanging van titularissen terbeschikking gesteld bij toepassing van de Duitse ordonnantie tegen de veroudering der kaders; 3 (2 Vlaamsche en 1 Fransche) werden na den oorlog niet bekrachtigd en de titularissen vervangen door meer verdienstelijke en jongere ambtenaren.

VRAAG:

In de Commissie voor het Verkeerswezen werden inlichtingen gevraagd over de samenstelling van het Kabinet, hoeveel Kabinetsleden eene vergoeding ontvangen en welke de aangroei is van het personeel in de onderscheiden diensten.

2° a) Les nominations à la première catégorie (chef de bureau et au-dessus) ont été réalisées suivant le classement établi par le Conseil de Direction ainsi qu'il est prescrit par l'article 71 du Statut des Agents de l'Etat.

Pour les autres, les nominations ont été faites suivant le signalement et l'ancienneté à l'exception de 3 cas où 4 candidats ont été dépassés pour des raisons linguistiques ou parce que des connaissances spéciales étaient exigées.

b) 4 nominations (3 à l'Administration des Transports et 1 au Commissariat général du Tourisme) ont été faites en application de l'article 18 du Statut; elles n'ont pas donné lieu à dépassement.

3° Les nominations suivantes n'ont pas été validées après la libération :

Catégorie	Rôle linguistique :	
	Flamand	Français
—	—	—
Directeur	7	2
Inspecteur	1	—
Percepteurs principaux	2	—
Percepteurs (1 ^{re} classe)	5	—
Chef de bureau	2	1
Premier rédacteur	—	1
Traducteur-chef... ..	—	1

3 directeurs (2 flamands et 1 français) ont été révoqués pour incivisme; 3 nominations (flamandes) n'ont pas été validées parce qu'elles avaient été faites en remplacement de titulaires mis en disponibilité par application de l'ordonnance allemande contre le vieillissement des cadres; 3 (2 flamandes et 1 française) n'ont pas été ratifiées après la libération, les titulaires étant remplacés par des fonctionnaires plus méritants et plus jeunes.

QUESTION:

A la Commission des Communications, il a été demandé des renseignements concernant la composition du Cabinet, combien de membres de Cabinet reçoivent une indemnité et quel est l'accroissement du personnel dans les services respectifs?

Graag zou ik vernemen :

1^o Uit hoeveel leden het Kabinet bestaat en hun onderscheidene bevoegdheden;

2^o Hoeveel leden van dit Kabinet een vergoeding als attaché ontvangen;

3^o Welk is de aangroei van het personeel in de onderscheidene diensten zooals Spoorwegen, Post, T. T., Zee-
wezen, Luchtvaart, N.I.R., enz., op 1 Januari 1947 :

- a) voor de ambtenaren,
- b) voor de beampten,
- c) voor de werklieden,
- d) voor de techniekers.

ANTWOORD :

- 1 Kabinetshoofd,
- 1 Kabinetssecretaris,
- 1 Particulier Secretaris,
- 2 Attachés,
- 23 bedienden (vertaling, archief, verzending en dienstpersoneel, verdeeld als volgt :
- 1 Posterijen,
- 1 Regie T. T.,
- 1 Zeewezen,
- 1 Luchtvaart,
- 2 steno-typisten-secretaresen,
- 4 steno-typisten,
- 1 typiste,
- 2 opstellers,
- 3 klasseerders,
- 4 deurwaarders,
- 3 telefonisten.

te zamen : 23

2^o De kabinetsvergoeding wordt aan al de betrokkenen toegekend in de voorwaarden voorzien bij artikel 10 van het besluit van den Regent dd. 20 Juni 1946.

3^o a) Aangroei van het personeel op 1 Januari 1947 (in verhouding tot de getallen voorkomende in het ontwerp van begroeting van 1946).

	Algemeene diensten	Post	Zeewezen
	Services généraux	Postes	Marine
Ambtenaren	+ 7	— 44	— 34
Bedienden	+ 35	— 85	— 38
Werklieden	+ 16	+ 48	— 108
Techniekers	— 1	— 3	— 295

Il me serait agréable de savoir :

1^o de combien de membres se compose le Cabinet et quelles sont leurs attributions respectives;

2^o combien de membres de ce Cabinet reçoivent une indemnité en qualité d'attaché de Cabinet;

3^o quel est l'accroissement du personnel des services respectifs tels que Chemins de fer, Postes, T. T., Marine, Aéronautique, I. N. R., etc. au 1^{er} janvier 1947 :

- a) pour les fonctionnaires,
- b) pour les employés,
- c) pour les ouvriers,
- d) pour les techniciens.

RÉPONSE :

- 1^o 1 Chef de Cabinet,
- 1 Secrétaire de Cabinet,
- 1 Secrétaire particulier,
- 2 Attachés,
- 23 Agents (traduction, archives, expédition et gens de service), répartis comme suit :
- 1 Poste,
- 1 Régie des T. T.,
- 1 Marine,
- 1 Aéronautique,
- 2 Sténo-dactylo-secrétaire,
- 4 Sténo-dactylo,
- 1 Dactylo,
- 2 Rédacteurs,
- 3 Classeurs,
- 4 Huissiers } (travaillant également pour le
- 3 Téléphonistes } Secrétariat Général).

23 au total.

2^o L'indemnité de Cabinet est accordée à tous les intéressés dans les conditions prévues par l'article 10 de l'arrêté du Régent du 20 juin 1946.

3^o Accroissement du personnel au 1^{er} janvier 1947 (par rapport aux chiffres figurant au projet de budget de 1946).

Luchtvaart (Regie der Luchtwezen inbegrepen)	Regie T.T.	N.I.R.	
Aéronautique (y compris la régie des voies aériennes)	Régie T.T.	I.N.R.	
—	—	—	—
+ 6	— 40	—	Fonctionnaires
+ 206	+ 902	+ 9 1/2	Employés
+ 142	+ 165	—	Ouvriers
+ 2	— 21	— 21	Techniciens

*Toestand der effectieven voor de N.M.B.S.**Situation des effectifs de la S.N.C.F.B.*

	30-6-1945	31-12-1945	31-3-1946	30-6-1946	31-12-1946		30-6-1945	31-12-1945	31-3-1946	30-6-1946	31-12-1946
Ambtenaren	2.153	2.161	2.192	2.239	2.266	Fonctionnaires	2.153	2.161	2.192	2.239	2.266
Bedienden	17.513	18.504	19.696	19.624	18.229	Employés	17.513	18.504	19.696	19.624	18.229
Werklieden	75.566	80.236	79.176	78.141	70.637	Ouvriers	75.566	80.236	79.176	78.141	70.637
Techniekers	522	566	612	648	675	Techniciens	522	566	612	648	675
Totaal:	95.754	101.467	101.676	100.652	91.807	Total:	95.754	101.467	101.676	100.652	91.807

Toestand der effectieven voor de N. M. B. S. — Situation des effectifs de la S. N. C. F. B.

	1-1-1945	30-3-1945	30-6-1945	30-9-1945	31-12-1945	31-3-1946	30-6-1946	30-9-1946	31-12-1946	
Ambtenaren ...	2.220	2.202	2.153	2.170	2.161	2.192	2.239	2.281	2.266	Fonctionnaires
Bedienden ...	11.040	17.961	17.513	18.064	18.504	19.696	19.624	18.772	68.229	Employés
Werklieden...	73.970	74.465	75.566	78.373	80.236	79.176	78.141	73.704	70.637	Ouvriers
Techniekers ...	555	547	522	564	566	612	648	656	675	Techniciens
Totaal...	94.785	95.175	95.754	99.171	101.467	101.676	100.652	95.413	91.807	Totaux

Coördinatie van de Vervoermiddelen.

Reeds ter gelegenheid van de bespreking van vorige begrotingen werd met aandrang gewezen op de noodzakelijkheid van de reglementeering of coördinatie van de bestaande vervoermiddelen in ons land, zooals: spoorwegen, buurtspoorwegen, waterwegen en het vervoer langs de baan.

Dit ingewikkeld probleem was reeds het voorwerp van studies in het Departement van Verkeerswezen doch tot vaste conclusies en uitvoeringsmaatregelen kwam het niet.

Wij ontkennen niet het delicate van dit vraagstuk met de vele uitzichten en bijzondere eigenschappen en exploitatievoorwaarden van deze vervoermiddelen alsmede het overgroot belang voor 's lands economie.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, waarvan de inrichtingen zwaar geleden hebben onder den laatsten oorlog heeft in een minimum van tijd en met buitengewone inspanningen van haar bekwaam en verkleefd personeel het vervoer van reizigers en goederen in zulke mate opgevoerd dat aan een maximum van behoeften werd voldaan.

Men richt dikwijls het verwijt tot het Departement van Verkeerswezen dat het de huidige reglementeering van het vervoer zoodanig organiseert dat al de voordeelen ten goede komen aan de N. M. B. S.

Wij wenschen ons niet uit te spreken over den grond der zaak doch vestigen de aandacht op volgende bijzonderheden:

1° De N. M. B. S. is uitsluitend aangewezen op het vervoer van zware goederen en grondstoffen voor onze Belgische nijverheden en dit aan beperkende tarieven die niet altijd winst verzekeren.

Coordination des moyens de transport.

Lors de l'examen des budgets antérieurs, il a été insisté particulièrement sur la nécessité de réglementer ou coordonner les moyens de transport existant dans le pays, tels que les chemins de fer, les chemins de fer vicinaux, les voies d'eau et le transport par route.

Au Département des Communications, ce problème complexe a déjà fait l'objet d'études, qui cependant n'ont pas abouti à des conclusions fermes et mesures d'exécution définitives.

Nous ne contestons pas le caractère délicat de ce problème comportant de multiples aspects et des qualités particulières d'exploitation ainsi qu'un réel intérêt pour l'économie du pays.

La Société Nationale des Chemins de Fer, dont les installations ont très durement souffert durant la dernière guerre, a, en un minimum de temps et grâce aux efforts extraordinaires de son personnel compétent et dévoué, donné au transport des voyageurs et marchandises un tel développement que les besoins ont pu être satisfaits au maximum.

Souvent, il est reproché au Département des Communications qu'il organise actuellement la réglementation des transports de telle façon que tous les avantages en reviennent à la S. N. C. F. B.

Nous ne désirons pas nous prononcer sur le fond de l'affaire, mais nous attirons l'attention sur les particularités suivantes:

1° La S. N. C. F. B. est exclusivement indiquée pour le transport des marchandises lourdes et des matières premières destinées à nos industries belges, et cela à des tarifs réduits qui ne sont pas toujours rémunérateurs.

2° Het massaal vervoer van arbeiders naar de werkplaatsen en fabrieken is eveneens een weinig rendeerend vervoer dat ten voordeele van onze nijverheid geschiedt.

3° Verminderde tarieven voor reizigers en goederen, dikwijls in 't belang van onze economie worden opgelegd en zijn een zware handicap voor een winstgevende exploitatie.

4° Zware uitgaven drukken op dit bedrijf voor uitrusting, onderhoud en herstelling van sporen en inrichtingen.

5° Hoogervermelde lasten drukken niet altijd op het vervoer langs de baan en waterwegen.

Het is onbetwistbaar dat de N. M. B. S. niet alleen kan instaan voor een passend vervoer van reizigers en goederen in ons land en dat andere hulpmiddelen volstrekt noodig zijn om aan de gestelde eischen te beantwoorden.

Meer nog in bepaalde gevallen is vervoer van reizigers en goederen *a priori* toe te vertrouwen aan andere vervoermiddelen omdat de N.M.B.S. en de Buurtspoorwegen niet de vereischte soepelheid en middelen bezitten om de exploitatie rationeel, vlug en degelijk te verzekeren.

Een soort monopolium vanwege de N. M. B. S. en de Buurtspoorwegen inzake vervoer is in 't algemeen belang te verwerpen.

Bij de reglementeering van het vervoer moet nochtans in de eerste plaats rekening gehouden worden met de rol en het nut dat elk vervoermiddel in ons land bezit en met de verplichtingen die aan elk hunner worden opgelegd.

Alhoewel reglementeering in principie een beperking der vrijheid in zich sluit, schijnt ons deze inzake vervoer noodzakelijk en dringend.

De huidige regeling, die ons inziens een voorloopig karakter heeft, zou ten spoedigste moeten verdwijnen. Te veel bestuurlijke formaliteiten verhinderen de gewenschte aanpassing en leiden tot misbruiken en leggen teveel het persoonlijk initiatief aan banden.

Als gevolg op de in de Commissie gestelde vragen werden volgende toelichtingen verstrekt in betrek met Tarieven en Coördinatie wegvervoer, Materieel N. M. B. S. en Buurtspoorwegen.

Tariefverminderingen.

VRAAG :

In de begroting 1947, bladz. 16-17, artikelen 56, 57 en 58, komt een bedrag voor van 29.458.000 frank als ver-

2° Le transport massif de travailleurs vers les ateliers et usines constitue également un transport peu rentable, qui s'effectue en faveur de notre industrie.

3° Les tarifs réduits pour voyageurs et marchandises, souvent imposés dans l'intérêt de notre économie, constituent un lourd handicap pour une exploitation rentable.

4° De fortes dépenses grèvent cette exploitation en vue de l'équipement, l'entretien et la réparation des voies et installations.

5° Les charges indiquées ci-dessus ne pèsent pas toujours sur le transport par route et par eau.

Il est incontestable que la S. N. C. F. B. ne peut seule répondre d'un transport convenable de voyageurs et de marchandises dans le pays et que d'autres moyens sont absolument nécessaires en vue de répondre aux conditions exigées.

En outre, dans des cas déterminés, le transport de voyageurs et de marchandises est à confier, *a priori*, à d'autres moyens de transport parce que la S. N. C. F. B. et les Chemins de Fer vicinaux ne possèdent pas la souplesse et les moyens requis pour assurer une exploitation rationnelle, rapide et convenable.

Dans l'intérêt général, il convient de rejeter toute espèce de monopole en matière de transport de la part de la S. N. C. F. B. et des Chemins de Fer Vicinaux.

La réglementation des transports doit cependant tenir compte, en premier lieu, du rôle et de l'utilité de chaque moyen de transport existant dans le pays, ainsi que des obligations imposées à chacun d'eux.

Quoique la réglementation implique, en principe, une limitation de la liberté, elle nous paraît indispensable et urgente dans le domaine des transports.

Le règlement actuel qui, à notre avis, présente un caractère provisoire devrait disparaître au plus tôt. De trop nombreuses formalités administratives entravent l'adaptation souhaitée, donnent lieu à des abus et paralysent trop l'initiative personnelle.

En réponse aux questions posées en Commission, les renseignements suivants ont été fournis au sujet des Tarifs, de la Coördination des Transports par route, du matériel de la S. N. C. F. B. et des Chemins de Fer Vicinaux...

Réductions de tarif.

QUESTION :

Au budget de 1947 (pages 16, 17, art. 56, 57 et 58) figure un montant de 29.458.000 francs comme indemnité

goeding voor gevraagde verminderingen op de vervoertarieven der N. M. B. S. en buurtspoorwegen, hetzij een vermeerdering van 12.000.000 frank op het vooroorlogsch krediet.

Graag zouden we vernemen welke verminderingen aangevraagd werden :

- a) voor reizigers;
- b) voor goederen.

ANTWOORD :

De som van 29.458.000 frank, voorkomend in de begroting 1947, als vergoeding voor de verminderingen toegekend op de vervoertarieven van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen is onderverdeeld als volgt :

Artikel 56. — Vergoeding verleend aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen wegens vermindering van vervoertarieven toegestaan op aanvraag van den Staat :

- a) aan de kroostrijke gezinnen fr. 2.000.000
- b) aan de militaire oorlogsinvaliden 2.800.000

Artikel 57. — Tusschenkomst van den Staat, ten titel van vergoeding voor vervoertarieven toegestaan aan oudstrijders en gelijkgestelden door :

- 1) de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen... .. fr. 3.904.000
- 2) de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen 704.000

Artikel 58. — Vergoeding verleend aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, wegens vermindering van vervoertarieven, op aanvraag van den Staat :

- a) aan de in België reizende kroostrijke Luxemburgsche gezinnen fr. 50.000
- b) aan de kinderrijke Belgische gezinnen... .. 8.000.000
- c) aan de Luxemburgsche metaalnijverheid... 12.000.000

In strijd met de vooruitgezette meening, kwamen deze vergoedingen, waarvan sommige merklijk hooger, eveneens voor op de vooroorlogse begrotingen. In 1938 bedroeg het totaal van deze vergoedingen inderdaad 33.250.000 frank.

pour les réductions sur les tarifs de transports de la S. N. C. F. B. et des Vicinaux, soit une augmentation de 12.000.000 de francs par rapport au crédit d'avant guerre.

Je vous saurais gré de me communiquer quelles réductions ont été demandées :

- a) pour les voyageurs;
- b) pour les marchandises.

RÉPONSE :

Le somme de 29.458.000 francs figurant au budget 1947, comme indemnité pour les réductions consenties sur les tarifs de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, se décompose comme suit :

Article 56. — Indemnité allouée à la Société Nationale des Chemins de Fer vicinaux en compensation des réductions de tarifs de transports accordées à la demande de l'Etat :

- a) aux familles nombreuses... .. fr. 2.000.000
- b) aux militaires invalides de guerre 2.800.000

Article 57. — Intervention de l'Etat à titre de compensation pour les réductions de tarifs accordées aux anciens combattants et assimilés par :

- 1) la Société Nationale des Chemins de Fer Belges fr. 3.904.000
- 2) la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux 704.000

Article 58. — Indemnité allouée à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges en compensation des réductions de tarifs de transports accordées à la demande de l'Etat :

- a) aux familles nombreuses luxembourgeoises fr. 50.000
- b) aux familles nombreuses belges 8.000.000
- c) à la métallurgie luxembourgeoise 12.000.000

Contrairement à l'opinion énoncée, ces indemnités figuraient également, certaines mêmes pour des sommes supérieures aux budgets d'avant guerre. En 1938, le montant total de ces indemnités était en effet de 33.250.000 fr.

Op te merken valt dat het forfaitair bedrag van 12.000.000 frank door den Staat te betalen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor het verlies door deze geleden ingevolge het toekennen aan de Luxemburgsche metaalnijverheid, ter uitvoering van het Belgisch-Luxemburgsch Economisch Verdrag, van de speciale tarieven waarvan de Belgische metaalindustrie geniet, niet voorkwam op de begrotingen van de oorlogsjaren en van het eerste jaar na de bevrijding, daar gedurende die jaren de speciale tarieven afgeschaft waren.

Het regime der speciale tarieven werd evenwel sedertdien terug ingevoerd, zoodat er nu weer aanleiding bestaat om bedoelde vergoeding van 12.000.000 frank in de begroting 1947 te voorzien.

Coördinatie — Wegvervoer.

VRAAG :

In de Commissie van Verkeerswezen werd het probleem der Coördinatie besproken :

Sommige leden zijn van oordeel dat deze enkel in 't voordeel der Spoorwegen en Buurtspoorwegen geschiedt.

Zij dringen aan op de uitbreiding van het verkeer langs de baan en dus op het verleen van vergunningen.

Door een lid werd zelfs de aandacht gevestigd op het feit dat vergunningen (V nummer) te koop werden aangeboden en soms gemakkelijk te verkrijgen zijn.

Graag zou ik hierover volgende inlichtingen ontvangen :

1° Wanneer zal een voorstel tot coördinatie van vervoer voorgelegd worden ?

2° Wordt de mogelijkheid in overweging genomen om meerdere vergunningen af te leveren ?

3° Op welke basis is het verleen eener vergunning gesteund ?

- a) voor korte afstanden,
- b) voor groote afstanden,
- c) welke voorwaarden zijn te vervullen voor 't bekomen eener vergunning ?

ANTWOORD :

1° Het probleem der coördinatie van het vervoer wordt in de diensten van mijn Departement bestudeerd.

Ik zie de oprichting tegemoet van een vast en adviseerend National Coördinatie-organisme waarin al de betrokken belangen zouden vertegenwoordigd zijn en dat tot opdracht zou hebben de Regeering de maatregelen voor te stellen welke aan dat probleem, en meer bijzonder wat het goederenvervoer betreft, een algemeene organieke oplossing zouden kunnen geven.

2° en 3° :

Il est à remarquer que la somme forfaitaire de 12 millions de francs à payer par l'Etat à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, pour le préjudice subi par cette dernière du chef de l'octroi à la métallurgie luxembourgeoise, en application du traité économique belgo-luxembourgeois, des tarifs spéciaux dont bénéficie l'industrie métallurgique belge, ne figurait pas aux budgets des années de guerre et de la première année après la libération, du fait que durant ces années, les tarifs spéciaux étaient supprimés.

Toutefois, le régime des tarifs spéciaux a été rétabli depuis lors, de sorte qu'il y avait à nouveau lieu de prévoir cette indemnité de 12.000.000 de francs au budget de 1947.

Coordination — Transports par route.

QUESTION :

A la Commission des Communications, le problème de la Coordination a été discuté.

Certains membres sont d'avis que celle-ci ne se fait que dans l'intérêt des Chemins de fer et des Vicinaux.

Ils insistent sur l'extension du trafic par route et donc pour l'octroi d'autorisations.

Un membre a même signalé que des autorisations (numéro V) ont été présentées en vente et que parfois, on peut les obtenir facilement.

Je vous saurais gré de me fournir les renseignements suivants :

1° Quand présentera-t-on un projet de coordination des transports ?

2° Envisage-t-on la possibilité de délivrer plus d'autorisations ?

3° Sur quelle base s'appuie l'octroi d'une autorisation :

- a) pour des petites distances,
- b) pour des grandes distances,
- c) quelles conditions doivent être remplies pour obtenir une autorisation.

RÉPONSE :

1° Le problème de la coordination des transports fait l'objet d'une étude dans les services de mon Département.

J'envisage la création d'un organisme National de Coordination à caractère permanent et consultatif, au sein duquel tous les intérêts en cause seraient représentés et qui serait chargé de suggérer au Gouvernement les mesures susceptibles d'apporter à ce problème une solution organique d'ensemble, en ce qui concerne plus particulièrement le transport des marchandises.

2° et 3° :

a) *Personenvervoer over den weg.*

Sedert de bevrijding van het land heeft het Departement het weder in exploitatie brengen toegelaten van ongeveer 250 openbare autobusdiensten en 130 nieuwe diensten toegelaten voor het vervoer van arbeiders tusschen hun woonplaats en de plaats van hun werk in België, in Frankrijk en in Nederland. Bovendien werden de autobusdiensten voor het vervoer van mijnwerkers naar het Kemisch kolenbekken heringericht op nieuwe grondslagen, waarbij het inzonderheid mogelijk is in geval van defect onmiddellijk een reservevoertuig in dienst te stellen.

Naar gelang de vroegere exploitanten over materieel — dat hun bij voorrang is voorbehouden — zullen beschikken, zullen andere diensten, welke uiteraard van openbaar nut zijn, weder ingericht worden.

Bovendien, gedurende het toeristisch seizoen van 1946, werden de vroegere exploitanten van autocars, die zulks hadden aangevraagd, er toe gemachtigd hun bedrijvigheid te hernemen. Sedert 1 November 1946 mogen de vroegere exploitanten, alsmede, over 't algemeen, al de bezitters van voertuigen, autocardiens inrichten mits voorafgaande machtiging van mijn departement voor elke reis of reeks reizen.

Dat stelsel blijft van kracht tot dat nieuwe machtigingen zullen mogen verleend worden bij toepassing van de besluitwet van 30 December 1946 (*Staatsblad* van 21 Januari 1947) houdende herziening en coördinatie van de wetgeving betreffende het bezoldigd vervoer van personen door middel van motorvoertuigen.

b) *Goederenvervoer over den weg.*

De vervoermachtigingen worden door het Bureau voor het Wegvervoer uitgereikt binnen het kader van de bepalingen van artikel 3 van Koninklijk besluit N° 248 van 5 Maart 1936 houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen, krachtens welke « voor het onderzoek van de aanvragen om machtiging inzonderheid rekening wordt gehouden met de verkeersbehoeften, alsmede met de vorderingen der techniek en de noodzakelijkheid om de veiligheid van het verkeer te verzekeren ».

Dit is het eenige criterium voor het verlenen van de vervoermachtigingen.

Bij voormeld Koninklijk besluit is een Commissie van Beroep ingesteld, die er mede belast is advies uit te brengen over het beroep ingesteld tegen de beslissingen van het Bureau voor het Wegvervoer. In beroep kan worden gegaan hetzij door den verzoeker, indien de machtiging geweigerd wordt, hetzij, ingeval de machtiging wordt verleend, door eenieder die van eenig nadeel uit hoofde van die machtiging doet blijken.

Het Bureau voor het Wegvervoer levert ook « vervoerplaten » af, waarvan de houders bezoldigd vervoer van alle soorten goederen en van verhuizingen mogen verrichten binnen een kring met een straal van 10 km. rondom de kom der gemeente waar de zetel van hun exploitatie gevestigd is. De modaliteiten van toekenning van de ver-

a) *Transports de personnes par route.*

Depuis la libération du pays, le Département a autorisé la remise en exploitation d'environ 250 services publics d'autobus et a autorisé 130 services nouveaux pour le transport des ouvriers entre leur domicile et le lieu de leur travail en Belgique, en France et en Hollande. En outre, les services d'autobus pour le transport des ouvriers mineurs vers le bassin charbonnier de la Campine ont été réorganisés sur des bases nouvelles permettant notamment la mise en service immédiate d'un véhicule de réserve en cas de panne.

Au fur et à mesure que les anciens exploitants disposeront de matériel — lequel leur est réservé par priorité — d'autres services revêtant un caractère d'utilité publique seront remis en activité.

En outre, pendant la saison touristique de 1946 les anciens exploitants d'autocars qui en ont fait la demande ont été autorisés à reprendre leur activité. Depuis le 1^{er} novembre 1946, les anciens exploitants, ainsi que, d'une façon générale, tous détenteurs de véhicules, peuvent organiser des services d'autocars moyennant l'autorisation préalable de mon Département pour chaque voyage ou série de voyages.

Ce régime sera maintenu en vigueur jusqu'au moment où de nouvelles autorisations pourront être accordées par application de l'arrêté-loi du 30 décembre 1946 (*Moniteur* du 21 janvier 1947) portant revision et coordination de la législation relative au transport rémunéré de personnes par véhicules automobiles.

b) *Transports de marchandises par route.*

Les autorisations de transport sont délivrées par l'Office des Transports par Route dans le cadre des dispositions de l'article 3 de l'arrêté n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, en vertu desquelles « pour l'examen des demandes d'autorisation sont notamment pris en considération les besoins du trafic ainsi que les progrès technique et la nécessité d'assurer la sécurité des transports ».

C'est là le seul critère pour l'octroi des autorisations de transport.

L'arrêté royal précité a institué une Commission d'Appel chargée de donner son avis sur les recours introduits contre les décisions de l'Office des Transports par Route. Ces recours peuvent être introduits soit par le requérant, si l'autorisation est refusée, soit, en cas d'octroi de l'autorisation, par toute personne qui justifie d'un préjudice en raison de cette autorisation.

L'Office des Transports par Route délivre également des « plaques de transport » qui permettent à leurs titulaires d'effectuer le transport rémunéré de toutes marchandises et de déménagements dans un rayon de 10 km. autour du centre de la commune dans laquelle se trouve leur siège d'exploitation. Les modalités d'attribution des pla-

voerplaten worden op dit oogenblik opnieuw onderzocht.

Hoewel onze economische bedrijvigheid het vooroorlogsch peil niet bereikt, is het aantal in gebruik zijnde vrachtauto's waarvoor een vervoermachtiging werd afgeleverd, alsmede het nuttig laadvermogen van die voertuigen, merklijk hooger dan het cijfer van 1939.

Die toestand vloeit inzonderheid voort uit het feit dat het Bureau voor het Wegvervoer, om inzake ravitailleering en bevoorrading in de dringende behoeften van de bevolking te voorzien en ook wegens het onvrijwillig tekort schieten van de beroepsvervoerders, zich gedurende de vijandelijkheden genoodzaakt heeft gezien nieuwe vervoermachtigingen af te leveren welke overigens slechts een « tijdelijk karakter » hadden.

Van den anderen kant, volstaan de door het gezamenlijke onzer vervoermiddelen, — spoorweg, weg- en waterwegen — geboden mogelijkheden ruimschoots om te voorzien in de behoeften van onzen handel en van onze nijverheid.

Wat meer bijzonder het wegvervoer aangaat, zou het dienvolgens met de welbegrepen belangen van de collectiviteit en met de regelen van een gezonde coördinatie der vervoermiddelen niet strooken het aantal vervoermachtigingen in de huidige omstandigheden te verhoogen. De concurrentie welke zich, wegens de vrachtschaarschte, thans in het bedrijf van het wegvervoer doet gevoelen, is zóó groot geworden dat tal van vervoerders, om hun materieel niet ongebruikt te laten, tegen lagere tarieven dan hun kostprijs vervoeren. Ook zorgt het Bureau voor het Wegvervoer voor de geleidelijke intrekking van tijdelijke vervoermachtigingen, waarvan het behoud niet meer door de behoeften van het verkeer kan gerechtvaardigd worden.

Wat de door sommige leden van de Commissie van Verkeerswezen gemaakte opmerkingen betreft, acht ik het nuttig U de volgende overwegingen mede te deelen :

Het gaat niet op te beweren dat de door mijn Departement gevolgde coördinatiepolitiek uitsluitend wordt gevoerd ten gunste van den grooten spoorweg en van het buurtspoorwegnet. Het spreekt evenwel dat, gezien de gewichtige rol welke zij in onze economie vervullen en den weerslag van hun beheer op de openbare financiën, de Regeering al haar aandacht moet wijden aan den toestand van onze spoorwegnetten en bij voorbeeld niet mag toelaten dat hun een concurrentie wordt aangedaan die schadelijk is voor het algemeen belang.

Zulks is trouwens het standpunt dat ingenomen werd in al de landen waar het vraagstuk van de coördinatie van het vervoer de aandacht van de Regeeringsoverheden heeft getrokken. Het is eveneens in dien zin dat de studiën, ondernomen door de bevoegde internationale organismen — onder andere de internationale Kamer van Koophandel — hebben besloten.

De kwestie van de overdracht van de vervoermachtigingen werd eveneens opgeworpen. In dit opzicht, acht ik te moeten toelichten dat het Bureau voor het Wegvervoer, in geval van overlating van een vervoeronderneming, er in beginsel in toestemt de machtiging, waarvan de over-

ques de transport sont en ce moment soumises à un nouvel examen.

Bien que notre activité économique soit inférieure à celle d'avant-guerre, le nombre de camions automobiles de même que la capacité de charge utile de ceux-ci utilisés sous le couvert d'une autorisation de transport, est sensiblement supérieur au chiffre de 1939.

Cette situation résulte notamment du fait que pendant les hostilités, l'Office des Transports par Route, pour faire face aux besoins impérieux de la population en matière de ravitaillement et d'approvisionnement et, en présence de la carence involontaire des transporteurs professionnels, s'est trouvé dans l'obligation d'émettre de nouvelles autorisations de transport auxquelles il n'a d'ailleurs été attribué qu'un « caractère précaire ».

D'autre part, les possibilités offertes par l'ensemble de nos moyens de transport — le chemin de fer, la route et la voie d'eau — sont largement suffisantes pour répondre aux besoins de notre commerce et de notre industrie.

Pour ce qui concerne plus particulièrement les transports par route, il serait dès lors contraire aux intérêts bien compris de la collectivité et aux règles d'une saine coordination des moyens de transport, d'augmenter dans les circonstances présentes, le nombre d'autorisations de transport. La concurrence qui se manifeste actuellement dans l'industrie du transport routier, eu égard à la pénurie de fret, est devenue telle que, pour ne pas chômer, nombreux sont les transporteurs qui effectuent des transports à des tarifs inférieurs à leur prix de revient. Aussi, l'Office des Transports par Route s'occupe de résorber les autorisations de transport à caractère précaire dont le maintien ne peut plus être justifié par les besoins du trafic.

Quant aux remarques formulées par certains membres de la Commission des Communications, je crois utile de vous faire part des considérations suivantes :

Il n'est pas exact de dire que la politique de coordination pratiquée par mon Département s'exerce uniquement en faveur des chemins de fer à grand écartement et du réseau vicinal. Il va de soi cependant que, étant donnés le rôle considérable qu'ils tiennent dans notre économie et la répercussion de leur gestion sur les finances publiques, le Gouvernement doit se préoccuper de la situation de nos réseaux ferrés et ne pas permettre, par exemple, qu'il leur soit fait une concurrence préjudiciable à l'intérêt général.

Telle est du reste l'opinion qui a prévalu dans tous les pays où le problème de la coordination des transports a retenu l'attention des autorités gouvernementales. C'est également dans ce sens qu'ont conclu les études entreprises par des organismes internationaux compétents, entre autres la Chambre de Commerce Internationale.

La question du transfert des autorisations de transport a également été soulevée. A cet égard, j'estime devoir préciser que l'Office des Transports par Route admet, en principe, en cas de cession d'une entreprise de transport, de transférer au nom du concessionnaire de cette entreprise

later houder is, op naam van den overnemer over te dragen, op voorwaarde dat, zoo voor den eene als voor den andere, het vervoer de voornaamste bedrijvigheid vormt. Er dient houwelijk op gewezen dat het Bureau zich nooit inlaat met de onderhandelingen waartoe een dergelijke overlating aanleiding geeft.

Statistiek van het rollend materieel.

VRAAG:

Kunnen mij inlichtingen verstrekt worden?

1° *Voor de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen?*

- a) Aantal locomotieven op 1 Januari 1947;
- b) Aantal metalen rijtuigen;
- c) Aantal houten rijtuigen;
- d) Aantal wagons;
- e) Aantal motorrijtuigen.

2° *Buurtspoorwegen?*

- a) Aantal locomotieven;
- b) Aantal rijtuigen;
- c) Aantal wagons;
- d) Aantal motorrijtuigen.

ANTWOORD:

1° *Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen:*

a) Aantal locomotieven	3.341
b) Aantal metalen rijtuigen	1.168
Aantal metalen pakwagens	62
c) Aantal houten rijtuigen	3.425
Aantal houten pakwagens	566
d) Aantal wagons	69.308
(Belgisch effectief zich op 1 Januari 1947 in België bevindend).	
Aantal pakwagens voor goederentreinen	2.076
e) Aantal motorrijtuigen	145

2° *Nationale Maatschappij der Buurtspoorwegen:*

A. — Electrische diensten.

a) Aantal motrices	1.001
b) Aantal aanhangrijtuigen	958
c) Aantal motorpakwagens	32
d) Aantal rijtuigen-pakwagens	4
e) Aantal pakwagens	4

l'autorisation dont le cédant est titulaire, à condition que, pour l'un comme pour l'autre, le transport constitue l'activité principale. Il est à peine besoin de souligner que l'Office reste toujours étranger aux tractations qui entourent une cession de l'espèce.

Statistique du matériel roulant.

QUESTION:

Pouvons-nous obtenir les renseignements:

1° *Pour la Société Nationale des Chemins de Fer Belges?*

- a) Nombre de locomotives au 1 janvier 1947;
- b) Nombre de voitures métalliques;
- c) Nombre de voitures en bois;
- d) Nombre de wagons;
- e) Nombre de voitures motrices.

2° *Vicinaux?*

- a) Nombre de locomotives;
- b) Nombre de voitures;
- c) Nombre de wagons;
- d) Nombre de voitures motrices.

RÉPONSE:

1° *Société Nationale des Chemins de Fer Belges:*

a) Nombre de locomotives	3.341
b) Nombre de voitures métalliques	1.168
Nombre de fourgons métalliques	62
c) Nombre de voitures en bois	3.425
Nombre de fourgons en bois	566
d) Nombre de wagons	69.308
(Effectif belge, présent en Belgique au 1 ^{er} janvier 1947.)	
Nombre de fourgons à marchandises	2.076
e) Nombre d'autorails	2.076

2° *Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux:*

A. — Services Electriques.

a) Nombre de motrices	1.001
b) Nombre de remorques	958
c) Nombre de fourgons moteurs	32
d) Nombre de voitures-fourgons	5
e) Nombre de fourgons-bagages	4

B. — Stoom- en autoraildiensten.

a) Aantal locomotieven	449
b) Aantal rijtuigen	1.132
c) Aantal rijtuigen-pakwagens... ..	117
d) Aantal pakwagens	352
e) Aantal wagons	10.465
f) Aantal motorrijtuigen... ..	281

Onze Koopvaardijvloot.

In de Commissie werd het Nationale vraagstuk onze koopvaardijvloot met veel belangstelling besproken en door verscheidene leden werd aangedrongen op een grondige herziening van de tot heden gevolgde politiek, niet alleen wat betreft het opvoeren van de tonnage, maar ook het bouwen van aangepaste typen van schepen welke volstrekt noodig zijn op de handels- en zeewegen door België in gebruik genomen.

Eveneens werd grondige kritiek uitgeoefend op het tot heden gevolgde systeem van toelagen, aan scheepswerven en reederijen derwijze dat sommige leden spraken van de Nationalisatie van de verliezen van deze inrichtingen door den Staat.

Het ontbreken van een vernieuwingsplan vanaf de bevrijding is oorzaak dat sommige lijnen voor de Belgische Koopvaardijvloot zijn verloren gegaan. Zelfs op dit oogenblik ontbreekt elke richtlijn voor de toekomst.

Het uitblijven eener regeling tusschen de onderlinge verzekeringsmaatschappij « VOZOR » en scheepbouwers (onder waarborg van de Staat) voor de geleden verliezen tijdens den oorlog is de oorzaak dat de scheepsbouwers en reeders financieel niet bij machte waren den aanbouw van nieuwe schepen te activeeren.

Het lang uitblijven van een regeling en de betaling van de geleden schade door de Staat is dan ook oorzaak dat de Belgische reederijen te laat komen om de plaats der Duitse reederijen in te nemen.

Het blijkt uit de verstrekte inlichtingen in de Commissie dat een overeenkomst bereikt is tusschen het Ministerie van Verkeerswezen en dit van Financiën.

Met aandrang werd gewezen op de noodzakelijkheid om een Bijzonder Fonds voor de Koopvaardijvloot op te richten. Een dergelijk ontwerp is hangend bij den Senaat.

Terecht werd de vraag gesteld welke de plannen zijn voor 1947.

De geweldige vermindering, te wijten aan den oorlog, van de tonnemaat onze koopvaardijvloot, maakt ons nog langen tijd afhankelijk voor het vervoer van grondstoffen en goederen van andere landen. Deze nadeelige toestand moet ten spoedigste ophouden, temeer dat de mogelijkheden tot scheepsbevrachtingen beperkt zijn.

B. — Services à vapeur ou par autorails.

a) Nombre de locomotives	449
b) Nombre de voitures... ..	1.132
c) Nombre de voitures-fourgons	117
d) Nombre de fourgons	352
e) Nombre de wagons	10.465
f) Nombre d'autorails	281

La Marine marchande.

La discussion du problème national de notre marine marchande a rencontré le plus vif intérêt auprès de la Commission et plusieurs membres ont réclamé une révision sérieuse de la politique suivie non seulement en matière d'augmentation du tonnage, mais aussi en ce qui concerne la construction de types de navires adéquats indispensables aux routes commerciales et maritimes exploitées par la Belgique.

Une critique sérieuse a été émise au sujet de la politique de subventions aux chantiers navals et aux armements, tandis que certains membres parlaient de la nationalisation par l'Etat des pertes de ces entreprises.

Le manque d'un plan de renouvellement, immédiatement après la libération, a causé à notre marine marchande belge la perte de certaines lignes. Même actuellement, tout projet d'avenir fait défaut.

Les constructeurs de navires et les armateurs ne sont pas financièrement en état d'activer la construction de nouveaux navires, à la suite du retard apporté au règlement, entre la Compagnie d'Assurance Mutuelle « AMARIG » et les constructeurs, (sous la garantie de l'Etat), des pertes subies pendant la guerre.

La carence, en ce qui concerne ce règlement et la réparation par l'Etat des dommages subis, a empêché les armateurs belges de prendre la place des armateurs allemands.

Il résulte des renseignements fournis à la Commission qu'un accord est intervenu entre le Ministère des Communications et celui des Finances.

Il a été insisté sur la nécessité de constituer un Fonds spécial pour la Marine marchande. Le Sénat a été saisi d'un projet sur cette matière.

On a demandé, à juste titre, quels sont les projets pour 1947.

La diminution considérable, due à la guerre, du tonnage de notre marine marchande nous fera encore pour longtemps dépendre des autres pays pour le transport des matières premières et des marchandises. Il y a lieu de mettre fin à cette situation défavorable dans le plus bref délai, d'autant plus que les possibilités de fret sont très limitées.

Door het Departement werden volgende aanvullende inlichtingen verstrekt:

VRAAG:

In welk stadium verkeert de bouw van koopvaardij schepen op: a) onze werven; b) buitenlandsche werven?

ANTWOORD:

De Belgische Koopvaardijvloot, die op 10 Mei 1940 een bruto-tonnemaat van 422.429 ton omvatte, bestond 5 jaar nadien nog slechts uit 50 eenheden met 185.997 B. T.

Op 1 Januari 1947 waren terug 61 schepen in de vaart die samen 247.994 B. T. meten.

De huidige toestand van onze vloot kan als volgt samengevat worden:

	Schepen	B. T.
1° in dienst	61	247.994
2° in aanbouw:		
a) voor de Regie v. h. Zeewezen.	11	45.000
b) voor private Reederijen	11	30.000
3° Duitse schepen aan België toegekend	8	11.195
4° Principieel akkoord voor den aankoop van 10 Victoryschepen in Amerika	10	100.000
5° Amerikaansche schepen door België bevracht	5	35.000
Totaal:	106	469.189

Het is hoofdzakelijk de taak van de Belgische Reederij en van de scheepsbouwnijverheid deze vloot verder uit te breiden en te brengen op een hoogte die overeenstemt met het peil van Belgische handel en nijverheid.

Voor zoover bekend is, zijn op buitenlandsche werven geen Belgische schepen in aanbouw.

Voor wat de eigen nationale scheepsbouwnijverheid betreft, deze is vooral in handen van twee werven, de N. V. John Cockerill te Hoboken en de N. V. Jos. Boel en Zonen te Temeche, die respectievelijk ongeveer 60 % en 25 % van de totale productiecapaciteit voor hun rekening nemen. De andere werven leggen zich meestal toe op het bouwen van binnenschepen, vissersvaartuigen en zeeschepen van specialen aard.

Het dient gezegd dat onze werven op dit oogenblik goed

Le Département a fourni les renseignements complémentaires suivants:

QUESTION:

Dans quel stade se trouve la construction des navires marchands sur: a) nos chantiers; b) chantiers étrangers?

RÉPONSE:

La flotte marchande belge, jaugeant au 10 mai 1940 422.429 tonnes brutes, ne comptait plus que 50 unités avec 185.997 T. B. au 10 mai 1945.

Le 1^{er} janvier 1947, 61 navires jaugeant 247.994 T. B. étaient en service.

La situation actuelle de notre flotte marchande se résume comme suit:

	Unités	T. B.
1° en service	61	247.994
2° en construction:		
a) pour la Régie de la Marine	11	45.000
b) pour les armements privés	11	30.000
3° navires allemands attribués à la Belgique	8	11.195
4° accord de principe pour l'achat de Victory-ships en Amérique	10	100.000
5° navires américains affrétés	55	35.000
Total:	106	469.189

C'est la tâche de la construction navale et de l'armement belges de développer cette flotte et de la porter à un niveau correspondant à l'importance du commerce et de l'industrie belges.

A la connaissance de l'Administration de la Marine, il n'y a pas de navires belges en construction sur chantiers étrangers.

En ce qui concerne la construction navale belge, elle est essentiellement entre les mains de deux chantiers importants: la S. A. John Cockerill de Hoboken et la S. A. Jos. Boel et Fils de Tameise. Ces deux chantiers représentent respectivement 60 % et 25 % de la capacité totale de production des chantiers belges. Les autres chantiers s'occupent surtout de bateaux d'intérieur, de bateaux de pêche et de navires destinés à des usages spéciaux.

Les chantiers sont bien pourvus de besogne pour le

van werk voorzien zijn. Zoo was op 1 Januari 1947 de toestand als volgt:

John Cockerill, Hoboken:

1° In aanbouw voor de Regie v.h. Zeewezen	8 cargos met	54.675 tdw.
2° In aanbouw voor het Bestuur v.h. Zeewezen...	3 paketbooten met	8.080 tdw.
3° In aanbouw voor Belgische reederijen.	3 paketbooten met	28.500 tdw.
4° In aanbouw voor vreemde reederijen	4 schepen met	39.900 tdw.
Totaal: 18 schepen met		131.155 tdw.

Niettegenstaande dat zou deze werf toch nog 2 of 3 schepen van 8.000 tot 9.000 tdw. kunnen contracteren.

Een feit dat dient aangestipt is dat deze werf een tanker van 16.500 tdw. in bestelling heeft voor Noorwegen. Het is de eerste maal dat een Belgische werf voor de belangrijke Noorsche markt zal bouwen.

Men voorziet dat van de 18 hierboven vermelde schepen er een tiental zullen afgeleverd worden in den loop van dit jaar.

Jos. Boel en Zonen, Temsche:

1° In aanbouw voor de Regie v.h. Zeewezen	3 cargo's met	9.600 tdw.
2° In aanbouw voor Belgische reederijen	1 schip met	3.200 tdw.
3° In aanbouw voor vreemde reederijen	3 schepen met	4.900 tdw.
Totaal: 7 schepen met		17.700 tdw.

De helft van deze schepen zal in 1947 geleverd worden. Ook heeft deze werf talrijke binnenvaartuigen in aanbouw en in bestelling.

Indien wij nog vermelden dat de werf SABARN te Brugge 7 kustvaarders met 10.500 tdw. in aanbouw of bestelling heeft, dan werd de bouw van zeeschepen op Belgische werven vluchtig in oogenschouw genomen.

Wij kunnen hieruit besluiten dat onze werven op dit oogenblik flink de handen vol hebben, doch voor de toekomst nieuwe bestellingen moeten trachten te vinden. De oprichting van het Marinefonds kan dat probleem gemakkelijk oplossen.

Het mag voorzien worden dat de Belgische koopvaardijvloot tegen het einde van dit jaar haar vooroorlogse sterkte zal bereikt hebben, dank zij het aankopen van Amerikaansch tonnage, het in dienst stellen van Duitsche schepen en het bouwen van nieuwe eenheden.

moment. La situation au 1^{er} janvier se présente comme suit:

John Cockerill, Hoboken:

1° en construction pour la Régie de la Marine	8 cargos et	54.675 tdw.
2° en construction pour l'Administration de la Marine	3 paquebots et	8.080 tdw.
3° en construction pour les armements belges	3 paquebots et	28.500 tdw.
4° en construction pour les armements étrangers	4 navires et	39.900 tdw.
Total: 18 navires et		131.155 tdw.

Le chantier pouvait toutefois encore accepter la commande de 2 ou 3 navires de 8 à 9.000 tdw.

Le chantier vient d'enregistrer la commande d'un pétrolier de 16.500 tdw. pour la Norvège. Le fait mérite d'être signalé; car c'est la première fois qu'un chantier belge construira pour le très important marché norvégien.

On peut prévoir qu'une dizaine des 18 navires renseignés ci-dessus seront livrés dans le courant de l'année.

Jos. Boel et Fils, Tamise.

1° en construction pour la Régie de la Marine	3 cargos et	9.600 tdw.
2° en construction pour les armements belges	1 navire et	3.200 tdw.
3° en construction pour les armements étrangers	3 navires et	4.900 tdw.
Total: 7 navires et		17.000 tdw.

La moitié de ces navires seront fournis en 1947. Il y a lieu d'observer aussi que le chantier Boel a en construction et en commande de nombreux bateaux d'intérieur.

En mentionnant encore le chantier SABARN de Bruges qui a 7 caboteurs et 10.500 tdw. en construction ou en commande, nous aurons passé rapidement en revue la construction des navires de mer sur chantiers belges.

On peut conclure que, pour le moment, nos chantiers sont très occupés, mais que, pour l'avenir, la nécessité s'impose de décrocher des commandes. La création du Fonds de la Marine est susceptible de résoudre aisément ce problème.

Il est à prévoir que, pour la fin de l'année, la flotte marchande belge aura recouvré son importance d'avant-guerre grâce à l'appoint de tonnage américain, grâce à la mise en ligne de navires ex-allemands et de navires nouvellement construits.

Ter illustratie weze nog gezegd dat de Belgische scheepswerven sedert de bevrijding reeds 11 vrachtschepen hebben afgeleverd met samen 51.556 B. T.

VRAAG :

In de Commissie voor het Verkeerswezen behandelde men het vraagstuk der toelagen aan Scheepvaartmaatschappijen.

Een lid was van oordeel dat het departement de verliesposten van deze maatschappijen nationaliseerde.

Graag zouden wij vernemen :

1° Welke toelagen door den Staat werden verleend aan de scheepvaartmaatschappijen :

- a) per jaar sedert 1919;
- b) welke andere uitgaven ten voordeele dezer maatschappijen werden gedragen.

2° Welke maatregelen voorzien worden om dit toelage-systeem te wijzigen.

ANTWOORD :

Eerst en vooral, vestig ik de aandacht op het onlangs gegeven antwoord op de vraag n° 98 door den heer Volksvertegenwoordiger Samyn gesteld op 16 October 1946. Het achtbaar lid had gevraagd, de verschillende bedragen te kennen door den Staat toegekend aan de Reeders der Koopvaardij, onder vorm van subsidies, leeningen of voorschotten. (Zie bijgevoegd antwoord.)

Deze inlichtingen, zeer onlangs verstrekt, behoeven volledig, tot het gebruik van de Commissie, door het detail, jaar per jaar, der voorschotten aan de zeevaart gegeven van 1934 tot 1937. Ge zult ze hieronder aantreffen :

1934 fr.	22.181.572,40
1935	20.333.801,14
1936	24.165.306,26
1937	9.616.534,52

Ik herinner er aan dat laatstgenoemde subsidies verleend werden om het mogelijk te maken een zeer belangrijk deel onzer vloot opnieuw in lijn te brengen, onttakeld, in 1934, tengevolge van de wereldcrisis der vrachtprijzen.

Ze hebben het mogelijk gemaakt een zeer talrijk werkloos personeel terug in dienst te nemen en de Belgische vlag opnieuw haar plaats in de momenteel verlaten trajecten te doen innemen.

Van de drie wijzen van Staatstusschenkomst, waarvan sprake in het antwoord aan den heer Samyn, zijn er twee, van voorbijgaanden aard, die gedicteerd werden door de noodwendigheden of de omstandigheden van den tijd.

Ik heb reeds over de eerste wijze gesproken, de scheepvaartsubsidies gegeven in 1934-1937.

Wat betreft de Staatsvoorschotten voor nieuwbouw, van 1936 à 1938, deze vielen in het kader van den Dienst van

Ajoutons encore que, depuis la libération, l'activité des chantiers belges a permis de mettre en service 11 cargos de 51.566 T. B.

QUESTION :

A la Commission des Communications on a traité le problème des subventions aux Sociétés de Navigation Maritime.

Un membre était d'avis que le département nationalisait les pertes de ces sociétés.

Je vous saurais gré de me faire connaître :

1° Quelles subventions ont été accordées par l'Etat aux Sociétés de Navigation Maritime :

- a) Par an depuis 1919?
- b) Quelles autres dépenses ont été supportées à l'avantage de ces sociétés.

2° Quelles mesures ont été prévues pour modifier ce système de subventions?

RÉPONSE :

Tout d'abord, j'attire l'attention sur la réponse donnée il y a très peu de temps à la question n° 98 posée par M. le député Samyn le 16 octobre 1946. L'honorable membre avait demandé à connaître les différents montants alloués par l'Etat aux armateurs du commerce, sous forme de subsides, prêts ou avances. (voir réponse annexée).

Ces renseignements, fournis très récemment, demandent à être complétés à l'usage de la Commission, par le détail année par année, des avances à la navigation données de 1934 à 1937. Vous le trouverez ci-dessous :

1934 fr.	22.181.572,40
1935	20.333.801,14
1936	24.165.306,26
1937	9.616.534,52

Je rappellerai que ces derniers subsides ont été donnés pour permettre la remise en ligne d'une partie très importante de notre flotte désarmée en 1934 à la suite de la crise mondiale du fret.

Ils ont permis de reprendre en service un très nombreux personnel en chômage et de faire reprendre au pavillon belge sa place dans des trafics momentanément abandonnés.

Des trois formes d'intervention gouvernementale dont il est question dans la réponse à M. Samyn, il y en a deux de caractère transitoire qui furent dictées par les nécessités ou les circonstances du moment.

J'ai déjà parlé de la première, les subsides à la navigation donnés en 1934-1937.

Quant aux avances de l'Etat, pour constructions neuves, de 1936 à 1938, elles rentraient dans le cadre du plan de

Economisch Herstel (D. E. H.). Ze hebben den zweepslag gegeven aan het ingang stellen onzer scheepswerven, sinds geruimen tijd verlaten, en te zelfder tijd bijgedragen tot de verjonging en uitbreiding der koopvaardij- en vissersvloot.

Ge zult opmerken dat de terugbetalingen met vervlugden spoed geschieden; de verleende kredieten zijn ruim gegarandeerd door de bodems waarvoor ze toegekend werden.

In tegenstelling met de eerste twee, vraagt de derde wijze van tusschenkomst — het scheepskrediet — een bestendig karakter en spruit voort uit een wet: deze van 1 Februari 1939.

Nogmaals, zult ge hier opgemerkt hebben dat de eerste bewerkingen van 1939-1940 alle vervallen zijn en geëindigd zonder verlies voor den Staat. Er is geen sprake van de afschaffing der wet van 1 Februari 1939 voor te stellen, wel integendeel; de huidige noodwendigheden van heropbouw en de opslag van het bedrag dezer constructies zullen, op een gegeven oogenblik, de verhooging rechtvaardigen van het cijfer van 375.000.000 frank aangewezen als plafond aan het volume der bewerkingen voor dewelke de Staat zijn waarborg mag geven. Het is echter mogelijk dat het raam van toepassing van de wet zal overgenomen worden in het ontwerp van wet betreffende de oprichting van het Marinefonds.

Regeling van de kwestie VOZOR.

Na lange besprekingen is in den Ministerraad een akkoord bereikt om de kwestie VOZOR te regelen op de volgende grondslagen.

De oude door de VOZOR uitgegeven polissen zullen ongeldig gemaakt en vervangen worden door een nieuw bescheid, waarbij een herziening van de verzekerde waarde der schepen wordt toegestaan. Deze zal beperkt worden tot driemaal den bouwpreis van 1939, min de waardeverminderingen wegens ouderdom.

Van die verhooging zullen genieten al de geteisterde reeders die reeds een vergoeding wegens het verlies van een schip hebben ontvangen, aangezien die volgens de oude waarde berekende vergoeding ontoereikend is om in de huidige bouwkosten van een vervangingsschip te voorzien. Alleen enkele reeders ter visscherij, die in den oorlog vergoedingen hebben bekomen welke hun hebben toegelaten zonder verlies vervangingsschepen te doen bouwen, zullen uitgesloten worden.

De reeds ontvangen vergoedingen worden natuurlijk van de volgens de nieuwe formule vastgestelde vergoeding afgetrokken. Anderzijds, zullen de door den Staat verkregen schepen (schepen in aanbouw voor de Duitschers en waarop bij de bevrijding op onze werf beslag werd gelegd, en herstelschepen door de I. A. R. A. aan België toegewezen) aan de reeders worden overgegeven in betaling van geheel of een gedeelte van die vergoeding.

De meerderwaarden van materieel welke de reeders ten gevolge van het vervangen van hun verloren gegane schepen door nieuwe schepen zullen boeken, zullen vrijgesteld zijn van de gewone en buitengewone belastingen.

Reconstruction Economique (O. R. E. C.). Elles ont donné le coup de fouet à la remise en marche de nos chantiers navals, déserts depuis tout un temps, tout en contribuant au rajeunissement et à l'extension des flottes marchande et de pêche.

Vous remarquerez que les remboursements se font à une cadence accélérée; les crédits accordés sont largement garantis par les bâtiments pour lesquels ils furent accordés.

A l'encontre des deux premières, la troisième forme d'intervention — le crédit maritime — revêt un caractère durable et procède d'une loi; celle du 1^{er} février 1939.

Ici encore vous aurez remarqué que les premières opérations de 1939-1940 sont toutes venues à terme et qu'elles se sont terminées sans dommage pour l'Etat. Il n'est pas question de proposer l'abrogation de la loi du 1^{er} février 1939; au contraire, les nécessités de reconstruction actuelles et le renchérissement du coût de ces constructions nécessiteront à un moment donné le relèvement du chiffre de 375.000.000 francs assigné comme plafond au volume des opérations pour lesquelles l'Etat peut donner sa garantie. Toutefois, il est possible que le domaine d'application de la loi soit repris dans celui du projet de loi créant le Fonds de la Marine.

Règlement de la question AMARIG.

Après de longues délibérations, un accord est intervenu au Conseil des Ministres, tendant à régler la question de l'AMARIG sur les bases suivantes.

Les anciennes polices émises par l'AMARIG seront annulées et remplacées par un nouveau document qui accorde une révision de la valeur assurée des navires. Celle-ci sera arrêtée à trois fois le prix de construction de 1939, moins les dépréciations d'âge.

De cette augmentation bénéficieront tous les armateurs sinistrés, qui ont déjà reçu une indemnité pour perte de navire, étant donné que cette indemnité, calculée d'après la valeur ancienne, est insuffisante pour faire face au coût actuel de construction d'un bâtiment de remplacement. Seuls seront exceptés quelques armateurs à la pêche ayant reçu, au cours de la guerre, des indemnités qui leur ont permis de faire construire sans perte des bateaux de remplacement.

Les indemnités déjà perçues sont évidemment décomptées de l'indemnité établie d'après la nouvelle formule. D'autre part, les navires que l'Etat a recueillis (navires en construction pour les Allemands et saisis sur nos chantiers à la libération, et navires de réparation attribués à la Belgique par l'I. A. R. A.) seront remis aux armateurs en paiement de tout ou partie de cette indemnité.

Les plus-values de matériel que les armateurs enregistreront à la suite du remplacement de leurs navires perdus par des unités nouvelles seront exonérées des impôts ordinaires et extraordinaires.

Deze voor de belanghebbenden gunstige regeling vergt van hunnentwege een krachtsinspanning in verhouding tot hun mogelijkheden. Te dien einde wordt van hen een bijdrage gevorderd gelijk aan 5 t. h., berekend op het verschil tusschen de nieuwe verzekerde waarde en de van 1939 tot einde 1945 achtereenvolgens door de VOZOR verzekerde waarde, of die vastgesteld door de overheden die het schip hebben opgeëischt.

Door de aldus opgemaakte overeenkomst wordt alle door de reeders te vorderen oorlogsschade wegens door hen verloren schepen definitief geregeld.

De aangenomen formule, die een vergelijk is tusschen de belangen van de reeders en die van den Staat, heeft bijzonder ten doel den snellen wederopbouw van onze handelsvloot, belangrijk element van ons economisch potentieel, te bevorderen. Zij zal het voorwerp uitmaken van een besluitwet die den Prins Regent eerlang ter goedkeuring zal voorgelegd worden.

VRAAG :

1. — Sinds eenige maanden wordt van verschillende zijde en op verscheidene manieren bij Senaat- en Kamerleden aangedrongen opdat er van Staatswege op een of ander wijze toelagen zouden worden verstrekt aan de Scheepvaartmaatschappijen.

Ten einde de parlementsleden toe te laten met helderen geest in deze zaak een oordeel te vellen, verzoek ik den heer Minister van Financiën ons te willen mededeelen de verschillende bedragen welke onder vorm van toelagen, leeningen en voorschotten, aan de scheepvaartmaatschappijen werden verstrekt sinds 1918 tot nu.

2. — Hoeveel er tot nu, van deze leening enz... door die scheepvaartmaatschappijen werd terugbetaald en op hoeveel het verlies mag worden geschat door den Staat in deze zaak geleden?

ANTWOORD :

Sedert 1918, heeft de aan Belgische Scheepvaartmaatschappijen verstrekte Staatshulp zich op de drie volgende wijzen gemanifesteerd :

A) Staatssubsidies voor het in de vaart houden der schepen tijdens de jaren 1934 tot 1937 : fr. 76.297.214,32.

Het al dan niet terug eischen van deze sommen die aan de reeders werden verstrekt als « subsidiën » voor het in de vaart houden van schepen in crisisjaren, maakte het voorwerp uit van een onderzoek dat eerstdaags zal worden hervat.

B) Staatsvoorschotten voor nieuwbouw gedurende de jaren 1936 tot 1938 ... fr. 151.498.727,67
Terugbetalingen ... 71.222.567,—

Blijft terug te betalen op 20 Oct. 1946 : fr. 80.276.160,67

Ce règlement favorable aux intéressés nécessite cependant de leur part un effort en rapport avec leurs possibilités. A cet effet, il leur est réclamé une participation égale à 5 % l'an, calculée sur la différence entre la nouvelle valeur assurée et les valeurs successivement assurées par l'AMARIC, de 1939 à fin 1945, ou celles arrêtées par les pouvoirs ayant réquisitionné le navire.

L'arrangement ainsi élaboré comportera règlement définitif de tous dommages de guerre dans le chef des armateurs pour les navires perdus par eux.

La formule adoptée, qui constitue un compromis entre les intérêts des armateurs et de l'Etat, a surtout pour but de promouvoir la reconstruction rapide de notre flotte de commerce, élément important de notre potentiel économique. Elle fera l'objet d'un arrêté-loi qui sera soumis sous peu à l'approbation du Prince Régent.

QUESTION :

1. — Depuis quelques mois, on a insisté de divers côtés et de plusieurs manières auprès des membres du Sénat et de la Chambre pour que l'Etat accorde, d'une manière ou de l'autre, des subsides aux armements maritimes.

Afin de mettre les membres du Parlement à même de se prononcer en toute connaissance de cause, je prie Monsieur le Ministre des Finances de vouloir bien nous communiquer les divers montants qui sous forme de subsides, prêts ou avances, ont été alloués aux armements depuis 1918 jusqu'à présent.

2. — Combien a été remboursé, jusque maintenant, de ces prêts etc... par ces armements et à combien peut être évaluée la perte subie par l'Etat dans cette affaire?

RÉPONSE :

Depuis 1918, l'aide gouvernementale aux armements belges s'est manifestée des trois manières suivantes :

A) Subsides de l'Etat pour le maintien en ligne des navires pendant les années 1934 à 1937 : fr. 76.297.214,32.

La question d'exiger ou non le remboursement de ces sommes, qui furent allouées aux armateurs comme « subsides » pour le maintien en ligne des navires en temps de crise, a fait l'objet d'un examen qui sera repris incessamment.

B) Avances de l'Etat pour constructions neuves pendant les années 1936 à 1938... fr. 151.498.727,67
Remboursements ... 71.222.567,—

Reste à rembourser, au 20 oct. 1946 : fr. 80.276.160,67

De nog terug te betalen voorschotten zijn alle invorderbaar per annuïteiten, met laatsten vervaldag in 1960.

C) Toepassing der wet van 1 Februari 1939: Scheepskredieten verleend door de parastatale instellingen, onder Staatswaarborg, voor de uitbreiding van de koopvaardij- en visschersvloten en van den scheepsbouw.

1^{re} Periode 1939-1941:

Uitbetaalde voorschotten: 68.938.200 frank. Buiten een bedrag van 2.688.500 frank dat eerlang vereffend wordt, werden al de voorschotten terugbetaald.

2^{de} Periode 1946 (tot 1 November 1946):

Uitbetaalde voorschotten: 26.175.000 frank.

De eerste terugbetalingen zijn voorzien voor 1947. Ernstige waarborgen worden van de ontleeners gevegd zoodat de Staat geen verlies van die zijde te vrezen heeft.

Koopvaardij.

De volgende vragen werden gesteld:

VRAAG:

Wanneer zal een Bijzonder Fonds voor de Belgische Koopvaardijvloot gevormd worden?

ANTWOORD:

Een wetsontwerp houdende inrichting van het Marinefonds zal eerstdaags op het Bureau der Wetgevende Kamers neergelegd worden.

De desbetreffende studiën zijn bijna klaar.

Schuld Reederij Dens pro memorie vermeld in de laatste balansen van die vennootschap.

De hiervoren bedoelde schuld van de Reederij Dens vertegenwoordigt de in 1934-1937 aan de scheepvaart verleende voorschotten, ten bedrage, voor die reederij, van een totaal van 13.022.400 frank.

De laatste op 31 December 1940, 1941, 1942, 1943, 1944 en 1945 afgesloten balansen, door Dens bekendgemaakt (bijlagen van het *Staatsblad* van 13-14 Mei 1946, bladzijden 2683 en volgende) vermelden inderdaad op het passief een rekening « Ministerie van Verkeerswezen — Pro memorie ». Het gaat zonder eenigen twijfel over de rekening van 13.022.400 frank hiervoren vermeld.

De « Compagnie Maritime Belge », in tegenstelling met Dens, geeft zeer nauwkeurig het bedrag en den aard van de schuld in haar balansen op. Aldus komt in de balans van 31 December 1938 (bijlagen van het *Staatsblad* van 15-16 Mei 1939, bladzijde 2516) van deze maatschappij een post « Voorwaardelijke schuld vordering, op termijn »

Les avances à rembourser sont toutes récupérables par annuités, avec dernière échéance en 1960.

C) Application de la loi du 1^{er} février 1939 : crédits maritimes accordés par les organismes parastataux, sous garantie de l'Etat, pour le développement des flottes marchande et de pêche et de la construction navale.

1^{re} Période 1939-1941:

Avances payées: 68.938.200 francs. A part un montant de 2.688.500 francs qui sera payé sous peu, toutes les avances ont été remboursées.

2^{de} Période 1946 (jusqu'au 1^{er} novembre 1946):

Avances payées: 26.175.000 francs.

Les premiers remboursements sont prévus pour 1947. Des garanties sérieuses sont exigées des emprunteurs de façon que l'Etat n'ait pas de déboires à craindre de ce côté.

Marine marchande.

Les questions suivantes ont été posées:

QUESTION:

Quand un fonds spécial sera-t-il constitué pour la Marine marchande belge.

RÉPONSE:

Un projet de loi instituant le Fonds de la Marine sera déposé incessamment sur le Bureau des Chambres législatives.

Les études y relatives sont sur le point d'être terminées.

Dette Armement Dens mentionnée pour mémoire dans les derniers bilans de cette société.

La dette de l'Armement Dens, dont il est question ci-dessus représente les avances à la navigation consenties en 1934-1937 et s'élevant, pour cet armement, à un total de 13.022.400 francs.

Les derniers bilans aux 31 décembre 1940, 1941, 1942, 1943, 1944 et 1945, publiés par Dens (annexes au *Moniteur* du 13-14 mai 1946, pages 2683 et suivantes) signalent, en effet, au passif un compte « Ministère des Transports — Pour mémoire ». Il s'agit, sans doute du compte de 13.022.400 francs rappelé ci-dessus.

La Compagnie Maritime Belge, à l'encontre de Dens, signale très exactement le montant et la nature de la dette dans ses bilans. C'est ainsi qu'au bilan du 31 décembre 1938 (annexes au *Moniteur* des 15-16 mai 1939, page 2516) de cette société figure un poste « Créance conditionnelle et à terme » de 26.966.225 francs correspondant exacte-

van 26.966.225 frank voor, die juist overeenkomt met het totaal van de in 1934 tot 1937 aan de scheepvaart toegestane voorschotten.

Op te merken valt dat de voorschotten waarvan sprake niet kunnen verhaald worden dan in de eventualiteit van de boeking van hogere dividenden dan 4 %, daar het gedeelte boven dat percent bestemd is tot terugbetaling van bedoelde voorschotten.

De onderscheiden betrokken reederijen werden verzocht zich voortaan bij het opmaken van haar balanssen te laten leiden door hetgeen de « Compagnie Maritime Belge » te dier zake gedaan heeft.

De Zeemacht.

De opvattingen tijdens de bespreking waren verdeeld. Sommigen zijn de meening toegedaan dat de Zeemacht zou dienen toegevoegd bij het Ministerie van Landsverdediging terwijl anderen het behoud bij het Departement van Verkeerswezen verdedigen.

De noodzakelijkheid eener Zeemacht van den omvang en het type der gebruikte schepen wordt betwist en men ziet niet goed in welke nuttige rol deze te verrichten heeft niet alleen in vreedstijd, doch zelfs in geval van oorlog.

Groote bedragen komen reeds in de begroting voor waarvan het nut ten zeerste wordt betwijfeld.

Volgens sommige leden ontbreekt een vast plan en is de aanwending van dit wapen in oorlogstijd een verouderd en ondoelmatig middel dat niet de minste hulp of bescherming kan bieden.

Aanpassing aan de moderne oorlogsvoering voor onze zeemacht is voor ons land totaal onmogelijk in financieel opzicht en er kan dus enkel lapwerk verricht worden, dat zelfs hoe onvoldoende ook, nog groote offers zal vergen.

Dit vraagstuk zou dus ernstig dienen onderzocht en gepaste wijzigingen aangebracht.

Volgende toelichting werd door het departement over onze Zeemacht en haar te vervullen taak verstrekt :

VRAAG :

Zal de Zeemacht bij Verkeerswezen behouden blijven ?

ANTWOORD :

Om onderstaande redenen is het aangewezen dat de Zeemacht, in vreedstijd, niet gedetacheerd worde van het Bestuur van het Zeezezen.

De Zeemacht is belast met de ontminning onzer zee-wateren, met de bebakening der gebaggerde passen, met den hydrografischen dienst, met het toezicht op de zee-visscherij, met de redding in zee der passagiers en bemanningen van in nood verkeerende vliegtuigen en zal, in de toekomst, de vernietiging verzekeren van de wrakken die zich in de Belgische wateren bevinden. Dit zijn openbare

ment au total des avances à la navigation consenties de 1934 à 1937.

Il est à remarquer que les avances dont question ne sont récupérables que dans l'éventualité de l'enregistrement de dividendes supérieurs à 4 %, la partie supérieure à ce taux étant affectée au remboursement des dites avances.

Les différents armemens intéressés ont été invités à s'inspirer dorénavant dans l'établissement de leurs bilans, des méthodes suivies par la Compagnie Maritime Belge.

La force navale.

Les opinions, au cours de la discussion, étaient partagées. Certains membres estiment que la Force navale devrait être rattachée au Ministère de la Défense Nationale, tandis que d'autres défendent son maintien au Département des Communications.

On conteste la nécessité d'une Force navale, son importance et le type des navires employés et on ne réalise pas quel rôle utile celle-ci pourrait jouer, non seulement en temps de paix, mais même en cas de guerre.

Le budget prévoit déjà des sommes importantes dont l'utilité est très discutée.

D'après certains membres, un plan définitif fait défaut et l'usage de cette arme en temps de guerre constitue un moyen périmé et inefficace, qui ne peut offrir la moindre aide ou protection.

Au point de vue financier notre pays ne pourrait, en aucun cas, adapter notre force navale aux méthodes de la guerre moderne. En conséquence, on devra se résoudre à des palliatifs qui, si insuffisants soient-ils, exigeront toujours de grands sacrifices.

Dès lors, ce problème devrait être étudié sérieusement en vue d'y apporter des modifications adéquates.

Les renseignements ci-après ont été fournis par le Département au sujet de notre Force navale et de la mission qui lui incombe.

QUESTION :

La Force Navale sera-t-elle maintenue aux Communications ?

RÉPONSE :

Pour les raisons ci-dessous, il s'indique que la Force Navale ne soit pas détachée, en temps de paix, de l'Administration de la Marine.

La Force Navale est chargée du déminage de nos eaux maritimes, du service de balisage des chenaux dragués, de l'hydrographie, de la surveillance de la pêche maritime, du sauvetage en mer de passagers et équipages d'avions en détresse et effectuera ultérieurement la destruction des épaves coulées au large de la côte belge. Ce sont là des services publics qui incomberaient normalement à

diensten die door het Bestuur van het Zeewezen zouden moeten verzekerd worden, indien de Zeemacht niet moest bestaan. Het zijn opdrachten die buiten die van het leger vallen. Bovendien moet de technische en nautische vorming der zeelieden, volgens hun natuur zelf, toevertrouwd worden aan zeeofficieren en aan het onderwijzend personeel van onze zeevaartinstellingen: het is niet denkbaar dat afzonderlijke onderwijsinstellingen zouden ingericht worden om de kaders en de zeelui der Zeemacht te vormen.

VRAAG :

Welke uitbreiding en aanpassing is voor de nabije toekomst voorzien ?

ANTWOORD :

In zake uitbreiding der aan de Zeemacht toevertrouwde diensten is thans de instelling voorzien van een meteorologisch station in den Noord-Atlantischen Oceaan, bij middel van een zeevaartuig, dit ingevolge een international akkoord.

Als aanpassing moeten wij voorzien dat de Zeemacht, ten behoeve der koopvaardijvloot, bijkomende zeelieden zal verschaffen, die niet alleen een nautische of technische opleiding zullen bekomen hebben maar die insgelijks in staat zijn om de bediening der kanons en machinegeweren te verzekeren, die in geval van oorlog aan boord der koopvaardij-schepen geplaatst worden.

VRAAG :

Worden de noodwendigheden onderzocht in aansluiting met de laatste bevindingen op gebied van kustverdediging ?

ANTWOORD :

Een programma zal moeten ingestudeerd worden, in gemeen overleg met den Generalen Staf van het Leger, om, in samenwerking met land- en luchtleger, de verdediging te verzekeren welke de Zeemacht ten deele zal vallen, in het geheel der te nemen schikkingen voor de kustverdediging.

Er valt nochtans op te merken dat, in geval van vijandelikheden, de Zeemacht uit vreedstijd, welke slechts embryonaal is, aan de verdediging van het Land slechts het aandeel zal kunnen brengen van bemanningen, gevormd voor het toezicht over de kustwateren, het mijnleggen in de vaargeulen en het begeleiden der koopvaardij-schepen.

VRAAG :

Zoo ja en op het terrein van de bescherming onzer koopvaardijvloot ?

l'Administration de la Marine si la Force Navale n'existait pas. Ils constituent des missions sortant du cadre de celles de l'Armée. De plus, la formation technique et nautique des éléments marins doit, d'après sa nature, être confiée à des officiers de marine et au corps professoral de notre enseignement maritime; il ne se concevrait pas d'organiser des établissements d'enseignement distincts de ceux de la Marine, pour former les cadres et les marins de la Force Navale.

QUESTION :

Quelle extension et adaptation prévoit-on pour un proche avenir ?

RÉPONSE :

En fait d'extension des services à confier à la Force Navale, il est prévu l'instauration d'une station météorologique dans l'Atlantique Nord, par une unité navale, suite à un accord international.

Comme adaptation, nous devons prévoir que la Force Navale fournira pour les besoins de la Marine Marchande un complément de marins, qui non seulement auront reçu une formation nautique ou technique, mais également seront à même d'assurer la desserte de canons et de mitrailleuses placés à bord des navires marchands en cas de guerre.

QUESTION :

Les nécessités sont-elles examinées en corrélation avec les dernières découvertes au point de vue défense côtière ?

RÉPONSE :

Un programme devra être étudié, de commun accord avec l'Etat-Major Général de l'Armée, pour assurer, en collaboration avec l'armée de terre et de l'air, les moyens de défense que devra assurer la Force Navale, dans l'ensemble des dispositions à prendre pour une défense côtière.

Il est toutefois à remarquer ici qu'en cas d'hostilités, la Force Navale du temps de paix, qui n'est qu'embryonnaire, ne pourra apporter à la défense du pays que l'appoint d'équipages formés à la surveillance des eaux côtières, au minage des passes navigables et au convoiement de navires marchands.

QUESTION :

Dans l'affirmative et au point de vue de notre Marine Marchande ?

ANTWOORD :

Aangaande de bescherming onzer koopvaardij- en vischerijvloot moet de Zeemacht bemanningen kunnen vormen om ingescheept te worden aan boord van bewapende begeleidingsschepen en voldoende geoefend zijnde om het geschut te bedienen, dat insgelijks aan boord der koopvaardijsschepen geplaatst wordt. Zij moet ook voor de opleiding kunnen zorgen van gespecialiseerde zeelui voor het vernietigen der mijnen, het praaien en het onderzoeken van de lading der schepen.

Luchtvaart en Luchtvaartwegen.

De moderne verkeersmiddelen, waaronder het vliegtuig een bijzondere plaats bekleedt, nemen met den dag uitbreiding. Aanpassingen en verbeteringen zijn het werk van elken dag.

De drang naar snelle verbinding met andere en ver afgelegen landen en, in de eerste plaats, met ons koloniaal rijk, vergen vanwege ons land de vereischte inspanningen.

Het meest practische en met de laatste technische uitvindingen verbeterde vliegtuig is dus het aangewezen middel om de betrekkingen met andere landen en onze kolonie te verbeteren en in stand te houden.

De laatste maanden hebben zich talrijke ongevallen voorgedaan waarvan de oorzaken niet altijd duidelijk werden vastgelegd.

In de Commissie werd op uitbreiding en verbetering van onze luchtvaart aangedrongen, doch ten overstaan van de vele ongevallen, die dreigen bij het publiek een zekere afkeer en schrik in te boezemen, werd nadruk gelegd op de verplichting de veiligheidsmaatregelen tot hun maximum op te voeren.

Wil de luchtvaart, ook in de toekomst, uitbreiding nemen en meer diensten bewijzen aan handel en nijverheid, dan is een maximum van veiligheid geboden.

Verschillende leden vestigden de aandacht op de noodzakelijkheid om nieuwe lijnen te openen en vooral de verbindingen tusschen Brussel, Gent en Antwerpen en vanuit deze steden met het buitenland.

Protest werd aangeteekend tegen de politiek van de SABENA, die alles rond Brussel wil centraliseeren.

De bestaande vliegpleinen moeten ten spoedigste met de noodige T. S. F. toestellen uitgerust worden.

Plannen voor de toekomst dienen onverwijld opgemaakt om te verhinderen, dat uitbreiding aan sommige vliegpleinen niet meer mogelijk zou zijn, daar intusschen deze terreinen door gebouwen kunnen ingenomen worden.

Men verwijst, in dit verband, naar de werking op dit gebied in andere landen.

Anderzijds, beteekent de vorming van bijzondere maatschappijen in de ons omringende landen voor verbindingen

RÉPONSE :

Relativement à la protection de notre flotte marchande et de pêche, la Force Navale doit pouvoir former des équipages pouvant être embarqués sur des navires d'escorte armés et être suffisamment entraînés pour desservir les pièces d'artillerie, également placées à bord des navires marchands. Elle doit aussi pourvoir à l'instruction de marins spécialisés dans la destruction des mines, l'arraisonnement et la visite des navires.

Aéronautique et Lignes aériennes.

Les moyens de communication modernes, parmi lesquels l'avion prend une place importante, se développent de jour en jour. Des adaptations et des améliorations y sont apportées sans relâche.

Les nécessités d'une liaison rapide avec des pays étrangers et fort éloignés et, surtout, avec notre empire colonial exigent que notre pays fasse les efforts nécessaires.

L'avion le plus pratique, muni des derniers perfectionnements techniques, constitue donc le moyen tout indiqué pour améliorer et maintenir nos rapports avec les autres pays et avec notre colonie.

Aux cours des derniers mois, de nombreux accidents se sont produits, dont les causes n'ont pas toujours été déterminées exactement.

Au sein de la Commission, il a été insisté pour que notre aviation soit développée et améliorée. Toutefois, comme de nombreux accidents menacent de créer parmi le public une certaine aversion pour ce genre de transport, la nécessité d'étendre les mesures de sécurité au maximum a été soulignée.

Si l'on veut que l'aviation se développe à l'avenir et rende des services plus considérables au commerce et à l'industrie, il faut prévoir un maximum de sécurité.

Plusieurs membres attirent l'attention sur la nécessité d'ouvrir de nouvelles lignes et surtout d'établir des communications entre Bruxelles et Gand et Anvers, et de relier ces dernières villes avec les pays étrangers.

Des protestations se sont élevées contre la politique de la SABENA qui veut centraliser tout aux environs de Bruxelles.

Les champs d'aviation existants doivent être munis, sans délai, des appareils de T. S. F. nécessaires.

Il faut établir sans tarder des plans pour l'avenir, afin d'éviter que l'extension de certains champs d'aviation soit rendue impossible par la construction de bâtisses.

A ce sujet, l'attention a été attirée sur les méthodes employées par d'autres pays à cet égard.

D'autre part, la création, dans les pays voisins, de sociétés spéciales pour les communications à courte dis-

op korten afstand een gevaar voor de toekomst onzer eigen luchtvloot.

De Minister gaat akkoord met deze bemerkingen en zegt dat studies in dien zin aan den gang zijn.

Kredieten zijn in de huidige begroting voorzien voor de verdere uitrusting der bestaande vliegpleinen, terwijl de SABENA bijzondere toestellen aankoopt voor uitbreiding der bestaande lijnen en opening van nieuwe verbindingen.

Luchtvaart.

De volgende vraag werd gesteld :

VRAAG :

In de vergadering der Commissie voor het Verkeerswezen werden volgende inlichtingen gevraagd :

1° Is het waar dat de SABENA de lijn New-York niet meer zou uitbaten :

- a) om welke redenen ?
- b) gebeurlijk den duur der uitschakeling dezer lijn ?

2° Welk is de toestand der luchtlijn België-Congo :

- a) het aantal beschikbare toestellen in type ?
- b) vervoer van aantal reizigers en goederen ?
- c) welke maatregelen zijn genomen om ongevallen te voorkomen en de veiligheid te vermeerderen ?

ANTWOORD :

1° Het is onjuist dat de SABENA de exploitatie van de luchtlijn Brussel-New-York verzaakt heeft.

Wel integendeel; een verzoek van de Belgische regering is thans bij de regering van de Vereenigde-Staten aanhangig, er toe strekkende om voor de SABENA, in het kader van de luchtvaartovereenkomst België- V.-S. van April 1946, toelating te bekomen met het oog op de regelmatige exploitatie van de lijn, met de Lente. De maatschappij heeft gevraagd om in afwachting dat bedoelde toelating verkregen wordt, binnenkort een reeks speciale vluchten te mogen ondernemen. De in 1946 gedane vluchten waren proefvluchten.

2° De lijn België-Congo wordt in normale en regelmatige voorwaarden geëxploiteerd, met een frequentie van drie reizen per week :

tance constitue une menace pour l'avenir de notre propre flotte aérienne.

Le Ministre se rallie à ces observations et déclare que des études ont été entreprises dans cette voie.

Des crédits sont prévus au budget pour l'équipement des champs d'aviation existants, alors que la SABENA achète des appareils spéciaux en vue d'étendre les lignes existantes et d'établir de nouvelles communications.

Aéronautique.

La question suivante a été posée :

QUESTION :

A la réunion de la Commission des Communications, les renseignements suivants ont été demandés :

1° Est-il vrai que la SABENA n'exploiterait plus la ligne de New-York :

- a) pour quelles raisons ?
- b) éventuellement la durée de la suppression de cette ligne ?

2° Quelle est la situation de ligne aérienne Belgique-Congo :

- a) le nombre d'appareils en type disponibles ?
- b) le nombre de voyageurs et marchandises transportées ?
- c) quelles mesures ont été prises pour prévenir les accidents et augmenter la sécurité ?

RÉPONSE :

1° Il n'est pas exact que la SABENA ait renoncé à l'exploitation de la ligne aérienne Bruxelles-New-York.

Bien au contraire, le Gouvernement des États-Unis est actuellement saisi d'une demande de notre gouvernement tendant à obtenir pour la SABENA, dans le cadre de l'accord d'aviation civile belgo-américain d'avril 1946, l'autorisation d'exploiter régulièrement la ligne dès le printemps prochain. La Société a demandé à pouvoir, à bref délai, entreprendre une série de voyages spéciaux, en attendant l'octroi de cette autorisation. Les vols effectués en 1946 étaient des vols d'essai.

2° L'exploitation de la ligne aérienne Belgique-Congo se fait dans des conditions normales et régulières, à la cadence de trois voyages par semaine.

a) De vluchten worden uitgevoerd met DC4 Douglas-vliegtuigen waarvan 3 exemplaren voor de exploitatie van deze lijn gebruikt worden.

b) De statistiek van de bedrijvigheid passagiers, vracht en koerier is hierbijgevoegd.

c) De vliegtuigen zijn langs den luchtweg naar België gekomen met door de officieele autoriteiten van de V.-S. uitgereikte luchtwaardigheidsbewijzen.

Het onderhoud van het vliegend materieel wordt verzekerd door ploegen van technici waarvan de leiders in Amerika, in de werkhuizen van den leveraar, praktijk hebben opgedaan. De vliegtuigen mogen, overigens, niet opstijgen zonder het Belgisch bewijs van luchtwaardigheid, dat na vaststelling van den staat van luchtwaardigheid, door de technische luchtvaartdiensten wordt uitgereikt.

Een commissie werd gevormd met opdracht een onderzoek in te stellen naar de mogelijke oorzaken van het ongeval te Gander.

Naar den uitslag van de werkzaamheden dezer commissie wordt gewacht om, als het pas geeft, de gebruikelijke regelen te veranderen.

Overigens, dient opgemerkt, dat deze laatste op een internationale reglementeering berusten.

a) Le service est assuré par des avions Douglas DC4, dont 3 exemplaires sont affectés à l'exploitation de cette ligne.

b) La statistique du trafic des voyageurs, des marchandises et du courrier postal se trouve en annexe.

c) Les avions sont arrivés en Belgique par la voie des airs, sous couvert de documents de navigabilité, délivrés par les autorités officielles américaines.

L'entretien du matériel volant est assuré par des équipes de techniciens, dont les dirigeants ont fait des stages en Amérique dans les usines du fournisseur. Les avions ne peuvent, par ailleurs, prendre leur envol sans être nantis du certificat belge de navigabilité, délivré par les services techniques aéronautiques, après constatation de l'état de navigabilité.

Une commission d'experts a reçu mission de rechercher toutes causes possibles de l'accident de Gander.

Les résultats des travaux de cette commission sont attendus pour modifier, s'il s'indique, les règles d'usage.

Il est à remarquer d'ailleurs que celles-ci s'appuyent sur une réglementation à caractère international.

Luchtverbinding België-Congo en V. V.

Liaison aérienne Belgique-Congo et V. V.

	Juli	Augustus	September	October	November	December	Totaal	
	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Totaux	
Aantal vervoerde passagiers	1.618	1.731	1.392	1.281	1.091	1.050	8.163	Nombre de passagers transportés.
Km.-tonn. vervoerde vracht	8.460	10.593	19.059	10.929	9.840	9.200	68.081	Tonnes Km. fret transporté.
Km.-tonn. poststukken	26.960	26.846	25.932	24.137	23.106	22.000	148.981	Tonnes Km. courrier.
Km.-tonn. passagiers.	925.460	1.008.053	822.421	727.186	642.884	622.000	4.748.004	Tonnes Km. passagers.
Ladingscoëff. in %.	97,7 %	106,3 %	104,2 %	85,8 %	71,4 %	72,2 %	89,66 %	Coefficient de chargement en %.
Vervoerde Km.-tonn.	960.880	1.045.492	867.412	762.252	675.830	653.200	4.965.066	Tonnes Km. transportées.

VRAAG :

Hoe staat het eigenlijk met het Statuut van de Sabena ?

ANTWOORD :

De Minister van Verkeerswezen heeft de teksten van een nieuw statuut van onze Nationale Luchtvaartmaatschappij ter studie gelegd; dat ontwerp wordt onderzocht en zal ter goedkeuring aan de Regeering moeten voorgelegd worden.

QUESTION :

Pour le statut de la Sabena, où en est-on exactement ?

RÉPONSE :

Le Ministère des Communications a mis à l'étude les textes d'un nouveau statut de notre Société Nationale d'Aviation; ce projet demeure à l'examen et devra être soumis à l'approbation du Gouvernement.

VRAAG :

Luchtvaartterreinen Spa, St-Hubert en Wevelgem.
Hoever staat het met die kwesties ?

ANTWOORD :

Spa. — Het terrein wordt genivelleerd en barakken voor het personeel worden gemonteerd.

De buitengewone begroting voorziet een krediet van 500.000 frank voor het bouwen van een bungalow tot luchtvaartstation.

Indien de beschikbare begrotingsmiddelen het toelaten, zal een loods met 2 afdeelingen in 1947 worden gebouwd.

St-Hubert. — Het terrein wordt genivelleerd en barakken voor het personeel worden gemonteerd.

De buitengewone begroting voorziet een krediet van 3.400.000 frank voor het bouwen van een bungalow tot luchtvaartstation en een betonnen perron.

Wevelgem. — Het geldt hier een militair luchtvaartterrein dat behoort tot het patrimonium van Landsverdediging.

**Schikkingen getroffen ten opzichte
van het vliegveld te Gent.**

1° *Bebakening*: Men is voornemens de hindernissen in de nabijheid van het luchtvaartterrein, de landingsbaan en het zuidelijk gedeelte van de verkeersbaan zóó te bebakken dat nachtvluchten mogelijk zullen zijn.

2° *Radioverkeer*: Een uitrusting voor radiotelefonie met ultra korte golven is besteld. Daarmede zal de plaatselijke regeling van het verkeer in de nabijheid van het luchtvaartterrein mogelijk worden gemaakt.

3° *Binnenloodsen door middel van de radio*: Een radiobaken met klein vermogen zal te Gent op verzoek werken voor de vliegtuigen uitgerust met een boordradiopeiler of een radiokompas.

4° *Onteigeningen*: De plans voor onteigening werden opgemaakt. De stad Gent heeft de door haar diensten gedane opmetingen overgemaakt, waardoor de grenzen met kennis van zaken zullen kunnen vastgesteld worden.

Op te merken valt dat de betrokken gronden werden opgeëischt. Het is dus niet mogelijk geweest luchtvaartservitutten voor dat luchtvaartterrein te decreteren.

**Weder in staat stellen
van de inrichtingen van het vliegveld te Deurne.**

Het luchtvaartstation van het vliegveld van *Deurne* is erg geteisterd geworden door de oorlogsfeiten, de loodsen zijn geheel vernietigd.

QUESTION :

Aérodromes de Spa, St. Hubert et Wevelghem.
Où en sont ces questions ?

RÉPONSE :

Spa. — Le terrain est en cours de nivellement, ainsi que le montage d'un baraquement pour le personnel.

Le budget extraordinaire contient un crédit de 500.000 fr. pour la construction d'un bungalow à usage d'aérogare.

Si les disponibilités budgétaires le permettent, un hangar à 2 alvéoles sera construit en 1947.

St. Hubert. — Le terrain est en cours de nivellement, ainsi que le montage d'un baraquement pour le personnel.

Le budget extraordinaire contient un crédit de 3 millions 400.000 francs pour la construction d'un bungalow à usage d'aérogare et d'une plateforme d'embarquement en béton.

Wevelghem. — Il s'agit d'un aérodrome militaire rentrant dans le patrimoine de la Défense Nationale.

**Dispositions arrêtées
au sujet de la plaine d'aviation de Gand.**

1° *Balisage*: Il est projeté de baliser les obstacles voisins de l'aérodrome, la piste d'atterrissage et la partie Sud de la piste de circulation, de façon à permettre les vols de nuit.

2° *Radiocommunications*: Un équipement de radiotéléphonie en ondes ultra-courtes est commandé. Il permettra le contrôle local des mouvements autour de l'aérodrome.

3° *Radioguidage*: Un radiophare de petite puissance fonctionnera à Gand, sur demande, pour les avions munis d'un radiogoniomètre de bord ou d'un radiokompas.

4° *Expropriations*: Les plans d'expropriation ont été dressés. La ville de Gand a transmis les levés que ses services avaient effectués, ce qui permettra de déterminer les limites en connaissance de cause.

Il est à remarquer que les terrains en cause ont fait l'objet d'une réquisition. Il n'a donc pas été possible de décréter des servitudes aéronautiques pour cet aérodrome.

**Remise en état
des installations du champ d'aviation de Deurne.**

L'aérogare du champ d'aviation de *Deurne* a subi de graves dégâts par suite de faits de guerre; les hangars sont totalement détruits.

Reeds nu getroffen schikkingen:

1° Vijf bureelen zijn weder in het luchtvaartstation ondergebracht ten einde de diensten van het Bestuur te herbergen;

2° Een kleine voorloopige houten loods is opgericht geworden ten einde de toerisme-vliegtuigen (4) te beschutten;

3° Een grootere houten loods (25 m. × 25 m. nuttige hoogte 5 m.) zal over een maand gereed zijn. Alleen de slechte weersomstandigheden hebben dit werk verhinderd.

Deze twee werken werden uitgevoerd met de hulp van gedetineerden;

4° Het wederopbouwen van een metalen loods van 22 m. × 66 m. is toevertrouwd geworden aan den aannemer Werbroucq. Deze werken moesten op 24 Februari 1947 beginnen en eindigen op 24 Juni 1947.

Gedurende 1947:

5° De Regie der Luchtwegen denkt het luchtvaartstation weder in staat te stellen met de hulp van gedetineerden onder toezicht van technici van den Dienst der Gebouwen. Een krediet van 8.000.000 frank is ingeschreven geworden, te verrekenen op de begroting, uitgaven voortkomend van den oorlog.

De Regie der Luchtwegen denkt eveneens de groote loods van 67 m. × 36 m., nuttige hoogte 8 m. herop te bouwen.

Dit werk zal toevertrouwd worden aan een privaten aannemer.

Een krediet van 10.000.000 is ingeschreven geworden, te verrekenen op de begroting, uitgaven voortkomend van den oorlog.

Nationaal Radio-instituut.

In de Commissie werd de noodzakelijkheid betwist van de uitgave van 10 miljoen voor herstelling van door oorlogsfeiten vernielde installaties van het N. I. R.

Sommige leden waren van oordeel dat de inkomsten van deze inrichting ruimschoots volstaan om deze lasten van herstelling op zich te nemen.

De taak van het N. I. R. van voorlichting, opvoeding en middel tot ontwikkeling op alle gebied is onberekenbaar groot en van overwegenden invloed op de bevolking.

Elke daad of actie uitgaande van deze inrichting moet er dus op gericht worden dat een of andere groep van de bevolking in haar gevoelens of overtuiging zou gekwetst worden.

De grootst mogelijke onpartijdigheid moet dan ook in acht genomen worden.

Gelijke rechten en plichten moeten gegeven en opgelegde misbruiken vermeden en verhinderd.

Enkel wanneer deze Nationale inrichting in dezen zin werkt zal zij beantwoorden aan de taak en het doel waarvoor zij is opgericht.

Nieuwe technische verbeteringen mogen niet uit het oog verloren worden en de heden in gang zijnde proeven

Dispositions prises jusqu'à présent:

1° Cinq bureaux ont été réinstallés dans l'aérogare pour les services de l'Administration;

2° Un petit hangar provisoire en bois a été construit pour abriter les avions de tourisme (4);

3° Un hangar plus grand en bois (25 m. × 25 m., hauteur utile 5 m.) sera prêt dans un mois. Seules les mauvaises conditions atmosphériques ont entravé ce travail.

Des détenus ont aidé à l'exécution de ces deux derniers travaux;

4° La reconstruction d'un hangar métallique de 22 m. × 66 m. a été confiée à l'entrepreneur Werbroucq. Ces travaux devaient être entamés le 24 février 1947 et terminés le 24 juin 1947.

En 1947:

5° La Régie des Voies aériennes se propose de remettre l'aérogare en état avec l'aide de détenus sous la surveillance de techniciens du Service des Bâtiments. Un crédit de 8.000.000 de francs a été inscrit, à imputer au budget: dépenses résultant de la guerre.

La Régie des Voies aériennes compte également reconstruire le grand hangar de 67 m. × 36 m., hauteur utile 8 m.

Ce travail sera confié à un entrepreneur privé.

Un crédit de 10.000.000 a été inscrit, à imputer au budget: dépenses résultant de la guerre.

Institut National de Radiodiffusion.

La nécessité de la dépense de 10 millions pour la réparation des installations de l'I. N. R. détruites par la guerre, a été contestée en commission.

Certains membres estiment que les revenus de cette institution sont largement suffisants pour lui permettre de prendre les frais de réparation à sa charge.

La tâche de l'I. N. R. qui est d'informer, d'éduquer et d'instruire dans tous les domaines, est immense et son influence sur la population est prépondérante.

Toute action émanant de cette institution doit donc éviter de blesser une partie quelconque de la population dans ses sentiments ou dans ses opinions.

Dès lors, la plus grande impartialité s'impose.

Il y a lieu d'accorder et d'imposer les mêmes droits et les mêmes obligations, d'éviter et d'empêcher les abus.

Le jour où cette institution nationale fonctionnera dans ce sens, elle répondra à la mission et au but pour lesquels elle a été créée.

On ne peut perdre de vue les nouveaux perfectionnements techniques. Les expériences actuellement en cours

in andere landen van dichtbij gevolgd en zoo mogelijk toegepast.

Onderstaande inlichtingen werden door het Departement verstrekt :

VRAAG:

In de Commissie van Verkeerswezen werden de uitgaven besproken voor rekening van het Radio-Instituut.

Een post van 10 miljoen is voorzien.

Graag zouden wij volgende inlichtingen ontvangen :

1° Welke bestemming deze uitgave van 10 miljoen heeft;

2° Welke de totale inkomsten zijn van het nationaal radio-instituut? De herkomst er van?

3° Hoeveel personeel wordt door deze instelling gebruikt op 1 Januari 1947 :

- a) Techniekers,
- b) Administratief personeel,
- c) Medewerkers voor de verschillende rubrieken.

ANTWOORD:

1° *Krediet van 10 miljoen voorzien in artikel 70 van het begrotingsontwerp.*

Dat krediet is bestemd om de door oorlogsfeiten vernielde installaties van het N. I. R. in goeden staat te herstellen. De Staat heeft inderdaad besloten deze kosten te zijnen laste te nemen, zooals het de kosten draagt voor het herstellen van de door den oorlog beschadigde installaties der twee nationale spoorwegmaatschappijen en van de Regie van Telegraaf en Telefoon.

2° *Totale ontvangsten van het N. I. R. en herkomst.*

De ontvangsten van het N. I. R. bestaan uit :

a) Artikel 11 van de wet tot oprichting van het N. I. R. zegt o.m. :

« Het Instituut beschikt over de volgende inkomsten :

» ... c) De jaarlijksche subsidies van den Staat en in 't bijzonder een jaarlijksche toelage gelijk :

» 1° aan 90 % van de voorziene ontvangsten opgebracht door de jaarlijksche taxe door den Staat geheven op de » private radio-ontvangtoestellen;
» 2° een som gelijk aan de voorziene opbrengst van de » belasting door den Staat geheven op den groothandels- » prijs der elektronenlampen of andere gelijkaardige toe-

dans d'autres pays doivent être suivies de près et adoptées si possible.

Les renseignements ci-après ont été fournis par le Département :

QUESTION:

A la Commission des Communications, les dépenses pour le compte de l'Institut de radiodiffusion ont été discutées :

Un poste de 10 millions est prévu.

Je vous saurais gré de me fournir les renseignements suivants :

1° Quelle affectation sera donnée à cette dépense de 10 millions ?

2° Quelles sont les recettes totales de l'Institut National de radiodiffusion ? et provenance ?

3° Quel est l'effectif du personnel en service à l'Institut au 1^{er} janvier 1947 :

- a) techniciens,
- b) personnel administratif,
- c) collaborateurs pour les diverses rubriques ?

RÉPONSE :

1° *Crédit de 10 millions prévu à l'article 70 du projet de budget.*

Ce crédit est destiné à la remise en état des installations de l'I. N. R. détruites par faits de guerre. L'Etat a en effet décidé de prendre à sa charge ces frais, au même titre qu'il supporte les frais de remise en état des installations des deux Sociétés Nationales des Chemins de Fer et du réseau de la Régie des Télégraphes et des Téléphones, endommagées pendant la guerre.

2° *Recettes totales de l'I. N. R. et provenance.*

Les recettes totales de l'I. N. R. se décomposent comme suit :

a) La loi créant l'I. N. R. en son article 11 dit notamment :

« L'Institut aura notamment comme ressources :

» ... c) Les subventions annuelles de l'Etat et spécialement une subvention annuelle égale :

» 1° à 90 % des prévisions de recettes fournies par la » redevance annuelle prélevée par l'Etat sur les appareils » récepteurs privés de radiodiffusion;
» 2° à une somme égale aux prévisions de recettes de » l'impôt perçu par l'Etat sur le prix de gros des tubes » électroniques ou autres appareils similaires servant à la

» stellen voor het detecteeren of versterken van seinen, die
» kunnen gebruikt worden in de radio-ontvangtoestellen,
» de loodkristallen of andere uitgezonderd... »

Uit dien hoofde is er in de begrooting van kwade posten en terugbetalingen een wettelijke toelage van 136.740.000 frank voorzien.

b) Gedurende den oorlog werd het station Leopoldstad opgericht dat thans een wereldfaam geniet. Dat station zendt naar alle deelen van de wereld propagandaprogramma's in vijf talen uit over cultureele, economische en toeristische aangelegenheden. Het vormt bovendien een dagelijkschen band tusschen het moederland en de over de wereld verspreide Belgen.

De exploitatie van dat station heeft de uittrekking van een toelage van 35.000.000 frank op de gewone begrooting van het Ministerie van Verkeerswezen (art. 64) gerechtvaardigd.

3^e *Personeel bij het Instituut te werk gesteld op 1 Januari 1947:*

- a) technici: 187 bedienden;
- b) administratief personeel van de 2 Cultureele Algemeene Directies, van de Technische Algemeene Directie en van de Algemeene Diensten: 311 bedienden;
- c) medewerkers voor verschillende rubrieken: 420 bedienden. (Cultureele dienst: 208 bedienden; kunstenaars: 214 bedienden.)

Een krediet van 25.000.000 frank voorzien op de begrooting voor 1945, artikel 71, met het oog op het in orde brengen van de inrichtingen van het N. I. R., werd door de Kamer aangenomen.

Dit krediet werd evenwel teruggebracht tot 1 miljoen frank door de begrotingswet (bijkredieten) van 28 December 1946, bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 30-31 December 1946. Een schuldvordering van 425.000 fr. werd vereffend ten laste van dit krediet.

Een nieuw krediet van 25.000.000 frank werd gestemd voor 1946 (art. 72) en de verffening van uitgaven, ten bedrage van 5.904.925 frank is voor het oogenblik in gang.

Het krediet van 10.000.000 frank voorzien op artikel 70 van het ontwerp van begrooting voor 1947, omvat in feite slechts de gedurende het dienstjaar 1946 niet gebruikte sommen, teruggebracht tot de vermoedelijk noodige behoeften.

**

Gelijkaardige kredieten werden voorzien op de begrootingen van Verkeerswezen voor den heropbouw van de netten van de N. M. B. S., van de N. M. V. B., en van de Regie van T. T. en o.m.:

Dienstjaar 1945 (Kamerstuk 4-XIX):

Artikel 69. — N. M. B. S. ... fr. 750.000.000
Artikel 70. — Regie van T.T. ... 150.000.000

» détection ou à l'amplification des signaux, utilisables
» dans les appareils récepteurs radio-électriques, les cris-
» taux de galène ou autres étant exceptés... »

A ce titre il est prévu au budget des non-valeurs et remboursements, une subvention légale de 136.740.000 francs.

b) Pendant la guerre a été créée la station de Léopoldville qui a acquis une renommée mondiale. Cette station émet en cinq langues vers toutes les parties du monde, des programmes de propagande en matières culturelles, économiques et touristiques. Elle assure en plus un lien journalier entre la Métropole et les Belges dispersés dans le monde.

L'exploitation de cette station a justifié l'inscription au budget ordinaire du Ministère des Communications (art. 64) d'une subvention de 35.000.000 de francs.

3^e *Personnel utilisé par l'Institut au 1^{er} janvier 1947:*

- a) personnel technicien: 187 agents;
- b) personnel administratif des deux Directions Générales Culturelles, de la Direction Générale Technique et des services généraux: 311 agents;
- c) collaborateurs pour différentes rubriques: 420 agents. (Service culturel: 208 agents; artistes: 214 agents).

Un crédit de 25.000.000 de francs prévu au budget de 1945 (art. 71) en vue de la remise en état des installations de l'I. N. R., a été admis par les Chambres.

Ce crédit a toutefois été ramené à 1 million de francs par la loi budgétaire (crédits supplémentaires) du 28 décembre 1946, publiée au *Moniteur* du 30-31 décembre 1946. Une créance de 435.000 francs a été liquidée à charge de ce crédit.

Un nouveau crédit de 25.000.000 de francs a été voté pour 1946, (art. 72) et des dépenses s'élevant au total à 5.904.925 francs sont actuellement en cours de liquidation.

Le crédit de 10.000.000 de francs prévu à l'article 70 du projet de budget pour 1947 ne constitue en fait que le rapport — limité aux besoins présumés — des sommes non utilisées durant l'exercice 1946.

**

Des crédits similaires ont été prévus aux budgets des Communications pour la reconstruction des réseaux de la S. N. C. B., de la S. N. C. V. et de la régie des T. T. et notamment:

Exercice 1945 (Document Chambre 4-XIX):

Article 69. — S. N. C. B. ... fr. 750.000.000
Article 70. — Régie T. T. ... 150.000.000

Dienstjaar 1946 (Kamerstuk 4-XXI) :

Artikel 70. — Regie van T.T ... fr. 150.000.000
 Artikel 71. — N. M. V. B. ... 35.000.000

**

Het ten laste nemen van de herstelling der schade, door oorlogsfeiten toegebracht aan de inrichtingen van het N. I. R., openbare instelling, vindt zijn oorsprong evenals voor de N. M. B. S., de Regie van T. T. en de N. M. V. B. in de bepalingen van artikel 2 van het besluit van 30 Juni 1941, bevestigd bij besluit van den Regent d.d. 29 November 1944 en van kracht gebleven tot 31 December 1946 bij besluit van 31 Augustus 1945.

Stappen worden gedaan bij de bevoegde Overheid om gezegde beschikkingen in stand te houden.

VRAAG :

In de Commissie voor het Verkeerswezen werd uitleg gevraagd over artikel 48 van de begroting voor 1947 « Kosten van Toezicht over het Nationaal Radio-Instituut ».

Graag zouden wij vernemen waarin dit toezicht bestaat en door wien dit gebeurlijk uitgeoefend wordt.

ANTWOORD :

Het toezicht op het N. I. R. wordt geregeld bij artikel 8 van de wet van 18 Juni 1930 houdende stichting van het Belgisch Nationaal Instituut voor radio-omroep. Luidens dit artikel worden de rekeningen van het Instituut nagezien door een Comité van toezicht bestaande uit een voorzitter en drie leden, van Belgische nationaliteit, benoemd en afzetbaar door het Rekenhof.

De kosten van dit toezicht worden door het Departement van Verkeerswezen betaald ten einde te vermijden dat de met het toezicht belaste leden door het gecontroleerde organisme rechtstreeks zouden betaald worden.

Maar, daar deze kosten ten laste vallen van het N.I.R., betaalt dit laatste het bedrag van de daaruit voortvloeiende uitgave terug op de Rijksmiddelenbegroting (art. 87 van 1947).

De uitgave ingeschreven op de begroting van Verkeerswezen is diensvolgens gecompenseerd door een gelijkwaardige ontvangst.

Toerisme en Arbeidersvacanties.

De werking van den Dienst Toerisme en daarmee in verband staande werking voor arbeidersvacanties was tijdens de oorlogsjaren van geen betekenis en zelfs onmogelijk.

Onmiddellijk na de bevrijding moest dan ook een plan opgebouwd voor de toekomst en de achterstand ingewonnen.

Wij staan nochtans wantrouwig voor wat betreft de inrichting der diensten inzake arbeidersvacanties, daar waar

Exercice 1946 (Document Chambre 4-XXI) :

Article 70. — Régie T. T. ... fr. 150.000.000
 Article 70. — S. N. C. V. ... 35.000.000

**

La prise en charge de la restauration des dommages causés par faits de guerre aux installations de l'I. N. R., établissement public, trouve son origine, de même que pour la S. N. C. B., la Régie des T. T. et la S. N. C. V. dans les dispositions de l'article 2 de l'arrêté du 30 juin 1941, confirmé par l'arrêté du Régent du 29 novembre 1944 et maintenu en vigueur jusqu'au 31 décembre 1946 par l'arrêté du 31 août 1945.

Des démarches sont faites auprès de l'autorité compétente pour maintenir en vigueur lesdites dispositions.

QUESTION :

A la Commission des Communications des explications ont été demandées au sujet de l'article 48 du budget pour 1947 « Frais de surveillance de l'Institut National de Radio-diffusion ».

Nous voudrions bien savoir en quoi consiste cette surveillance et par qui elle est exercée, éventuellement.

RÉPONSE :

La surveillance de l'I. N. R. est réglée par l'article 8 de la loi du 18 juin 1930 sur la fondation de l'Institut national belge de radio-diffusion. Aux termes de cet article les comptes de l'Institut sont vérifiés par un Comité de surveillance composé d'un président et de trois membres, de nationalité belge, nommés et révocables par la Cour des Comptes.

Les frais de surveillance de l'I. N. R. sont payés par le Département des Communications afin d'éviter que les membres contrôleurs soient payés directement par l'organisme contrôlé.

Mais comme ces frais incombent à l'I. N. R., ce dernier rembourse le montant des dépenses qui en résultent au budget des Voies et Moyens (art. 87 de 1947).

La dépense portée au budget des Communications est dès lors compensée par une recette équivalente.

Tourisme et vacances ouvrières.

Pendant la guerre, l'activité du Service du Tourisme, ainsi que du service connexe des vacances ouvrières, était impossible et pratiquement nulle.

Immédiatement après la libération, un plan d'avenir fut élaboré et le retard fut comblé.

Toutefois, nous nous méfions de l'organisation des services des vacances ouvrières, alors qu'il est question de

er sprake is af te zien van de regelen en toepassing van de wetten van 8 Juli 1936 en 20 Augustus 1938.

Het komt ons voor dat het initiatief van bestaande vacanteinstellingen aan beperkende maatregelen zal onderworpen worden en de Staat zich wil meester maken van deze organismen.

De mogelijke oprichting van een Spaarkas door den Staat is daarvan een typisch voorbeeld.

De studie betreffende deze Spaarkas is aan gang, zonder dat we weten welke de inzichten zijn van den Dienst Toerisme.

De vrijheid, niet alleen voor deze instellingen, maar vooral voor de arbeiders zelf, moet *a priori* behouden blijven. Instellingen uitsluitend van den Staat afhangelende schenken ons geen voldoende waarborgen.

Een volledig plan, waarin duidelijk de inzichten van den Dienst Toerisme voorkomen is dus gewenscht.

Een grondig onderzoek werd in de Commissie gevraagd aangaande het seizoen der bestaande casino's en de verschillende tijdstippen waarop de opening van elk dezer plaats heeft.

In onderstaande uiteenzetting van het Departement wordt de activiteit op dit gebied omschreven en de vooruitzichten aangetoond:

VRAAG:

Een lid van de Commissie voor het Verkeerswezen heeft er op gewezen dat alleen de Casino's te Oostende en te Spa toelating hadden om buiten de drie zomermaanden open te blijven.

Is zulks geen hinder voor de ontwikkeling van de overige toeristische steden als: Namen, Dinant, Blankenberge, enz.?

ANTWOORD:

Al de Casino's (Blankenberge, Namen, Dinant, enz.) zijn gansch het jaar open; alleen dat van Middelkerke is slechts gedurende het Zomerseizoen open.

Toerisme en Hotelwezen. Arbeidersvacantie en Volkstoerisme.

VRAAG:

In de vergadering der Commissie voor het Verkeerswezen, werden inlichtingen gevraagd over de werking van O. N. A. en Dienst Toerisme:

1° Wat werd in 1946 door Dienst Toerisme verricht en tot stand gebracht?

2° Waarin bestaat het programma voor 1947 van Dienst Toerisme?

renoncer à la réglementation des lois du 8 juillet 1936 et du 20 août 1938.

Il nous semble que l'initiative des établissements de vacances existants sera soumise à des mesures restrictives et que l'Etat veuille s'emparer de ces organismes.

La création éventuelle d'une Caisse d'Epargne par l'Etat en est un exemple typique.

Le problème de la Caisse d'Epargne est à l'étude, sans que nous connaissions les intentions du Service du Tourisme.

Il s'agit de conserver *a priori* la liberté, non seulement pour ces établissements, mais aussi pour les ouvriers eux-mêmes. Des établissements dépendant uniquement de l'Etat ne peuvent nous offrir de garanties suffisantes.

Il serait souhaitable que le Service du Tourisme nous soumette un plan complet précisant clairement ses intentions.

Il a été demandé dans les Commissions de procéder à une enquête sérieuse au sujet de la saison des casinos existants et des différents moments de leur ouverture respective.

L'exposé ci-dessous du Département fournit des renseignements au sujet de l'activité en ce domaine et indique les prévisions.

QUESTION:

Un membre de la Commission des Communications a signalé que, seuls, les Casinos d'Ostende et de Spa avaient l'autorisation de travail en dehors des trois mois d'été.

N'y a-t-il pas là une entrave au développement des autres villes touristiques telles que: Namur, Dinant, Blankenberge, etc...?

REPONSE:

Tous les Casinos (Blankenberge, Namur, Dinant, etc.) sont ouverts toute l'année, sauf celui de Middelkerke, ouvert pendant la saison estivale seulement.

Tourisme et Hôtellerie. Vacances ouvrières et Tourisme populaire.

QUESTION:

Lors de la séance de la Commission des Communications, des renseignements ont été demandés au sujet de l'activité de l'O. N. A. et du Service du Tourisme.

1° Qu'est-ce qui a été fait et réalisé en 1946 par le Service du Tourisme?

2° En quoi consiste le programme pour 1947 du Service du Tourisme?

ANTWOORD :

1946.

1) Toerisme en Volkstoerisme :

Bijgestaan door al wie in het land voldoende vertrouwen in de toekomst van België en van zijn toerisme had bewaard, had het Commissariaat-generaal voor Toerisme het instandhouden van de essentiële structuur zijner inrichting nagestreefd.

Kredieten, die in totaal een miljoen bereiken, werden voor het weder in goeden staat brengen van de toeristische uitrusting toegekend.

Op het gebied van propaganda beschikte het Commissariaat-generaal voor Toerisme over goed materieel: meer dan 140 Verbaere-paneelen; een film over Spa werd gemaakt; affiches werden uitgegeven.

Organieke hervormingen waren in uitvoering om uit het toerisme het maximum aan economische, morele en sociale weldaden te halen.

Inzake buitenlandsch toerisme bleken de vooruitzichten eveneens uitstekend te zijn: de huizen voor toerisme te Londen, Parijs en Amsterdam hadden hun bedrijvigheid hervat.

Niettegenstaande al die gunstige omstandigheden hebben wij in België in 1946 haast geen Belgisch of vreemd toeristisch verkeer gekend.

De groote meerderheid van de Belgische cliënteel die het seizoen kan doen slagen, heeft reizen naar het buitenland verkozen boven een verblijf in ons eigen land. Dat betekent niet enkel een aanzienlijke winstderving voor het hotelbedrijf, doch ook een zuiver verlies aan vreemde devisa's voor de algemeene economie van het land.

Die uittocht van Belgische toeristen deed zich in het zomerseizoen voor als volgt:

naar Frankrijk	201.583
naar het Groothertogdom Luxemburg	121.500
naar Zwitserland	55.000

Al de overwegingen welke een uitleg kunnen zijn voor dien staat van zaken, komen hier op neer dat de in onze hotels, pensions en restaurants toegepaste prijzen veel te hoog waren in vergelijking en met de mogelijkheden der cliënteel, zoowel Belgische als vreemde, en met de in de andere landen gevraagde prijzen.

Er is, eensdeels, een verkeerde opvatting geweest vanwege een heel groot aantal hotelhouders, die gemeend hebben tijdens het seizoen de belangrijke kapitaalbeleggingen, waartoe zij zijn moeten overgaan om hun instellingen weer in goeden staat te stellen, in ruime mate te kunnen aflossen.

Anderdeels, stonden wij voor het probleem: feitelijke verplichting voor het hotelbedrijf zich uitsluitend op de eenige zwarte markt te bevoorraden voor al de voedingswaren.

Van Januari 1946 af, hebben wij de aandacht van de bevoegde Ministers ernstig gevestigd op de noodzakelijk-

RÉPONSE :

1946.

1) Tourisme et Tourisme populaire.

Assisté de tous ceux qui, dans le pays, avaient eu assez de foi dans l'avenir de la Belgique et de son tourisme, le Commissariat Général du Tourisme s'était attaché à maintenir en vie la structure essentielle de son organisation.

Des crédits atteignant un total d'un million avaient été accordés pour la remise en état de l'équipement touristique.

Dans le domaine de la propagande, le Commissariat Général du Tourisme disposait d'un bon matériel: plus de 140 panneaux Verbaere; un film sur Spa avait été réalisé; des affiches avaient été éditées.

Des réformes organiques étaient en voie d'exécution aux fins d'obtenir le maximum des bienfaits économiques, économiques, moraux et sociaux du tourisme.

En matière de tourisme extérieur, les perspectives s'avéraient également excellentes: les maisons de tourisme à Londres, Paris et Amsterdam avaient repris leur activité.

Malgré tous ces atouts, nous n'avons presque pas connu, en 1946, en Belgique, de mouvement touristique belge ni étranger.

Le gros de la clientèle belge, qui fait le fond de la saison, a préféré les voyages à l'étranger au séjour dans notre propre pays. Ceci signifie, non seulement pour l'industrie hôtelière un manque à gagner considérable, mais aussi pour l'économie générale du pays une perte sèche en devises étrangères.

Cet exode de touristes belges se traduit comme suit pendant la saison estivale:

vers la France	201.583
vers le Grand-Duché de Luxembourg	121.500
vers la Suisse	55.000

Tous les considérations, qui peuvent expliquer cet état de choses, se ramènent à celle-ci, que les prix pratiqués dans nos hôtels, pensions et restaurants ont été beaucoup trop élevés, en comparaison, à la fois avec les disponibilités de la clientèle tant belge qu'étrangère, et avec les prix pratiqués dans les autres pays.

Il y a eu, d'une part, une fausse conception d'un très grand nombre d'hôteliers qui ont cru pouvoir, au cours de la saison, amortir largement les investissements importants de capitaux auxquels ils ont dû procéder pour la remise en état de leurs établissements.

Il y a eu, d'autre part, le problème posé par l'obligation de fait, dans laquelle se trouvait l'industrie hôtelière de s'approvisionner au seul marché noir pour toutes les denrées de ravitaillement.

Dès janvier 1946, nous avons attiré la sérieuse attention des Ministres compétents sur la nécessité d'obtenir, d'une

heid om, van den eenen kant, een prioriteit voor den wederopbouw en de wederuitrusting van ons hotelbedrijf te bekomen, en om, van den anderen kant, dat bedrijf de mogelijkheid te verzekeren om zich tegen normale prijzen te bevoorraden. Op dit laatste gebied, ten minste, hebben wij einde Juni bekomen dat het Commissariaat-Generaal voor Toerisme werd belast met de verdeling van belangrijke hoeveelheden koffie en met de uitgifte van deelzegels voor de verschillende nog aan reglementeering onderworpen voedingswaren.

De besluiten van 13 Juni 1946 hebben dienaangaande den algemeenen toestand ten slotte gewijzigd. Sedert de bekendmaking van die besluiten werd een heel merkkelijke daling in de door het Belgisch hotelbedrijf toegepaste prijzen waargenomen.

Doch die maatregelen zijn te laat gekomen.

Inzake propaganda en publiciteit heeft het Commissariaat-Generaal voor Toerisme het volgende gedaan :

1) *Tentoonstellingen.* Een mooie tentoonstelling voor toerisme en folklore heeft te Luxemburg plaats gehad. Het heeft deelgenomen aan talrijke jaarbeurzen en tentoonstellingen in den vreemde : Parijs, Utrecht, Rijsel, enz.

2) Het heeft 18.000 kunstfoto-plakbrieven — één per provincie — uitgegeven welke in België en in den vreemde een grooten bijval hebben gekend.

Met de medewerking van de « Inbel » heeft het een film over de Ardennen gemaakt. Ter gelegenheid van de feesten van den « Independence Day » werd een folder over Bastenaken uitgegeven.

Op te merken valt dat de kredieten, bekomen voor de propaganda en publiciteit, in 1946 zeer beperkt waren.

1947.

De campagne 1947 wordt nu reeds volop voorbereid.

De belemmeringen, die van weerskanten aan het internationaal toeristisch verkeer werden gebracht, schijnen zoo niet algeheel te moeten verdwijnen, dan toch grootelijks verzacht te zullen worden. Een internationale vergadering van de Nationale Diensten voor Toerisme werd te Londen gehouden, juist met het doel het gezamenlijke van de problemen betreffende de paspoorten, de visa's en den deviezenomloop te onderzoeken. Daar het wel begrepen belang van elk der landen onbetwistbaar tot dezelfde besluiten moet leiden, mag verwacht worden dat die conferentie tastbare resultaten zal opleveren. Anderzijds, weten wij dat de gewone vreemde cliënteel van België ons getrouw gebleven is. Zoo de Fransche toerist, wegens het verschil van wisselkoers, er nog niet kan aan denken opnieuw met ons land contact te nemen, gansch anders is het gesteld met den Engelschen, Nederlandschen of Luxemburgschen toerist. Van den anderen kant, blijkt uit al de berichten die ons toekomen dat een zeer omvangrijk en zeer aanzienlijk Amerikaansch toeristisch verkeer naar Europa binnenkort te verwachten is. Door passende maatregelen op het gebied van inrichting zoowel als op dat van

part, une priorité pour la reconstruction et le rééquipement de notre hôtellerie et, d'autre part, pour lui assurer la possibilité de s'approvisionner à des prix normaux. En ce dernier domaine tout au moins, nous avons obtenu, à fin juin, que le Commissariat Général du Tourisme soit chargé de la distribution d'importantes quantités de café et de l'émission de timbres divisionnaires pour les différentes marchandises encore soumises à réglementation.

Les arrêtés du 13 juillet 1946 ont enfin transformé la situation générale en cette matière. Depuis la publication de ces arrêtés, un très net mouvement de baisse a été enregistré dans les prix pratiqués par l'hôtellerie belge.

Mais ces mesures ont été trop tardives.

En matière de propaganda et de publicité, le Commissariat Général du Tourisme a exécuté ce qui suit :

1) *Expositions.* Une belle exposition de tourisme et de folklore a été réalisée à Luxembourg. Il a participé à de nombreuses foires et expositions à l'étranger : Paris, Utrecht, Lille, etc.

2) Il a été édité 18.000 affiches photo d'art — une par province — qui ont connu en Belgique et à l'étranger un gros succès.

Il a créé avec le concours de l'Inbel, un film sur l'Ardenne. A l'occasion des fêtes de l'« Independence Day », un dépliant sur Bastogne a été édité.

A remarquer que les crédits obtenus pour la propaganda et la publicité, en 1946, étaient fort réduits.

1947.

Dès à présent, la campagne de 1947 est en pleine préparation.

Les entraves apportées de part et d'autre à la circulation internationale touristique semblent devoir, sinon disparaître en totalité, tout au moins bénéficier d'améliorations considérables. Une réunion internationale des Offices Nationaux du Tourisme s'est tenue à Londres, dans le but précisément d'examiner l'ensemble des problèmes relatifs aux passeports, visas et circulation de devises. L'intérêt bien compris de chacun des pays conduisant incontestablement aux mêmes conclusions, il est permis d'espérer que cette conférence pourra enregistrer des résultats tangibles. D'autre part, nous savons que la clientèle étrangère habituelle de la Belgique nous est restée fidèle. Si, en fonction des différences de change, le touriste français ne peut encore envisager de reprendre contact avec notre pays, il n'en est pas de même pour le touriste anglais, hollandais ou luxembourgeois. D'autre part, toutes les informations, qui nous parviennent, concordent pour dire qu'un très vaste et très important mouvement de tourisme américain vers l'Europe est imminent. Des mesures appropriées, en matière d'organisation aussi bien qu'en matière de propaganda, permettront d'assurer à la Belgique une large

de propaganda, zal aan België een ruim aandeel in dat verkeer kunnen toekomen. Wij kunnen en moeten de Scandinavische en Zwitsersche toeristische cliënteel insgelijks op samenhangende wijze bewerken.

De Minister heeft tot het bevoegd Ministerie een verzoek gericht om de volle rantsoeneering ten voordeele van de vreemde toeristen te bekomen.

Practisch zal een regime als dat welk in 1946 in Zwitserland bestaan heeft, ingevoerd worden.

Het blad « maaltijdenbons » zal toegevoegd worden aan een toeristenboekje, door middel van welk de vreemde toeristen voordeelen en merkelijke verminderingen inzake vervoer, bezoek van musea, enz. zullen kunnen bekomen.

In zake propaganda zal het Commissariaat-Generaal voor Toerisme de volgende actie inzetten :

1^o Uitgifte van een plakbrief en een folder betreffende België en het Groothertogdom Luxemburg.

2^o Inlassching, op de tusschenbladen van de door het Ministerie van Buitenlandsche Zaken verspreide « Officiële Lijst van de Belgische Producenten en Uitvoerders », van beknopte, doch ruim geïllustreerde teksten over de toeristische, artistieke en folkloristische merkwaardigheden en de natuurwonderen van ons land.

3^o Uitgifte van een brochure gewijd aan de geallieerde kerkhoven van den laatsten oorlog en bijzonder bestemd voor Engeland en Amerika.

4^o Maken, in 1947, van een film over Rubens.

5^o Uitgifte van brochures over de Ardennen, de Kunststeden en de Kust.

6^o Maken van een gansch nieuw materieel, bestemd voor de Tentoonstellingen en Jaarbeurzen, inzonderheid die te Parijs, Utrecht, Praag, Stockholm, Menton.

Materieel van een moderne en originele presentatie dat bijzonder de aandacht zal vestigen op onze kunstambachten : kant, tapijtweverij, dinanderieën, glaswerk, ceramiekwerk, alsook op sommige luxe-nijverheden, en inzonderheid op de diamantnijverheid.

7^o Plaatsen, in de salons van de pakketbooten Oostende-Dover, van een synthese van België, bestaande uit foto's en geteekende elementen, synthese omgeven van vitrines of nissen waarin de producten van onze kunstnijverheid bestendig zullen worden tentoongesteld.

8^o Belangrijke en regelmatige deelneming aan het nieuw tijdschrift *Revue Belge d'Expansion* dat, door het ruim gehoor dat het in gansch de wereld zal vinden, voorzeker er toe zal bijdragen het Belgisch toerisme op welsprekende wijze te dienen.

9^o Het maken van uiteenneembare fotografische stellen, bestemd om ter beschikking te worden gesteld van de bureau's voor Toerisme in Zwitserland, daar het Zwit-

part dans ces échanges. Nous pourrons et devons agir également de façon cohérente auprès de la clientèle touristique scandinave et suisse.

Le Ministre a demandé au Ministère compétent d'obtenir le ravitaillement complet en faveur des touristes étrangers.

Pratiquement, c'est un régime comme celui qui a existé en Suisse, en 1946, qui sera rétabli.

La feuille « bons de repas » sera annexée à un carnet touristique qui offrira aux touristes étrangers des avantages et des réductions sensibles en matière de transport, de visites de musées, etc.

En matière de propagande, le Commissariat Général du Tourisme entreprendra les actions suivantes :

1^{re} Edition d'une affiche et d'un dépliant relatifs à la Belgique et au Grand-Duché de Luxembourg.

2^o Insertion dans les pages intercalaires du « Répertoire Officiel des Producteurs et Exportateurs Belges », diffusé par le Ministère des Affaires Etrangères, de textes succincts mais largement illustrés sur les curiosités touristiques, folkloriques et naturelles de notre pays.

3^o Edition d'une brochure consacrée aux cimetières alliés de la dernière guerre et destinée tout particulièrement à l'Angleterre et à l'Amérique.

4^o Exécution, en 1947, d'un film sur Rubens.

5^o Edition de brochures sur les Ardennes, les Villes d'Art et le Littoral.

6^o Création d'un matériel, entièrement nouveau, destiné aux Expositions et Foires, telles que notamment Paris, Utrecht, Prague, Stockholm, Menton.

Matériel d'une présentation moderne et originale, où seront particulièrement mis en valeur nos métiers d'art : dentelles, tapisseries, dinanderies, verreries, céramiques, ainsi que certaines industries de luxe, et notamment celle du diamant.

7^o Placement, dans les salons des paquebots Ostende-Douvres, d'une synthèse de la Belgique, comprenant des photographies et des éléments dessinés, synthèse encadrée de vitrines ou de niches, où seront exposés d'une manière permanente des produits de nos industries d'art.

8^o Participation importante et régulière à la nouvelle revue intitulée *Revue Belge d'Expansion* qui, par la large audience qu'elle rencontrera dans le monde entier, sera, certes, de nature à servir éloquentement la cause touristique belge.

9^o Création d'ensembles photographiques démontables, destinés à être mis à la disposition des agences de tourisme en Suisse, le public helvétique marquant, depuis

sersch publiek, reeds sedert enkele maanden, een levendig belang toont voor al wat ons land betreft en meer in 't bijzonder voor onze Kunststeden, onze industrie en onze Kust.

10° Inzetten van een machtige propaganda bestemd voor Groot-Brittannië, zulks met de medewerking van het Engelsch-Belgisch Comité voor publiciteit.

11° Voeren van een omvangrijke propaganda, in medewerking met Nederland en het Groothertogdom Luxemburg, bestemd voor de Vereenigde Staten, zoodat de aandacht van den Amerikaanschen toerist gansch bijzonder wordt gevestigd op de aardrijkskundige en culturele groep Holland-België-Luxemburg.

2) *Arbeidersvacantie en Volkstoerisme.*

In 1946 werd de volksvacantiekaart opnieuw ingevoerd.

Uit de statistieken blijkt, dat de resultaten van het laatste normale jaar, zegge 1938, werden benaderd.

Onze arbeiders reizen dus ter gelegenheid van hun verlof, dank zij de verminderingen welke welwillend door onze Nationale Maatschappijen van Spoorwegen werden toegestaan.

Doch, zoo de door onze hotelhouders gevraagde prijzen voor logies en eetmaal een oprecht slecht toeristenseizoen hebben ten gevolge gehad, heeft het Volkstoerisme zich beperkt tot de mogelijkheden van de vakantiehuizen, waarvan het aantal door aan den oorlog en de bezetting te wijten omstandigheden sterk werd verminderd. Met enorm veel tact en omzichtigheid zal dienen te werk gegaan om de hotelhouders — in sommige bepaald streken — er toe over te halen speciale prijzen ten gunste van de houders der volksvacantiekaart toe te passen. Zeer lastig probleem als men bedenkt dat men in 1946 er zelfs niet toe gekomen is door het Belgisch hotelbedrijf de nochtans zeer ruime door de Regeering voorgestelde prijzen te doen toepassen.

Vermits de salarisverhoogen evenwel niet door een herziening van de fiskale wetten gecompenseerd werden, bleven de meeste kantoorbedienden uitgesloten ten gevolge van de toepassing van het criterium waarbij de voordeelen van de kaart, net als voor de werklieden, werden beperkt tot de bedienden van den Handel en de Nijverheid die de aanvullende personeele belasting niet betaalden.

De lange en lastige besprekingen met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen voor verbetering van het regime zijn gedeeltelijk geslaagd. Zij worden druk voortgezet.

De begrotingsinkomsten waren noodzakelijkerwijze gering. Het krediet, op de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1946 uitgetrokken tot bevordering van de arbeidersvacantie, bedroeg slechts 400.000 frank, verdeeld overeenkomstig den wensch van den Hoogen Raad voor Arbeidsvacantie en Volkstoerisme.

quelques mois déjà, un vif intérêt pour tout ce qui concerne notre pays et plus particulièrement pour nos villes d'art, nos industries et notre littoral.

10° Mise sur pied d'une puissante propaganda destinée à la Grande-Bretagne, ceci avec le concours du Comité Anglo-Belge de Publicité.

11° Réalisation d'une propaganda de grande envergure, en collaboration avec la Hollande et le Grand-Duché de Luxembourg, à l'intention des États-Unis, de manière à attirer tout spécialement l'attention du touriste américain sur le groupe géographique et culturel Hollande-Belgique-Luxembourg.

2) *Vacances ouvrières et tourisme populaire.*

En 1946, la carte de vacances populaires a été remise en vigueur.

Les statistiques montrent que l'on est très près d'atteindre les résultats de la dernière année normale, c'est-à-dire 1938.

Nos travailleurs voyagent donc à l'occasion de leur congé, grâce aux réductions accordées bénévolement par nos Sociétés Nationales de Chemins de fer.

Mais, si les prix de logement et de repas pratiqués par les hôteliers ont provoqué une saison touristique franchement mauvaise, le tourisme populaire n'a existé que pour autant qu'il n'ait excédé les capacités des maisons de vacances dont le nombre a été fortement réduit par les faits de guerre et d'occupation. Il faudra user d'énormément de tact et de doigté pour amener les hôteliers — dans certaines régions déterminées — à pratiquer des prix spéciaux à l'intention des porteurs de la carte des vacances populaires. Problème très difficile, si l'on songe qu'en 1946, on n'est même pas parvenu à faire respecter par l'hôtellerie belge les prix officiels cependant très larges proposés par le Gouvernement.

Les augmentations de traitement n'ayant pas été compensées par une revision des lois fiscales, la plupart des employés se trouvaient exclus par l'application du critère qui limitait les avantages de la carte au même titre qu'aux ouvriers aux seuls employés du Commerce et de l'Industrie qui ne payaient pas l'impôt complémentaire personnel.

Les négociations longues et laborieuses avec la Société Nationale des Chemins de fer belges pour l'amélioration du régime ont en partie abouti. Elles sont activement poursuivies.

Les ressources budgétaires ont été nécessairement modestes. Le crédit inscrit au budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1946, en vue de promouvoir les vacances ouvrières, ne s'est monté qu'à 400.000 francs, répartis conformément au désir du Conseil Supérieur des Vacances Ouvrières et du Tourisme Populaire.

Verschillende belangrijke ontwerpen werden onderzocht met het oog op het seizoen 1947, namelijk :

1° vereenvoudiging van de aan de houders der volks-vacantiekaart opgelegde procedure. De moeilijkheid ligt hierin dat de diensten van den Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid nog niet naar behooren zijn ingericht. Een enkele formaliteit zal worden afgeschaft, die van de geldigmaking der kaart door den spoorweg, de week vóór die van het verlof;

2° verminderingen op den spoorweg, welk probleem innig verbonden is met de kwestie van de subsidies, door de Regeering aan onze Nationale Maatschappijen te verleenen tot compensatie voor de verminderingen, door « akten van soevereiniteit » opgelegd tot een sociaal doel.

Tot nog toe werd geen oplossing van die zaak gevonden, de besprekingen worden voortgezet omtrent de geldigmaking van de kaart, den geldigheidsduur er van, de dagen waarop zij niet geldig is, de nauwkeurige bepaling van de categorieën van genothebbers en de verminderingsbedragen.

De verdeling van het verlof houdt de aandacht van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme ten volle gaande. Verscheidene conferenties werden gehouden met de afgevaardigden van de departementen van Arbeid en Sociale Voorzorg en van Openbaar Onderwijs, welke bij het probleem betrokken zijn wegens affiniteiten die bestaan tussen de arbeidersvacantie en de school- en gezinsvacantie.

Op dat gebied komt het er vooral op aan de massa der arbeiders op te voeden door middel van propaganda en publiciteit, hetzij door Pers of Radio, door locale, gewestelijke of nationale tentoonstellingen.

De omstandigheden stellen ons nog niet in staat de vooroorlogse publicaties opnieuw te laten verschijnen, doch de bijzondere publiciteitsdienst van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme zal alles in het werk stellen om een propaganda te voeren welke aan die omstandigheden zelf aangepast is.

Voor 1947, stelt de begroting van het Departement van Verkeerswezen ter beschikking van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme : 3.000.000 frank voor het aankopen van materieel ter bevordering van de arbeidersvacantie en het volkstoerisme en 2.000.000 frank voor toelagen aan de organismen voor arbeidersvacantie en aan de inrichtingen en instellingen ter bevordering van het volkstoerisme.

Het Commissariaat-Generaal voor Toerisme is van meening dat, wegens den beperkenden aard van de regelen, door het Departement uitgevaardigd wat betreft het toekennen van de toelagen voor het oprichten, inrichten of verbeteren van de vacantieinstellingen ten behoeve van hen die het voordeel genieten van de wetten van 8 Juli 1936 en 20 Augustus 1938 betreffende de betaalde verlofdagen, die regelen niet meer beantwoorden aan de noodwendigheden van dezen tijd.

Derhalve, heeft de Minister van Verkeerswezen aan zijn collega van de Begroting medegedeeld dat het in zijn

Divers projets d'importance ont été examinés en prévision de la saison 1947 : à savoir,

1° simplification de la procédure imposée aux usagers de la carte des vacances populaires. La difficulté réside en ce que les services de l'Office National de Sécurité Sociale ne sont pas encore au point. Une seule formalité sera supprimée, celle de la validation de la carte par le chemin de fer, la semaine précédant celle du congé.

2° réductions en chemin de fer, problème intimement lié à la question des subsides compensatoires à allouer par le Gouvernement à nos Sociétés Nationales pour réductions imposées par « actes de souveraineté » et dans un but social.

Il n'a, jusqu'à présent, pas été trouvé de solution à cette affaire, les pourparlers restent engagés quant à la validation de la carte, à sa durée de validité, aux jours de non-validité, à la détermination précise des catégories de bénéficiaires et aux taux des réductions.

La répartition des congés, retient toute l'attention du Commissariat Général du Tourisme. Plusieurs conférences ont été tenues avec les délégués des départements du Travail et de la Prévoyance Sociale et de l'Instruction Publique, intéressés au problème, en raison des affinités existant entre les vacances des travailleurs et les vacances scolaires et familiales.

Il s'agit surtout, dans ce domaine, de procéder à l'éducation des masses de travailleurs par voie de propagande et de publicité, soit à la Presse ou à la Radio, par les expositions locales, régionales ou nationales.

Les circonstances ne permettent pas encore de reprendre les publications d'avant-guerre, mais le service spécial de publicité au Commissariat Général du Tourisme mettra tout en œuvre pour assurer une propagande à l'échelle de ces circonstances mêmes.

Pour 1947, le budget du Département des Communications met à la disposition du Commissariat Général du Tourisme, 3.000.000 de francs pour l'achat de matériel destiné à favoriser les vacances ouvrières et le tourisme populaires et 2.000.000 de francs pour subsides aux organismes de vacances ouvrières et aux institutions et établissements favorisant le tourisme populaire.

Le Commissariat Général du Tourisme estime qu'en raison de leur caractère limitatif, les règles édictées par le Département des Transports en ce qui concerne l'octroi des subsides pour la création, l'aménagement ou l'amélioration des institutions de vacances à l'usage des bénéficiaires des lois du 8 juillet 1936 et du 20 août 1938 relatives aux congés payés, ne répondent plus aux nécessités des temps présents.

En conséquence, M. le Ministre des Communications a informé son Collègue du Budget de ce qu'il entre dans

bedoeling ligt van de toepassing van voormelde bepalingen af te zien.

Het sparen. — De oprichting van een « Reiskas » naar 't voorbeeld van de « Caisse Suisse de Voyage » wordt in overweging genomen. Het ontwerp dat ter studie ligt, berust op het idee dat het volkstoerisme geen ontwikkeling kan nemen zolang het op geen gezonde grondslagen ingericht wordt. Organisatie is onontbeerlijk, maar de persoonlijke vrijheid van den gebruiker moet zooveel mogelijk geëerbiedigd blijven. De prijzen voor vervoer en logies moeten in verhouding blijven tot de beperkte inkomsten. Hiertoe zal men bij het Commissariaat-Generaal voor Toerisme een « Vacantiefonds » moeten oprichten. Besprekingen zijn aan den gang.

Oorlogsschade. — Stappen worden bij den Minister van Openbare Werken gedaan om de vacantiestellingen gelijk te stellen met de roerende of onroerende goederen welke, krachtens de besluiten van 30 Juni 1945 en van 3 Augustus 1945, het voordeel genieten van het herstel, op kosten van den Staat, van de aan het Openbaar Domein toegebrachte schade.

VRAAG :

Een lid heeft gesproken over de volksvacantiekaarten, hij heeft gewezen op het groot aantal formaliteiten welke door de werklieden moeten vervuld worden om ze te bekomen. Hij heeft ook doen opmerken dat de werkgevers die kaarten moeten vragen en hij vraagt of een zeker aantal kaarten niet zou kunnen ter beschikking gesteld worden van de werkliedensyndicaten, die ze zouden kunnen bezorgen aan hun leden en eventueel aan andere werklieden, die den wensch daartoe mochten uitdrukken. Ten slotte doet hij opmerken dat een reeks loontrekkenden die kaarten niet kunnen bekomen, bij voorbeeld: de bedienden die zich, ten gevolge van de verhooging van hun wedde en het niet-verhoogen van het plafond te rekenen waarvan de belastingen gerekend worden, van het genot der kaart zien uitgesloten. Hetzelfde geldt voor het personeel der openbare diensten en het personeel der arbeidsorganisaties. Ten slotte, vraagt hij dat de kaart niet alleen zou geldig gemaakt worden voor geheel den duur der vacantie en dus ook op bepaalde dagen, bij voorbeeld op 15 Augustus, maar dat de geldigheidsduur van die kaart, welke vijftien dagen bedraagt, zou mogen gesplitst worden, zoodat de jonge werknemers, die over twaalf dagen verlof beschikken welke zij in tweemaal zes dagen moeten nemen, van den geheelen geldigheidsduur der kaart zouden kunnen gebruik maken. Hij stelt voor aan die werklieden eventueel twee kaarten, met een waarde van 50 % van de normale kaart, te verleen.

ANTWOORD :

Formaliteiten te vervullen door de rechthebbenden op de volksvacantiekaart.

De door de gebruikers der volksvacantiekaart te vervullen formaliteiten zijn inderdaad te talrijk en nopen tot te

ses intentions de renoncer à l'application des dispositions susvisées.

Epargne. — Il est envisagé de constituer une « caisse de voyage » à l'instar de la « Caisse Suisse de Voyage ». Le projet à l'étude est basé sur l'idée que le tourisme populaire ne peut se développer aussi longtemps qu'il ne sera pas organisé sur des bases saines. Une organisation est indispensable, mais la liberté individuelle de l'usager doit être respectée autant que possible. Les prix pour le transport et le logement doivent rester en rapport avec les revenus limités. Il conviendra de créer, auprès du Commissariat Général du Tourisme, un « Fonds de Vacances ». Des pourparlers sont engagés.

Domages de guerre. — Des instances sont faites auprès du Ministre des Travaux Publics, pour assimiler les établissements de vacances aux biens meubles ou immeubles qui, en vertu des arrêtés du 30 juin 1945 et du 3 août 1945, bénéficient de la réparation, aux frais de l'Etat, des dommages causés au Domaine public.

QUESTION :

Un membre est intervenu au sujet des cartes de vacances populaires; il a signalé le grand nombre de formalités que les ouvriers doivent remplir pour les obtenir. Il a aussi signalé que ces cartes doivent être demandées par les patrons et demande si un certain nombre de cartes ne pourrait être mis à la disposition des syndicats ouvriers, qui pourraient les procurer à leurs membres et éventuellement à d'autres ouvriers qui en exprimeraient le désir. Enfin, il fait remarquer qu'une série de salariés ne peuvent bénéficier de ces cartes, par exemple: les employés qui, par suite de l'augmentation de leur traitement et la non-augmentation du plafond à partir duquel les contributions sont comptées, se voient exclus du bénéfice de la carte. Il en est de même pour le personnel des services publics et le personnel des organisations de travail. Finalement, il demande que la carte soit non seulement rendue valable pour toute la durée des vacances et donc aussi à certains jours, par exemple le 15 août, mais que la durée de validité de cette carte, qui est de quinze jours, puisse être scindée en deux, de façon à permettre aux jeunes ouvriers, qui disposent de douze jours de congé qu'ils doivent prendre en deux fois six jours, d'utiliser l'entièreté de la validité de la carte. Il suggère d'accorder éventuellement à ces ouvriers deux cartes d'une valeur de 50 % de la carte normale.

RÉPONSE :

Formalités à remplir par les bénéficiaires de la carte de vacances populaires.

Les formalités imposées aux usagers de la carte de vacances populaires sont, certes, trop nombreuses et astrei-

veel verplaatsingen. Zij zijn echter noodzakelijk om altijd mogelijk bedrog te voorkomen en een ieder begrijpt dat onze Nationale Spoorwegmaatschappijen op waarborgen aandringen, te meer daar de door haar toegestane verminderingen tot nog niet vergoed werden door Staatstoelagen.

De Spoorwegen eischen dat de werkgever verklare dat de betrokken werknemer op een bepaalden datum met verlof is. Die verklaring van den werkgever moet bevestigd worden door het Gemeentebestuur indien het een werkmansgeld en, door den Contrôleur der Belastingen, indien het een bediende geldt.

Ten einde de procedure te vereenvoudigen, heeft het Commissariaat-Generaal voor Toerisme zich in betrekking gesteld met den Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid. Jammer genoeg kan die Dienst, welke in volle organisatie is, ons nog niet helpen. Tot nog toe beschikt hij slechts over een per werkgever opgemaakt fichesstelsel. De kwestie een organisatie uit te werken die het zou mogelijk maken rechtstreeks met de werknemers te handelen, ligt ter studie. Men moet er echter niet op rekenen zulks tot een goed einde te brengen vóór twee jaar zullen verlopen zijn.

De Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid kan derhalve op dit oogenblik niet in de plaats van de gemeentebesturen of de Controleurs der Belastingen treden, omdat hij niet over voldoende gegevens beschikt om de verantwoordelijkheid van de controle der door de rechthebbende verstrekte inlichtingen op zich te nemen.

Zoolang de particuliere kassen voor betaald verlof rechtstreeks in de uitbetaling van het verlofspargeld tussenbeide komen, zal men zich wel aan het oud stelsel moeten houden, hoewel dit ingewikkeld en nadeelig is.

Zoodra de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid zijn organisatie zal voltooid hebben, zal het Commissariaat-Generaal voor Toerisme zich met hem verstaan om ten name van elken der betrokken werknemers ambtshalve de volksvacantiekaart te doen opmaken welke zonder oplegging van eenige formaliteit aan al de rechthebbenden zal uitgedeeld worden. De Spoorwegen zullen aldus alle waarborgen hebben.

Tusschenkomst van de Syndicaten.

Aan de Spoorwegen werd in overweging gegeven de aanneming van een voorstel van den Algemeenen Bond der Christelijke Syndicaten, er toe strekkende de meest representatieve syndicale organisaties in de plaats van de werkgevers te doen treden om de volksvacantiekaart aan de rechthebbenden af te leveren. De Spoorwegen oordeelen op dat voorstel niet te kunnen ingaan en voeren daartoe aan dat de uitdeeling der kaarten zou geschieden onder voorwaarden welke misbruiken zouden toelaten en geenerlei waarborg zou bieden ten opzichte van de regelmatigheid in de uitgifte der kaarten.

De onderhandelingen zijn evenwel niet afgebroken en alles laat onderstellen dat de Spoorwegen zullen aannemen dat de Syndicaten, in bepaalde gevallen, in de plaats van den werkgever zullen treden.

gnent à trop de déplacements. Cependant, elles sont nécessaires pour éviter la fraude toujours possible et un chacun comprend que nos Sociétés Nationales de Chemins de Fer insistent pour obtenir des garanties, d'autant plus que les réductions qu'elles ont consenties n'ont pas été compensées, jusqu'à présent, par des subsides de l'Etat.

Les Chemins de Fer exigent que le patron atteste que le travailleur intéressé est en congé à une date déterminée. Cette attestation du patron doit être certifiée par l'Administration Communale, s'il s'agit d'un ouvrier, et par le Contrôleur des Contributions, s'il s'agit d'un employé.

En vue de simplifier la procédure, le Commissariat Général au Tourisme a pris contact avec l'Office National de Sécurité Sociale. Malheureusement, cet Office, qui est en pleine organisation, n'est pas encore en mesure de nous aider. Jusqu'à présent, il ne dispose que d'un fichier établi par employeur. La question d'élaborer une organisation qui permette de traiter directement avec les travailleurs est à l'étude. Il ne faut cependant pas compter aboutir avant deux ans environ.

L'Office National de la Sécurité Sociale ne peut, en conséquence, se substituer, à l'heure actuelle, aux administrations communales, ni aux contrôleurs des contributions, parce qu'il manque des éléments suffisants pour prendre la responsabilité du contrôle des indications fournies par les ayants-droit.

Aussi longtemps que des caisses particulières de congés payés interviendront directement dans la remise du pécule de congé, il faudra bien s'en tenir à l'ancien système, quoique compliqué et désavantageux.

Dès que l'Office National de la Sécurité Sociale aura achevé son organisation, le Commissariat Général au Tourisme s'entendra avec lui pour faire établir d'office, au nom de chacun des travailleurs intéressés, la carte de vacances populaires qui sera distribuée à tous les bénéficiaires sans imposer aucune autre formalité. Les Chemins de Fer auront ainsi toutes garanties.

Intervention des syndicats.

Il a été suggéré aux Chemins de Fer d'accepter une proposition de la Confédération Générale des Syndicats Chrétiens tendant à substituer à l'employeur les organisations syndicales les plus représentatives, pour délivrer aux bénéficiaires la carte de vacances populaires. Les Chemins de Fer estiment ne pas pouvoir accepter cette proposition, arguant du fait que la distribution des cartes s'effectuerait dans des conditions qui permettraient des abus et enlèveraient toutes garanties en ce qui concerne la régularité dans l'émission des cartes.

Les négociations ne sont toutefois pas abandonnées et tout permet de supposer que les Chemins de Fer accepteraient que, dans des cas d'espèce, les Syndicats se substituent au patron.

Op de door de Syndicaten afgeleverde volksvacantiekaart zou moeten vermeld staan dat deze slechts geldig is indien zij vergezeld gaat van de ten name van den belanghebbende opgemaakte kaart van maatschappelijke zekerheid.

Uitbreiding van de volksvacantiekaart tot de bedienden.

De kwestie van de uitbreiding van het genot van de verminderingen aan nieuwe categorieën houdt verband met het probleem der door de Regeering aan de spoorwegmaatschappijen te verlenen vergoedingstoelagen.

Dagen van niet-geldigheid. — 15 Augustus.

De ontoereikendheid van het rollend materieel en de volstrekte noodzakelijkheid al te zware belemmeringen te voorkomen gedurende de dagen van alledrukst verkeer, brengen de verplichting mede sommige dagen van niet-geldigheid voor te schrijven, doch de heer Minister van Verkeerswezen heeft zijn inzicht te kennen gegeven niet meer te dulden dat meer dan twee dagen van niet-geldigheid elkaar volgen.

Aantal kaarten.

Tot nog toe hebben de Spoorwegen, tot voorkoming van misbruiken, als voorwaarde gesteld dat slechts één kaart aan de belanghebbenden wordt afgeleverd in den loop van één en hetzelfde dienstjaar.

VRAAG :

De verslaggever verneemt aan de hand van één der door hem ontvangen antwoorden op de vragen die hij voor het opmaken van zijn verslag aan het Departement heeft gesteld, dat met sommige groepeerings besprekingen zijn ingezet in verband met de volksvacantiekaart; hij wilde enkele nadere toelichtingen in dat verband bekomen en weten hoever het met de besprekingen staat.

ANTWOORD :

De heer Verslaggever bedoelt de onderhandelingen, inzonderheid met de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen ingezet en waarvan sprake in het hierboven aan een lid verstrekt antwoord.

Buiten de verminderingen op den prijs voor het vervoer per spoor, zullen de genothebbers van de volksvacantiekaart belangrijke verminderingen genieten voor het bezichtigen van merkwaardigheden als de Grotten van Han, Rochefort, Dinant, Comblain-au-Pont en Remouchamps (50 %) — voor het vervoer met toeristenbooten, Luik-Wezet, Namen-Dinant, Heer-Agimont, Haven van Antwerpen (20 tot 50 %) — voor het bezoeken van musea (50 % of volkomen gratis).

Bovendien, tijdens den geldigheidsduur van de kaart, kunnen de houders er van, zonder eenige verplichting tot

La carte de vacances populaires, délivrée par les Syndicats, devrait mentionner que celle-ci n'est valable que si elle est accompagnée de la carte de sécurité sociale établie au nom de l'intéressé.

Extension de la carte de vacances populaires aux employés.

La question de l'extension du bénéfice des réductions à de nouvelles catégories est liée au problème des subsides compensatoires à allouer par le Gouvernement aux sociétés ferroviaires.

Jours de non-validité. — 15 août.

L'insuffisance du matériel roulant et la nécessité absolue d'éviter des encombrements par trop graves pendant les jours de pointe imposent l'obligation de prescrire certains jours de non-validité, mais Monsieur le Ministre a marqué son intention de ne plus admettre que plus de deux jours de non-validité se suivent.

Nombre de cartes.

Jusqu'à présent, les Chemins de Fer, désirant éviter les abus, ont posé comme condition qu'une seule carte soit délivrée aux intéressés au cours d'un même exercice.

QUESTION :

Le rapporteur apprend, par une des réponses qu'il a reçues aux questions qu'il a posées au Département pour l'établissement de son rapport, que des pourparlers sont entamés avec certains groupements au sujet de la carte de vacances populaires; il désirerait obtenir quelques précisions à ce sujet et savoir où en sont ces pourparlers.

RÉPONSE :

Monsieur le Rapporteur fait allusion aux négociations entreprises, notamment, avec la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, dont il est question dans la réponse fournie ci-dessus à un membre.

En dehors des réductions sur le prix de transports en chemin de fer, les bénéficiaires de la carte de vacances populaires jouiront de diminutions importantes pour les visites de curiosités comme les Grottes de Han, de Rochefort, de Dinant, de Comblain-au-Pont et de Remouchamps (50 %); pour le transport en bateaux-touristes Liège-Visé, Namur-Dinant, Heer-Agimont, Port d'Anvers (20 à 50 %); pour la visite des Musées (50 % ou gratuité complète).

De plus, pendant la période de validité de la carte, les porteurs, sans remplir aucune autre condition d'affiliation,

aansluiting, zich terloops ophouden in de Jeugdherbergen, de Huizen van de Natuurvrienden, de Wandelheemen, enz., net als de regelmatige aangeslotenen.

Einde Maart aanstaande zal het Commissariaat-generaal voor Toerisme — door tusschenkomst van de Syndicaten — een brochure uitgeven en verspreiden met al de inlichtingen van practischen aard om de voordeelen van de volksvacantiekaart te doen kennen.

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en Buurtspoorwegen.

Door sommige leden werd terecht gewezen op de gebrekkige verwarming van vele treinen en vooral de treinen die werklieden vervoeren. Anderzijds kan het vervoer der duizenden arbeiders nog in aanzienlijke mate verbeterd worden, wat niet enkel de betrokken arbeiders ten goede komt doch eveneens onze nijverheid.

De noodzakelijkheid en het nut van den aankoop van wagens en locomotieven in 't buitenland werd door sommige leden betwist, vooral in aanmerking nemende de planinen tot electrificatie van sommige spoorlijnen welke binnen de eerstkomende 5 jaren zullen uitgevoerd worden.

Een lid vraagt of het waar is dat door Frankrijk voor een bedrag van 800 miljoen franken wagens zullen aangekocht worden — 6.000 wagens aangekocht in Canada, enz. — en doet opmerken dat vele locomotieven op heden buiten dienst kunnen hersteld en verkocht worden.

Den heer Minister De Groote bevestigt zulks en doet opmerken dat een geweldig tekort aan wagens bestaat (20.000) en de Belgische nijverheid niet bij machte is de gansche productie te verzekeren in de vereischte tijdruimte.

Voor de locomotieven is de aankoop volstrekt noodig om een catastroof te vermijden door het bestaande gebrek aan tractiematerieel.

De buiten dienststelling van sommige lijnen en afschaffing van treinen vooral door de Buurtspoorwegen in sommige streken van Wallonië schijnt te geschieden zonder rekening te houden met de belangen van de bevolking en het ontbreken van een minimum aan verkeersmiddelen.

Deze politiek is niet goed te keuren en de Commissie was het eens om protest aan te tekenen tegen deze handelwijze.

Door sommige leden werd gevraagd de aanpassing der pensioenen bij de N.M.B.S. derwijze te verrichten dat de drie categorieën welke nu bestaan op gelijken voet zouden behandeld worden, ook de gelijkstelling der pensioenen van weduwen — werklieden en bedienden (oud-systeem) zou dienen ingevoerd.

Bezwaren worden geopperd ten overstaan van de verbindingen die niet voldoende in acht worden genomen met de toeristische middelen in ons land.

Passende treinen ontbreken tusschen Brussel en de Bel-

peuvent utiliser les établissements par relais, tels les Auberges de la Jeunesse, les Maisons des Amis de la Nature, les Gîtes d'Etape, au même titre que les affiliés réguliers.

Fin mars prochain, le Commissariat Général au Tourisme éditera et diffusera — à l'intervention des Syndicats — une brochure contenant tous renseignements d'ordre pratique pour faire connaître les avantages de la carte de vacances populaires.

Société Nationale des Chemins de Fer Belges et Chemins de Fer Vicinaux.

Certains membres ont, à juste titre, attiré l'attention sur le chauffage défectueux de beaucoup de trains, surtout des trains d'ouvriers. Il est, d'autre part, possible d'améliorer encore considérablement le transport des milliers d'ouvriers, ce qui profitera non seulement aux ouvriers intéressés mais également à notre industrie.

Certains membres contestent la nécessité et l'utilité de l'achat de wagens et de locomotives à l'étranger, eu égard surtout aux plans d'électrification de certaines lignes qui seront réalisés dans les 5 premières années.

Un membre signale qu'il est procédé à la vente, à la France, de wagens pour un montant de 800 millions de francs, — et à l'achat, au Canada, de 6.000 wagens, etc... et fait observer que nombre de locomotives mises actuellement au rancart peuvent être réparées ou vendues telles quelles.

M. le Ministre De Groote confirme cette information, mais attire l'attention sur la grande pénurie de wagens (20.000) et sur l'impossibilité pour l'industrie belge d'assurer la production nécessaire dans le délai requis.

En ce qui concerne les locomotives, cet achat s'avère absolument nécessaire afin d'éviter une catastrophe causée par la pénurie de matériel de traction.

Il semble bien que l'abandon de certaines lignes et la suppression de trains, surtout par les chemins de fer vicinaux, dans certaines régions de la Wallonie, se sont effectués sans tenir compte des intérêts de la population et ont privé cette dernière d'un minimum de moyens de communication.

Cette politique est indéfendable et la Commission était unanime pour protester contre cette manière d'agir.

Certains membres demandent de procéder à la péréquation des pensions à la S. N. C. F. B. de façon à mettre sur un pied d'égalité les trois catégories existant actuellement; ils réclament aussi l'égälisation des pensions des veuves des ouvriers et des employés (ancien système).

Des objections sont présentées au sujet des communications insuffisantes avec les centres touristiques du pays.

Entre Bruxelles et les Ardennes belges les communications

gische Ardennen, waardoor de toevloed van toeristen in de Zomer zal beïnvloed worden.

Een lid dringt aan op onderzoek van de mogelijkheid om bij het oprichten van de nieuwe Scheldebrug te Dendermonde den aanleg van een dubbel spoor te voorzien, waardoor de mogelijkheid tot exploitatie op dubbel spoor tusschen Dendermonde en Grembergen zou bestaan.

Elke rationeele regeling van den treindienst is uitgesloten door de overlasting van het baanvak dat op enkel spoor moet uitgebaat worden.

In de Commissie werd gevraagd in hoeverre de studie gevorderd is tot herziening van de wet tot oprichting der N. M. B. S. Er werd aangedrongen op spoedige afhandeling.

Bemerkingen werden naar voren gebracht in betrekking met de besluitwet verschenen in het *Staatsblad* van 20 Januari 1947 waarbij de spoorweg « Nord-Belge » werd overgenomen door de N.M.B.S. en dit met terugwerkende kracht tot 10 Mei 1940.

Geen enkele toelichting komt daarin voor over de rechten en plichten evenmin wat betreft de lasten en het passief dat overgenomen is.

De Minister beloofde vroeger de openbare bespreking in de Kamer.

De hoogdringendheid van dezen maatregel is niet bewezen, om deze overname met een besluitwet te regelen.

Inlichtingen gevraagd door de Commissie voor het Verkeerswezen.

De bewering dat op heden ongeveer 450 ongebruikte locomotieven op het net bestaan is onjuist.

Het effectief van de locomotieven van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verdeelt zich thans als volgt :

Baanlocomotieven . . .	2.686	waarvan 1.815	gebruikbaar.
Rangeerlocomotieven . .	656	waarvan 520	gebruikbaar.
2.335 bruikbaar.			

Zij bezit dus 1.007 locomotieven in slechten staat waarvan 542 niet meer zullen hersteld worden en 465 waarvan de herstelling normaal wordt voortgezet.

Bij de 2.335 bruikbare locomotieven zijn er 194 die niet gebruikt worden en die uitgeweken zijn in zulke voorwaarden dat hun bewaring zonder onderhoudskosten verzekerd is.

Deze locomotieven kunnen in dienst gesteld worden zodra het verkeer het vereischt.

De Nationale Maatschappij heeft voor het tijdperk van groot vervoer 1946-1947 over een voldoende aantal locomotieven willen beschikken om het hedendaagsch reizigers-traffic alsook een goederentrafiek dat met 15.000 geladen wagons per dag overeenstemt te verzekeren.

De omstandigheden hebben bewezen dat die vooruit-

ferroviaires sont extrêmement défectueuses, et cette situation ne manquera pas d'avoir une répercussion défavorable sur l'affluence des touristes pendant l'été.

Un membre demande d'examiner la possibilité de prévoir sur le nouveau pont sur l'Escaut à Termonde la construction d'une double voie permettant l'exploitation à double voie entre Termonde et Grembergen.

La surcharge de cette section à voie unique y exclut toute organisation rationnelle du service ferroviaire.

Il a été également demandé, à la Commission, où en est l'étude de la revision de la loi portant création de la S. N. C. F. B. Il a été insisté pour que cette étude se termine dans le plus bref délai.

Des remarques furent faites au sujet de l'arrêté-loi, publié au *Moniteur* du 20 janvier 1947, autorisant le reprise par la S. N. C. F. B. des lignes du « Nord Belge » et ce avec effet rétroactif au 10 mai 1940.

Cet arrêté ne fournit aucune précision, ni en ce qui concerne les droits et les obligations ni au sujet des charges et du passif repris.

M. le Ministre avait promis de discuter cette question en séance publique de la Chambre.

L'urgence de cette mesure n'est pas prouvée et, par conséquent, il n'était pas nécessaire de régler cette reprise par un arrêté-loi.

Renseignements demandés par la Commission des Communications.

Il est inexact qu'à l'heure actuelle séjournent sur le réseau quelque 450 locomotives inutilisées.

En ce moment, l'effectif des locomotives de la Société Nationale se décompose comme suit :

Locomotives de route . . .	2.686	dont 1.815	utilisables.
Locomotives de manœuvres .	656	dont 520	utilisables.
2.335 utilisables.			

Elle possède ainsi 1.007 locomotives en mauvais état dont il y en a 542 qui ne seront plus réparées et 465 dont la réparation se poursuit normalement.

Parmi les 2.335 locomotives utilisables, il y en a 194 qui ne sont pas utilisées et qui sont mises en parc, c'est-à-dire garées dans des conditions telles, que leur conservation soit assurée tout en ne nécessitant pas de frais d'entretien.

Ces locomotives peuvent être remises en ligne aussitôt que les besoins du trafic l'exigent.

La Société Nationale a voulu disposer pour la période des forts transports 1946-1947 d'un nombre de locomotives suffisant pour assurer le trafic voyageurs actuel ainsi qu'un trafic marchandises correspondant à 15.000 wagons chargés par jour.

Les circonstances ont démontré que ces prévisions étaient

zichten wat te rooskleurig waren vermits het aantal wagens, dagelijks geladen, thans rond de 12.000 schommelt.

De uitgeweken locomotieven zullen in dienst gesteld worden zodra de economische toestand van het land en de noodwendigheden van het trafiek het noodig zullen maken.

Er dient bovendien opgemerkt dat, wanneer de 300 nieuwe locomotieven bij de Vereenigde Staten en Canada besteld werden, de Nationale Maatschappij in de onzekerheid verkeerde over hetgeen uit Duitschland zou kunnen herwonnen worden.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bevond zich anderzijds vóór de noodwendigheid zoo spoedig mogelijk de meest moderne locomotieven te herstellen met het doel het kolenverbruik te verminderen en alzoo een merkelijke vermindering van de haar toegekende hoeveelheden brandstoffen toe te laten.

Het leveren van nieuwe locomotieven met ketels voor hooge drukking en overhitting, dus meer economisch, heeft toegelaten het herstellen van zekere verouderde ongeschikte locomotief-typen weg te laten, waarvan het kolenverbruik overdreven was.

De alzoo bekomen besparingen bedragen ongeveer 30 % van het vroeger verbruik.

*Vergelijking tusschen de locomotief-type 36
en de locomotief-type 29.*

De vergelijking dezer 2 locomotief-typen is practisch onmogelijk.

De locomotief-type 36 waarvan de Nationale Maatschappij slechts 93 exemplaren bezit is een locomotief van 92 ton adhesiegewicht met wielen van 1,45 m., alleenlijk gebezigd voor het trafiek van zware goederentreinen in bergachtige streken.

De Amerikaansche locomotief — type 29 — van slechts 78 ton adhesiegewicht met wielen van 1,52 m. is een locomotief voor gemengd verkeer dat zoowel voor de reizigers-treinen als voor de goederentreinen past.

Reservelocomotieven.

De Nationale Maatschappij zou haar oude gedestandeerdiseerde locomotief-typen waarvan zij het gebruik niet meer voorziet, kunnen verkoopen.

Er dient nochtans opgemerkt dat deze locomotieven in slechten staat zijn en dat het onwaarschijnlijk is dat ooit een ander spoorwegnet ze voor omvorming in schroot zou aankopen.

De volgende vragen werden gesteld :

VRAAG :

Vraag naar nachttreinen met vertrek uit Namen.

ANTWOORD :

De N. M. B. S. is van oordeel geen nachttreinen tusschen Namen en Brussel te kunnen inleggen omdat er te weinig reizigers voor zijn.

un peu optimistes puisque le nombre de wagons chargés journellement oscille actuellement autour de 12.000

Mais les locomotives garées seront mises en ligne dès que la situation économique du pays et les nécessités du trafic le demanderont.

Il faut remarquer au surplus que lorsque les 300 nouvelles locomotives ont été commandées aux Etats-Unis et au Canada, la Société Nationale ignorait ce qui allait pouvoir être récupéré d'Allemagne.

Par ailleurs, la S. N. C. B. se trouvait devant la nécessité de mettre en état le plus rapidement possible les locomotives les plus modernes dans le but de réduire sa consommation de charbon et de permettre ainsi une diminution sensible des allocations de combustible qui lui sont faites.

La fourniture de locomotives neuves à un timbre élevé et à haute surchauffe, donc économiques, a permis d'abandonner la réparation de certains types anciens peu perfectionnés, de faible puissance et dont la consommation de charbon était exagérée.

Les économies réalisées de cette façon sont de l'ordre de 30 % des consommations relevées antérieurement.

*Comparaison entre la locomotive type 36
et la locomotive type 29.*

Il ne s'indique pas de comparer les puissances de ces 2 types de locomotives :

La locomotive type 36 dont la Société Nationale ne possède que 93 exemplaires, est une locomotive de 92 tonnes de poids adhérent avec roues de 1,45 m. et affectée uniquement au trafic des lourds trains de marchandises en pays accidenté.

La locomotive type 29 américaine de 78 tonnes seulement de poids adhérent avec roues de 1,52 m., est une locomotive mixte convenant pour la remorque tant des trains de voyageurs que des trains de marchandises.

Locomotives de réserve.

La Société Nationale pourrait vendre ses locomotives déstandardisées d'anciens types et dont elle ne prévoit plus avoir l'utilisation.

Il faut cependant remarquer que ces locomotives sont en mauvais état et qu'il est invraisemblable que n'importe quel réseau puisse les acquérir dans un autre but que de les mettre aux mitrailles.

Les questions suivantes ont été posées :

QUESTION :

Demande de trains de nuit au départ de Namur.

RÉPONSE :

La S. N. C. F. B. estime ne pouvoir organiser des trains de nuit entre Namur et Bruxelles, parce qu'ils seraient trop faiblement utilisés.

Op verzoek van het Casino van Namen heeft, van 6 Mei 1946 tot 1 September daaropvolgend, een railauto gereden met vertrek uit Namen te 22 u. 30 en bestemming voor Brussel. Die trein moest afgeschaft worden omdat hij tusschen Namen en Gembloers maar een dertigtal en tusschen Gembloers en Brussel slechts 10 tot 20 reizigers vervoerde.

VRAAG :

Gemeld werd dat de autobusdienst Courrière-Ohey geen voldoening geeft. De vroegere buurtspoorweg gaf meer voldoening aan de inwoners, die de wederindienststelling er van vragen.

ANTWOORD :

Ik heb de eer mede te deelen dat de Gouverneur van Namen, in overleg met zijn Collega van Luik, op dit oogenblik een vergadering beleggt van de aandeelhouders der buurtlijn Courrière-Ohey-Ben Ahin, om de opportuniteit en de mogelijkheid van het opnieuw aanleggen van bedoelde secties te onderzoeken.

VRAAG :

Wenschen werden uitgedrukt opdat de abonnementen voor 5 dagen opnieuw in het kader van het algemeen toerisme zouden ingevoerd worden.

Uiteenzetten hoe het met de kwestie staat.

ANTWOORD :

De kwestie van de eventuele wederinvoering van de abonnementen voor 5 dagen zal eerlang worden onderworpen aan den Raad van Beheer van de N. M. B. S.

VRAAG :

Waarom worden de voor de autobuslijn Namen-Perwez geldige schoolabonnementen tegen verminderden prijs slechts in geringe verhouding tot de aanvragen verleend?

Er wordt op gewezen dat 125 abonnementen tegen verminderden prijs niet werden verleend en dat de werklieden verplicht zijn den vollen abonnementsprijs te betalen.

ANTWOORD :

Ten gevolge van de schaarschte aan materieel en de verplichting voertuigen te gebruiken, die normaal zouden moeten buiten dienst worden gesteld, wordt de autobuslijn Namen-Perwez in weinig bevredigende voorwaarden geëxploiteerd. De capaciteit van de twee op die lijn geëxploiteerde bussen is ontoereikend om al de reizigers te vervoeren en uit dien hoofde kan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen niet ingaan op de talrijke bij haar ingediende abonnementsaanvragen, zoo door scholieren als door werklieden.

Die toestand is verbeterd door het indienststellen op 7 December 1946 van een Mack-autobus voor 70 reizigers en zal nog meer verbeteren als de Nationale Maatschappij

Du 6 mai 1946 au 1^{er} septembre suivant, un autorail au départ de Namur à 22 h. 30 pour Bruxelles a circulé à la demande du Casino de Namur. Ce train a dû être supprimé parce qu'il ne transportait qu'une trentaine de personnes entre Namur et Gembloux et 10 à 20 seulement entre Gembloux et Bruxelles.

QUESTION :

Il est signalé que le service d'autobus Courrière-Ohey ne donne pas satisfaction. L'ancien vicinal donnait plus de satisfaction aux habitants. Ceux-ci demandent son rétablissement.

RÉPONSE :

J'ai l'honneur de faire connaître que le Gouverneur de Namur, de concert avec son collègue de Liège, organise, en ce moment, une réunion des actionnaires de la ligne vicinale Courrière-Ohey-Ben Ahin, en vue d'examiner l'opportunité et la possibilité de reconstruire les sections en question.

QUESTION :

Des vœux ont été émis pour que les abonnements de 5 jours soient rétablis dans le cadre du tourisme général.

Exposer où en est la question.

RÉPONSE :

La question du rétablissement éventuel des abonnements de 5 jours sera soumise prochainement au Conseil d'Administration de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

4^e QUESTION :

Pourquoi les abonnements scolaires à prix réduit, sur la ligne d'autobus Namur-Perwez, ne sont-ils accordés que dans une faible proportion des demandes?

Il est signalé que 125 abonnements à prix réduit ne sont pas accordés et que les ouvriers sont obligés de payer l'abonnement complet.

RÉPONSE :

Par suite de la pénurie du matériel et de l'obligation d'utiliser des véhicules, qui, normalement, devraient être mis hors de service, la ligne d'autobus Namur-Perwez est exploitée dans des conditions peu satisfaisantes. La capacité des deux véhicules utilisés sur cette ligne est insuffisante pour transporter tous les voyageurs et, de ce chef, la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux ne peut donner suite aux nombreuses demandes d'abonnements, tant scolaires qu'ouvriers, dont elle est saisie.

Cette situation, qui s'est améliorée par la mise en ligne, le 7 décembre 1946, d'un autobus Mack pouvant transporter 70 voyageurs, le sera davantage, lorsque la Société

van Buurtspoorwegen zal beschikken over een tweede Mack-autobus die ze besteld heeft. Die nieuwe bus zal de overblijvende oude bus vervangen of zal rijden op een nieuwe autobuslijn Namen-Wasseiges, welke die Maatschappij voornemens is open te stellen en die tussen Namen en Upigny denzelfden weg zou volgen als de lijn Namen-Perwez.

Verhoopt mag worden dat de toestand op dat oogenblik normaal zal zijn en dat de Maatschappij van Buurtspoorwegen zal in staat zijn de talrijke abonnementsaanvragen in te willigen. In den huidige toestand is de Maatschappij van Buurtspoorwegen verplicht geweest 78 werkliedenabonnementen, 12 gewone en 25 schoolabonnementen te weigeren.

Het aantal thans afgeleverde abonnementen bedraagt 25 voor de werklieden, 35 voor de scholieren en 25 voor de gewone reizigers. De Maatschappij meent dat zij dat aantal niet mag te boven gaan, eenerzijds om klachten van de gewone reizigers te voorkomen en, anderzijds, om die exploitatie niet in deficit te brengen ten gevolge van een te hoog aantal abonnementen.

VRAAG :

Er wordt op gewezen dat bij sommige parastatale organismen de pensioenregeling Van Acker geen toepassing vindt, doch het werd verstaan dat die uitzondering enkel aan die organismen werd toegestaan voor zoover deze een regeling toepassen welke ten minste zoo voordeelig is als de regeling Van Acker.

De uitvoeringsbepalingen werden nog niet toegepast in al de gevallen en men is tot dien paradoxalen toestand gekomen dat sommige bedienden niet vallen onder de bepalingen van de wet Van Acker en niet genieten van gelijkwaardige voordeelen als die voorzien bij die wet.

ANTWOORD :

Bij mijn weten passen al de van het Ministerie van Verkeerswezen afhangende parastatale organismen de pensioenwetten Van Acker toe op de bedienden die er normaal aan onderworpen zijn. De andere genieten van een voordeelijker stelsel.

VRAAG :

Een lid wijst er op dat er feitelijk twee pensioenregelingen bestaan ?

Personen werden gepensionneerd onder de regeling van de vroegere weddeschalen (de pensioenen met 1,25 verhoogd zijnde), andere werden gepensionneerd op grond van de nieuwe weddeschalen, voor welke gevallen er geen aanpassingscoëfficiënt is.

ANTWOORD :

De verhoging van 125 t. h. wordt toegepast in de beide gevallen (pensioenen ingaande vóór of na 1 Januari 1946).

Nationale des Chemins de Fer Vicinaux disposera d'un second véhicule Mack qu'elle a en commande. Ce nouvel autobus remplacera le vieil autobus restant ou assurera le service sur une nouvelle ligne d'autobus Namur-Wasseiges que cette Société a l'intention de créer et qui — entre Namur et Upigny — emprunterait le même itinéraire que le service Namur-Perwez.

Il est permis d'espérer qu'à ce moment la situation sera normale et que la Société des Vicinaux sera à même de satisfaire aux nombreuses demandes d'abonnements. Dans la situation actuelle, la Société des Vicinaux s'est vue obligée de refuser 78 abonnements ouvriers, 12 abonnements ordinaires et 25 abonnements scolaires.

Le nombre d'abonnements délivrés actuellement s'élève à 25 pour les ouvriers, à 35 pour les écoliers et à 25 pour les voyageurs ordinaires. La Société estime ne pas pouvoir dépasser ce nombre, d'une part pour éviter les réclamations des voyageurs ordinaires et, d'autre part, pour ne pas mettre cette exploitation en déficit à cause d'un nombre trop élevé d'abonnements.

QUESTION :

Il est signalé que certains organismes parastataux ne sont pas soumis au régime des pensions Van Acker, mais il a été entendu que cette exception ne leur était consentie que pour autant que ces organismes accordent un régime qui soit tout aussi favorable que le régime Van Acker.

Les dispositions d'exécution n'ont pas encore été prises dans tous les cas et l'on est arrivé à cette situation paradoxale que certains agents échappent aux dispositions de la loi Van Acker et ne bénéficient pas d'avantages équivalents à ceux prévus par cette loi.

RÉPONSE :

A ma connaissance, tous les organismes parastataux dépendant du Ministère des Communications, appliquent le régime de la sécurité sociale des pensions Van Acker aux agents qui y sont normalement soumis, les autres bénéficiant d'un régime de pension plus favorable.

QUESTION :

Un membre signale qu'il existe, en fait, deux régimes de pension.

Des personnes ont été pensionnées sous le régime des barèmes anciens (les pensions étant majorées de 1,25) d'autres ont été pensionnées sur la base des nouveaux barèmes, pour quels cas il n'y a pas de coefficient d'adaptation.

RÉPONSE :

La majoration de 125 % est appliquée dans les deux cas (pensions ayant pris cours avant ou après le 1^{er} janvier

zoowel voor de pensioenen van den Staat als voor deze van de N. M. B. S.

De pensioenen worden inderdaad berekend op de basis van de wedden aan 100 % (gemiddelde van de 5 laatste jaren bij den Staat; laatste wedde bij de N.M.B.S.). Men bekomt aldus het nominaal bedrag van het pensioen dat vermenigvuldigd wordt met den coëfficiënt 2,25 (art. 2 van de besluitwet van 29 October 1946 houdende verhooging van de rust- en overlevingspensioenen. *Staatsblad* van 31 dito).

Tot naricht: de kwesties aangaande de pensioenen (stelsel van den Staat) liggen in de bevoegdheid van het Ministerie van Begroting.

VRAAG :

Een lid wijst er op, dat in het *Staatsblad* van 20-21 Januari 1947 een besluitwet is verschenen waarbij de vroegere spoorlijnen van de « Chemin de fer du Nord-Belge », t.t.z. de lijn Luik-Namen en de verlenging er van naar de Fransche grens in het net van de N.M.B.S. worden opgenomen.

Hetzelfde lid is van oordeel dat de overname van een zoo belangrijk net door de N.M.B.S. een wijziging vormt aan de wet tot oprichting van die maatschappij en dat, derhalve, al wat aan haar net wordt toegevoegd, bij een wet moet bekrachtigd worden.

ANTWOORD :

De in het *Staatsblad* van 20-21 Januari 1947 bekendgemaakte besluitwet van 30 December 1946 werd genomen bij toepassing van artikel 18 der wet van 23 Juli 1926. Het laatste lid van dat artikel bepaalt: « De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen kan geen uitbreiding van het net ondernemen en geen leening aangaan indien zij daartoe niet bij een wet wordt gemachtigd. »

Hieruit volgt dat de besluitwet niet ten doel heeft de overname door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen van het door de « Nord-Belge » geëxploiteerd net, maar heel eenvoudig de in het laatste lid van bedoeld artikel 18 voorziene machtiging vormt.

Daar een besluitwet, gesteund op de wet van 7 September 1939, gewijzigd en aangevuld bij die van 14 December 1944, dezelfde waarde heeft als een wet, is het niet noodig de zaak een tweede maal bij de Kamers aanhangig te maken om die machtiging te bekomen.

Overigens wordt bij die besluitwet een feitelijke toestand bekrachtigd ontstaan uit de oorlogsgebeurtenissen, vermits de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen sedert zes jaar de aan de « Compagnie du Nord » verpachte lijnen met het materieel en de voorraden van bedoelde « Compagnie » exploiteert en de exploitatie-opbrengst incasseert.

Het is, inderdaad, juist dat de 10.000 wagons, die thans voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in aanbouw zijn, zullen gelascht worden.

Het Thomas-staal, dat voor het bouwen van die wa-

1946) qu'il s'agisse de pensions de l'Etat ou de la Société Nationale des Chemins de fer belges.

Les pensions sont, en effet, fixées sur la base des traitements à 100 % (moyenne des 5 dernières années à l'Etat; dernier traitement à la Société Nationale des Chemins de fer belges). On obtient ainsi le montant nominal de la pension qui est multiplié par le coefficient 2,25 (art. 2 de l'arrêté-loi du 29 octobre 1946 majorant les pensions de retraite et de survie — *Moniteur* du 31 dito).

Pour gouverner, les questions relatives aux pensions (régime Etat) sont de la compétence du Ministère du Budget.

QUESTION :

Un membre signale que dans le *Moniteur* des 20-21 janvier 1947 a paru un arrêté-loi qui incorpore au réseau de la S. N. C. B. les anciennes lignes du chemin de fer du Nord-Belge, c'est-à-dire la ligne Liège-Namur et la prolongation de celle-ci vers la frontière française.

Ce membre estime que la reprise d'un réseau aussi important par la S. N. C. B. constitue une modification à la loi fondamentale de cette Société et que, dès lors, les ajoutes à son réseau doivent être consacrées par une loi.

RÉPONSE :

L'arrêté-loi du 30 décembre 1946 publié au *Moniteur* des 20-21 janvier 1947, a été pris en application de l'article 18 de la loi du 23 juillet 1926. Le dernier alinéa de cet article dispose que « aucune extension du réseau ne pourra être entreprise et aucun emprunt ne pourra être contracté par la Société Nationale des chemins de fer belges si elle n'y est autorisée par une loi ».

Il résulte de ce qui précède que cet arrêté-loi n'a pas pour objet la reprise par la Société Nationale des Chemins de fer belges du réseau exploité par le Nord-Belge mais constitue, purement et simplement, l'autorisation prévue au dernier alinéa dudit article 18.

Comme un arrêté-loi basé sur la loi du 7 décembre 1939 modifiée et complétée par celle du 14 décembre 1944, a la même valeur qu'une loi, il n'est pas nécessaire de saisir les Chambres une seconde fois pour obtenir cette autorisation.

Par ailleurs, cet arrêté-loi consacre une situation de fait née des événements de guerre puisque la Société Nationale des chemins de fer exploite depuis 6 ans les lignes affermees à la Compagnie du Nord avec le matériel et les approvisionnements de ladite Compagnie et encaisse le produit de l'exploitation.

Il est exact, en effet, que les 10.000 wagons, dont la construction est actuellement entreprise pour la Société Nationale des Chemins de fer, seront soudés.

Les aciers Thomas qui entrent dans la construction de

gons wordt gebruikt, wordt geleverd volgens de voorschriften op het staal van gewone soldeerbaarheid.

Anderzijds, maakt het *bouwen van het gelascht rollend materieel* het voorwerp uit van een *specificatie*, die alle verichtingen omvat, nl. :

- goedkeuring van het grondmetaal;
- goedkeuring van de soldeermethoden;
- goedkeuring van het soldeermaterieel en van zijn opstelling;
- goedkeuring der elektroden;
- goedkeuring der soldeerders;
- uitvoeringsprogramma der lasschingen;
- keuring en onderzoek der lasschingen door middel van radiografische controletoeestellen.

Gespecialiseerde technici van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de nijverheid voor de fabricage der elektroden zijn belast met het voortdurend onderzoek van al deze punten.

De beschikkingen van het lastkohier en de voorschriften aangaande het bouwen van rollend materieel werden opgemaakt door een Commissie voor het rollend materieel, waaraan het Soldeerinstituut actief medewerkte.

Dit instituut heeft, derhalve, rechtstreeks medegewerkt aan het vaststellen der technische voorwaarden.

In deze omstandigheden, meen ik dat wij volledig gerust mogen zijn; er werden waarborgen genomen zowel bij de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen als bij het Belgisch Soldeerinstituut om een degelijke uitvoering van dit werk te bekomen.

De volgende vragen werden gesteld :

VRAAG :

In welke mate werd contact gezocht tusschen N.M.B.S. en Buurtspoorwegen voor het verzekeren van aansluitingen.

ANTWOORD :

De verschillende groepen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen stellen zich bij elke vernieuwing van de uurbescheiden, in betrekking met de gewestelijke diensten van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, met het oog op de aansluitingen die moeten verzekerd worden tusschen de treinen van beide spoorwegmaatschappijen in de stations van aansluiting.

Telkens de gelegenheid zich voordoet, laat het departement van Verkeerswezen niet na bij de twee Nationale Maatschappijen aan te dringen ieder mogelijke verbetering te verwezenlijken inzake coördinatie der uurregelingen.

Ik dring opnieuw aan bij de N.M.B.S. en de N.M.V.B. opdat de kwestie opgeworpen in de vergadering van de Commissie voor het Verkeerswezen van 16 dezer, niet uit het oog zou verloren worden, vooral wat betreft de provinciën Limburg en Antwerpen.

ces wagons sont des aciers fournis suivant les spécifications des aciers de soudabilité courante.

D'autre part, la *construction du matériel roulant soudé* fait l'objet d'une *spécification* qui envisage toutes les opérations, à savoir :

- l'agrération du métal de base;
- l'agrération des procédés de soudure;
- l'agrération du matériel de soudure et de son installation;
- l'agrération des électrodes;
- l'agrération des soudeurs;
- le programme d'exécution des soudures;
- la réception et la vérification des soudures au moyen d'appareils de contrôle radiographique.

Des techniciens spécialisés de la Société Nationale des Chemins de fer et de l'industrie de la fabrication des électrodes sont chargés de la vérification continue de tous ces points.

Les dispositions du cahier des charges et des spécifications relatives à la construction du matériel roulant soudé ont été établies par une Commission du matériel roulant à laquelle l'Institut de la Soudure participait activement.

Ce dernier a donc directement coopéré à l'élaboration des conditions techniques.

Dans ces conditions, j'estime que nous pouvons avoir tous nos apaisements; les garanties ont été prises tant du côté de la Société Nationale des Chemins de fer que de l'Institut Belge de Soudure pour obtenir une bonne exécution de ce travail.

Les questions suivantes ont été posées :

QUESTION :

Dans quelle mesure s'est-on efforcé de prendre contact entre la S. N. C. F. B. et les Chemins de Fer Vicinaux pour assurer les correspondances.

RÉPONSE :

A chaque renouvellement des documents horaires, les différents groupes de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges se mettent en rapport avec les services régionaux de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, en vue des correspondances qui doivent être assurées entre les trains des deux Sociétés de chemins de fer dans les stations de coïncidence.

Chaque fois que l'occasion se présente, le Département des Communications ne manque pas d'insister auprès des deux Sociétés Nationales, afin qu'elles réalisent toute amélioration possible quant à la coordination des horaires.

J'insiste à nouveau auprès de la Société Nationale des Chemins de Fer Belges et de la Société Nationale des Chemins de Fer Vicinaux, pour que la question soulevée à la séance de la Commission des Communications, en date du 16 courant, ne soit pas perdue de vue, surtout pour ce qui concerne les provinces de Limbourg et d'Anvers.

Aanvullend antwoord:

Met ingang van 1 Februari 1947 werd een nieuwe autobusdienst ingelegd tusschen Neerpelt en Tongeren via Genk, met vertakking naar Hasselt.

Deze autobus doet dagelijks 3 ritten heen en terug tusschen Neerpelt en Tongeren over Genk, 4 tusschen Bree en Hasselt, waar de aansluiting verzekerd is met de treinen naar en van Brussel, en 6 tusschen Bree en Genk.

Bovendien is de rechtstreeksche verbinding Leopoldsburch-Maaseik per buurtspoorweg verwezenlijkt, met aansluiting te Wijchmaal ('s morgens en 's avonds) met de treinen van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, te Hechtel met den autobus Achel-Hasselt en te Bree met voormelden autobus Neerpelt-Tongeren.

Deze maatregelen verhoogden merkkelijk de verkeersmogelijkheden in de provincie Limburg.

VRAAG:

Een lid stelde de vraag welke stations door oorlogsfeiten werden vernield en welk rythme de N. M. B. S. voorziet voor herstelling en opbouw.

ANTWOORD:

In het Limburgsche werd het station Tongeren zwaar geteisterd wat den reizigersdienst betreft. Het station Hasselt heeft vooral te lijden gehad in zijn inrichtingen voor den goederendienst.

In de andere streken van het land werden navermelde stations geheel of nagenoeg vernield en nog niet definitief wederopgebouwd:

Aarschot, Barvaux, Bergen, Conzen, Diest, Haine-Saint-Pierre (Fion), Jemelle, Kortrijk, Lokeren, Luik-Guillemins, Malmédy, Marloie, Merelbeke, Montignies, Montzen, Pepinster, Steinebrück, Stoumont, St-Vith, Tongeren, Visé-Bas, Warquignies (Fion).

Volgende stations werden zwaar beschadigd en nog niet definitief hersteld:

Andenne, Doornik, Kaltherberg, Knokke, Lammersdorf, Mechelen, Montjoie, Roetgen, Snaaskerke, Zinnik.

Voor het optrekken van nieuwe gebouwen in de betrokken stations, is een programma opgemaakt dat zich uitstrekt over de jaren 1947 tot en met 1951. Voor zoover de financieele middelen ter beschikking zullen staan, zal het grootste gedeelte der werken in de jaren 1947 en 1948 aangevangen worden.

De schuilplaatsen over de perrons in de geteisterde stations worden wederopgebouwd volgens den normalen gang der uit te voeren herstellingswerken aan gebouwen en aanhoorigheden.

Voor het optrekken van schuilplaatsen in de stopplaatsen worden jaarlijksche programma's opgemaakt rekening

Réponse complémentaire:

A partir du 1^{er} février 1947, un nouvel autobus a été mis en marche entre Neerpelt et Tongres via Genck, avec embranchement vers Hasselt.

Ce service comprend 3 voyages aller-retour par jour entre Neerpelt et Tongres via Genck, 4 entre Brée et Hasselt où la correspondance est assurée avec les trains vers et de Bruxelles, et 6 entre Brée et Genck.

De plus, la liaison directe Bourg Léopold-Maeseyck est réalisée par vicinal, donnant correspondance à Wijchmaal (matin et soir) avec les trains de la Société Nationale des Chemins de Fer belges, à Hechtel avec l'autobus Achel-Hasselt et à Brée avec l'autobus Neerpelt-Tongres précité.

Cette mesure augmente sensiblement les moyens de communication dans la province de Limbourg.

QUESTION:

Un membre demande quelles sont les gares qui furent détruites par faits de guerre et à quel rythme la S.N.C.F.B. envisage leur réparation ou leur reconstruction.

RÉPONSE:

Dans le Limbourg, la station de Tongres a été fortement sinistrée pour ce qui concerne le service voyageurs. La station de Hasselt a eu surtout à souffrir dans ses installations affectées au service à marchandises.

Dans les autres régions du pays, les stations mentionnées ci-après ont été entièrement ou presque entièrement détruites et ne sont pas encore reconstruites à titre définitif:

Aerschot, Barvaux, Mons, Conzen, Diest, Haine-Saint-Pierre (Fion), Jemelle, Courtrai, Lokeren, Liège-Guillemins, Malmédy, Marloie, Meirelbeke, Montignies, Montzen, Pepinster, Steinebrück, Stoumont, Saint-Vith, Visé-Bas, Warquignies (Fion).

Les stations ci-après ont été fortement endommagées et ne sont pas encore reconstruites à titre définitif:

Andenne, Tournai, Kaltherberg, Knokke, Lammersdorf, Malines, Montjoie, Roetgen, Snaeskerke, Soignies.

En vue de la construction de nouveaux bâtiments dans les stations dont il s'agit, un programme a été dressé qui s'étend sur les années 1947 jusques et y compris 1951. Pour autant que les moyens financiers seront mis à disposition, la plupart des travaux seront entamés au cours des années 1947-1948.

Les abris au-dessus des quais dans les stations sinistrées sont reconstruits selon le cours normal des travaux de réfection à exécuter aux bâtiments et dépendances.

Pour l'établissement d'abris aux points d'arrêt, des programmes annuels sont dressés, en tenant compte du total

houdend met het bedrag der kredieten die daartoe kunnen worden uitgetrokken alsmede met de respectieve belangrijkheid der onderscheidene stopplaatsen. Een dertigtal schuilplaatsen van het gebruikelijk type zullen in den loop van 1947 opgericht worden.

VRAAG:

Uitleg werd gevraagd over de Vlaamsche en Fransche leergangen ingericht voor het personeel.

ANTWOORD:

1° a) 357 leden van het personeel volgen de Vlaamsche leergangen;

b) deze leergangen zijn ingericht te Bergen, Brussel, Charleroi, Doornik, Hasselt, Hoogstraten, Kortrijk, Luik, Namen, Nijvel, Verviers, Virton en Zottegem.

2° a) 613 leden van het personeel volgen de Fransche leergangen;

b) deze leergangen zijn ingericht te Antwerpen, Brugge, Brussel, Charleroi, Dendermonde, Doornik, Gent, Hasselt, Hoogstraten, Ieper, Kortrijk, Luik, Mechelen, Mol, Namen, Oostende, Turnhout, Welkenraedt en Zottegem.

3° *Nut en bereikte resultaten van deze cursussen.*

Het doel der taalleergangen staat omschreven in art. 11 van het Koninklijk besluit van 6 Januari 1933: « Cursussen worden ingericht om het personeel, desverlangend, er toe in staat te stellen de kennis der twee landtalen te verwerven of aan te vullen ».

Het nut dezer leergangen bestaat hierin dat zij de Besturen toelaten te beschikken over tweetalige bedienden, waaraan in de tweetalige landstreek inzonderheid in de Brusselsche agglomeratie, steeds een tekort is. Zij geven bovendien aan de bedienden de gelegenheid plaatsen te bekleeden in gezegde streek, en zich te volmaken in hun eigen taal.

Namen deel aan het eindexamen van het schooljaar 1945-46: 50 kandidaten voor de Fransche taal, waarvan er 38 een diploma behaalden:

19 kandidaten voor de Vlaamsche taal, waarvan er 12 een diploma behaalden.

4° *Kunnen deze taalcursussen niet vermeden worden, door bij de aanwerving van personeel, groter eischen te stellen inzake talenkennis?*

Het voorstel de taalcursussen op te heffen en, in vervanging, bij de aanwerving van het personeel, groter eischen te stellen inzake talenkennis, druicht in tegen den geest van het Koninklijk besluit van 28 Juni 1932, welk de indeeling van de Staatsbedienden in twee ééntalige taalgroepen voorziet (art. 1) en tevens bepaalt, dat enkel de bedienden die, in de Brusselsche agglomeratie, een ambt

des crédits qui peuvent être réservés à cette fin ainsi que de l'importance respective des divers points d'arrêt. Une trentaine d'abris du type courant seront érigés au cours de l'année 1947.

QUESTION:

Des explications ont été demandées au sujet des cours de langue néerlandaise et de langue française organisés à l'intention du personnel.

RÉPONSE:

1° a) 357 agents suivent les cours de néerlandais.

b) Ces cours sont organisés à Mons, Bruxelles, Charleroi, Tournai, Hasselt, Hoogstraeten, Courtrai, Liège, Namur, Nivelles, Verviers, Virton et Sottegem.

2° a) 613 agents suivent les cours de français.

b) Ces cours sont organisés à Anvers, Bruges, Bruxelles, Charleroi, Termonde, Tournai, Gand, Hasselt, Hoogstraeten, Ypres, Courtrai, Liège, Malines, Moll, Namur, Ostende, Turnhout, Welkenraedt et Sottegem.

3° *Utilité et résultats de ces cours.*

Le but de ces cours de langues est défini à l'article 11 de l'arrêté royal du 6 janvier 1935: « Des cours sont organisés pour permettre aux fonctionnaires ou agents qui le désirent d'acquérir ou de perfectionner la connaissance des deux langues nationales ».

L'utilité de ces cours consiste en ce qu'ils permettent aux administrations de disposer d'agents bilingues dont il y a toujours pénurie dans la région bilingue, notamment dans l'agglomération bruxelloise. De plus, ils permettent aux agents d'occuper des emplois dans la région précitée et de se perfectionner dans leur propre langue.

Ont pris part à l'examen de sortie de l'année scolaire 1945-1946: 50 candidats pour la langue française, dont 38 obtinrent un diplôme;

19 candidats pour la langue néerlandaise, dont 12 obtinrent un diplôme.

4° *Ces cours de langues ne peuvent-ils être supprimés en exigeant lors du recrutement de personnel, des connaissances linguistiques plus étendues?*

La proposition de supprimer les cours de langues et de les remplacer lors du recrutement de personnel, par des connaissances linguistiques plus étendues, va à l'encontre de l'esprit de l'arrêté royal du 28 juin 1932, prévoyant la classification des agents de l'Etat en deux groupes unilingues (art. 1^{er}) et stipulant en outre que seuls les agents, exerçant dans l'agglomération bruxelloise un emploi les

uitoefenen waardoor zij in betrekking komen met het publiek, de beide landtalen moeten kennen (art. 9).

Het is trouwens in uitvoering van artikelen 4, 6, 8, 9 en 10 der wet van 28 Juni 1932, dat het Koninklijk besluit houdende inrichting der taalleergangen, genomen werd.

Men mag niet uit het oog verliezen dat vele bedienden in dienst treden langs de gansch lagere ambten, en, dat het als een plicht voor de Besturen moet aangezien worden hun personeel te helpen zich hooger op te werken.

VRAAG :

Kan de kring van 20 km. voor T. T. werklieden niet worden afgeschaft?

ANTWOORD :

Naar de reglementaire bepalingen, moeten de hulp-electriciens wonen binnen den afstand van 5, 10, 15, 20 enz. km. van den zetel van de sectie, het district of de ploeg, al naargelang de moeilijkheden tot aanwerving.

In December 1944 is die afstand eenvormig op 20 km. gebracht.

In het belang van de goede uitvoering van den dienst, is het niet aangewezen de 20 km. te overschrijden behalve, ten buitengewonen titel wanneer de noodzakelijkheid tot aanwerving, het zou eischen. Dit is thans niet het geval : de effectieven zijn volledig en de lijsten bevatten meer dan genoeg kandidaten.

VRAAG :

Een lid vraagt uitleg over den post van 1.500.000 frank voor publicatie van de lijst der titularissen van de Post-checkrekeningen.

ANTWOORD :

Het krediet groot 1.500.000 frank vertegenwoordigt ongeveer het bedrag dat noodig is voor den aankoop van het papier en het drukken van de lijst der houders van post-checkrekeningen.

De verkoopprijs dezer lijst wordt vastgesteld derwijze dat de kosten dezer publicatie gedekt wezen.

Eigenlijk gaat het hier over een algeheel terugvorderbare uitgave; de opbrengst van den verkoop der bedoelde lijsten wordt op de « Buitengewone opbrengsten » van het Bestuur der Posterijen gestort.

Dit wil zeggen dat het krediet gerechtvaardigd is en dus dient behouden.

VRAAG :

Andere leden vroegen aanpassing van den treindienst op de lijn Brussel-Antwerpen.

ANTWOORD :

Ten overstaan van de aanhoudende vermeerdering der reizigersbeweging gedurende de drukke uren op de elec-

mettant en rapport avec le public, doivent connaître les deux langues nationales (art. 9).

L'arrêté royal instituant les cours de langues a d'ailleurs été pris en exécution des articles 4, 6, 8, 9 et 10 de la loi du 28 juin 1932.

Il ne peut être perdu de vue que nombre d'agents commencent leur carrière par les emplois subalternes et que les administrations se doivent d'aider leur personnel à s'élever dans la hiérarchie.

QUESTION :

N'y a-t-il pas lieu de supprimer le rayon de 20 km. pour les ouvriers des T. T. ?

RÉPONSE :

Suivant les dispositions réglementaires, les aides-electriciens doivent habiter dans le rayon de 5, 10, 15, 20 etc... kilomètres du siège de la section, du district ou de la brigade, suivant les difficultés de recrutement.

En décembre 1944, il a été admis de fixer ce rayon uniformément à 20 km.

Dans l'intérêt de la bonne exécution du service, il ne s'indique pas de dépasser le rayon de 20 km., sauf à titre exceptionnel, lorsque les nécessités du recrutement l'exigent. Ce n'est pas le cas actuellement : les effectifs sont au complet et les listes largement pourvues de candidats.

QUESTION :

Un membre demande des explications au sujet du poste de 1.500.000 francs pour la publication de la liste des titulaires des comptes chèques postaux.

RÉPONSE :

Le crédit de 1.500.000 francs représente approximativement la somme nécessaire à l'achat des papiers et à l'impression de la liste des titulaires de comptes de chèques postaux.

Le prix de vente de cette liste est établi de manière à couvrir les frais auxquels cette publication donne lieu.

En définitive, il s'agit en l'occurrence d'une dépense entièrement récupérable; le produit de la vente des ouvrages est versé aux « Produits extraordinaires » de l'Administration des Postes. C'est dire que le crédit dont il s'agit est justifié et, partant, doit être maintenu.

QUESTION :

D'autres membres demandent la mise au point du service ferroviaire sur la ligne Bruxelles-Anvers.

RÉPONSE :

Pour faire face à l'augmentation constante du trafic des voyageurs aux heures de pointe sur la ligne électrique

trische lijn, werden navermelde maatregelen reeds genomen of zijn in uitvoering.

1. — Benevens de reeds bestaande stoomtreinen 9806 (Mechelen V. 6 u. 41 — Schaarbeek A. 7 u. 15) en 9814 (Schaarbeek V. 17 u. 20 — Mechelen A. 18 u.) werden sedert 7 October nog navermelde stoomtreinen als ont-dubbeling ingelegd:

2212 — Mechelen V. 7 u. 23 — Brussel (N.) A. 7 u. 55.
2213 — Brussel (N.) V. 16 u. 45 — Mechelen A. 17 u. 22.

2. — Sedert 6 Januari werden navermelde semi-directe treinen op de uren van druk verkeer voorzien:

1020 — Herentals V. 7 u. 12 — Mechelen V. 7 u. 57 — Brussel (N.) A. 8 u. 18.
1021 — Brussel (N.) V. 17 u. 34 — Mechelen A. 17 u. 53 — Herentals A. 18 u. 36.

3. — Om deze laatste treinen nog meer te doen tusschen-beide komen in de ontlasting der electrische treinen stoppen ze sedert 27 Februari te Mechelen (Neckerspoel), waar een groot gedeelte van de cliënteel der electrische omnibustreinen naar deze directe stoomtreinen overgaat.

4. — Sedert Maandag, 20 Februari, zijn, *mits aanwen-ding van al het bestaande reservematerieel en tusschen-komst van de plantonstellen, nog volgende versterkingen der electrische treinen ingevoerd:*

2208 (Antwerpen (C.) V. 7 u. 38 — Brussel (N.) A. 8 u. 20), wordt van 2 rijtuigen (264 plaatsen) op 4 rijtuigen (409 plaatsen) gebracht;
1269 (Brussel (N.) V. 17 u. — Antwerpen (C.) A. 17 u. 35), wordt van 4 rijtuigen (409 plaatsen) op 6 rijtuigen (715 plaatsen) gebracht;
2269 (Brussel (N.) V. 17 u. 03 — Antwerpen (C.) A. 17 u. 50), wordt van 6 rijtuigen (715 plaatsen) op 8 rijtuigen (818 plaatsen) gebracht.

Een nog uitgebreider verhooging van de samenstelling der electrische treinen op de uren van druk verkeer is met het voorhanden zijnde materieel niet mogelijk en zal alleen dan kunnen verwezenlijkt worden wanneer de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen over nieuwe bijkomende stellen zal beschikken.

Wanneer er zich geen ontredderingen voordoen wegens avarijen, waaruit dan afschaffingen en vertragingen voortvloeien, met als gevolg verwarring in den normalen stroom der reizigersbeweging, meent de N. M. B. S. met deze regeling het hoofd te kunnen bieden aan den toestand.

Het aantal vastgestelde ontredderingen was gedurende de laatste weken abnormaal hoog. Ze waren te wijten aan defecten aan het materieel, wat verholpen werd en aan onvoldoende vakkennis van sommige treinbestuurders.

Bruxelles-Anvers, les mesures suivantes ont été prises ou sont en voie d'exécution:

1. — En plus des trains à vapeur 9806 (Malines D. 6 h. 41 — Schaerbeek A. 7 h. 15) et 9814 (Schaerbeek D. 17 h. 20 — Malines A. 18 h.) qui circulent déjà actuellement, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a mis en marche, depuis le 7 octobre dernier, les trains à vapeur de dédoublement:

2212 — Malines D. 7 h. 23 — Bruxelles (N.) A. 7 h. 55.
2213 — Bruxelles (N.) D. 16 h. 45 — Malines A. 17 h. 22.

2. — Depuis le 6 janvier, ont été établis, aux heures de fort trafic, les trains semi-directs:

1020 — Hérentals D. 7 h. 12 — Malines D. 7 h. 57 — Bruxelles (N.) A. 8 h. 17.
1021 — Bruxelles (N.) D. 17 h. 34 — Malines A. 17 h. 53 — Hérentals A. 18 h. 36.

3. — Dans le but d'accentuer encore l'effet de ces trains 1020 et 1021, au point de vue du soulagement des trains électriques, il font, depuis le 27 février, arrêt à Neckerspoel, où une grande partie de la clientèle des trains électriques omnibus se transfère sur les dits trains directs à vapeur.

4. — *Moyennant la mise en service de tout le matériel de réserve et des rames de planton, le service électrique a été renforcé* depuis le 20 février, de la manière suivante:

La rame du train 2208 (Anvers D. 7 h. 38 — Bruxelles A. 8 h. 20) a été portée à 4 voitures (409 places) au lieu de 2 (264 places);
celle du train 1269 (Bruxelles D. 17 h. — Anvers A. 17 h. 35) a été portée à 6 voitures (715 places) au lieu de 4 (409 places);
et celle du train 2269 (Bruxelles D. 17 h. 3 — Anvers A. 17 h. 50) à 8 voitures (818 places) au lieu de 6 (715 places).

Le matériel actuellement disponible ne permet pas de renforcer davantage la composition des trains électriques; pareille mesure ne pourra être envisagée qu'au moment où la S. N. C. F. B. disposera de rames neuves supplémentaires.

Pour autant qu'il ne se produise pas de perturbations dans le service par suite d'avaries de matériel, la S. N. C. B. estime que l'organisation exposée ci-dessus lui permettra de faire face à la situation.

Les dérèglements constatés pendant les dernières semaines ont été anormalement nombreux. Ils étaient dus à des avaries de matériel auxquelles il a été remédié et à un manque de compétence de certains conducteurs des trains.

Dank zij het inrichten van bijzondere lessen over electriciteit voor de treinbestuurders, hoopt de N. M. B. S. ook deze oorzaak van onregelmatigheden uit te schakelen.

VRAAG:

Sommige leden drongen aan op verbetering en vereenvoudiging in het opmaken der begrooting.

ANTWOORD:

De per dienst gegroepeerde uitgaven zijn opgenomen in de tabel angegeven op bladz. 95 tot 101 van stuk n° 4-XX van de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Deze tabel die gedeeltelijke voldoening schijnt te moeten geven aan de leden der Commissie, is echter vatbaar voor verbetering.

Het ontwerp van begrooting wordt opgemaakt volgens de onderrichtingen verstrekt door het Departement van Begrooting.

Daaromtrent valt er op te merken dat uit de Algemeene toelichting der Begrooting (Stuk n° 4, blz. 4 en 5) blijkt dat een nieuwe vorm van indiening in het vooruitzicht gesteld wordt die waarschijnlijk reeds toekomstige jaar zal ingevoerd worden.

De door de Commissie gestelde vraag, valt dan ook in de bevoegdheid van den heer Minister van Begrooting aan wien zij overgemaakt werd.

VRAAG:

Een lid van de Commissie voor het Verkeerswezen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers heeft medegedeeld dat de Heer Challe, van de werkplaats te Montignies, Zaterdag laatstleden er van verwittigd werd dat hij in het examen van lasschersbaas was geslaagd, ofschoon de omslagen slechts 's Maandags moesten geopend worden. Buitendien zou belanghebbende, naar het schijnt, zijn proefstuk niet gemaakt hebben.

ANTWOORD:

De heer Challe werd Zaterdag 22 Februari 1947 door de hoofdwerkplaats te Salzinnes en door bemiddeling van zijn onmiddellijken chef er van verwittigd dat hij zich den volgenden Maandag in voornoemde hoofdwerkplaats moest aanbieden om er het practisch gedeelte van het examen af te leggen.

Dat practisch examen werd door de andere kandidaten afgelegd vóór het schriftelijk examen en het is te wijten aan de vertraging van de stelplaats Montignies dat er op verschillende wijze diende gehandeld wat betreft de door die stelplaats voorgedragen kandidaten.

Buitendien was het onmogelijk een candidaat reeds Zaterdag 22 Februari 1947 te verwittigen van den uitslag van het schriftelijk examen, daar de omslagen met de identiteit der deelnemers slechts 's Maandags, 24 Februari 1947, in bijzijn van de syndicale afgevaardigden, werden geopend.

Grâce à l'organisation de cours spéciaux d'électricité pour les conducteurs, la S. N. C. F. B. espère faire disparaître également bientôt cette dernière cause d'irrégularités.

QUESTION:

Certains membres insistent sur la nécessité d'améliorer et de simplifier la présentation du budget.

RÉPONSE:

Les dépenses groupées par service sont reprises dans le tableau figurant aux pages 96 à 101 du document n° 4-XX de la Chambre des Représentants.

Ce tableau qui semble devoir donner partiellement satisfaction aux membres de la Commission, est cependant susceptible d'amélioration.

Le projet de budget est établi conformément aux instructions données par le Département du Budget.

A ce sujet il est à remarquer qu'il résulte de l'exposé général du Budget (Document n° 4, pages 4 et 5) qu'une nouvelle forme de présentation est envisagée et sera vraisemblablement adoptée à partir de l'année prochaine.

Aussi la question posée par la Commission est plus spécialement de la compétence de M. le Ministre du Budget à qui elle a été transmise.

QUESTION:

Un des membres de la Commission des Communications de la Chambre a signalé que M. Challe, de l'atelier de Montignies, a été prévenu samedi dernier de ce qu'il avait réussi l'examen de chef-soudeur, alors que le dépouillement des épreuves ne devait se faire que lundi. De plus, il paraîtrait que l'intéressé n'a pas exécuté sa pièce d'épreuve.

RÉPONSE:

M. Challe a été prévenu le samedi 22 février 1947 par l'atelier central de Salzinnes et à l'intervention de son chef immédiat, qu'il devait se présenter à l'atelier central précité le lundi suivant, pour y subir l'épreuve pratique de l'examen.

Cette épreuve pratique avait été subie par les autres candidats avant l'épreuve écrite et l'on doit à un retard de la remise de Montignies, d'avoir dû procéder différemment en ce qui concerne les candidats présentés par cette remise.

Pour le surplus, il était impossible qu'aucun candidat fût prévenu dès le samedi 22 février 1947 de son résultat à l'épreuve écrite, étant donné que l'ouverture des enveloppes contenant l'identité des participants n'a eu lieu que le lundi 24 février 1947, en présence des délégués syndicaux.

VRAAG :

Een lid vroeg uitleg over de dienstoversten en hun taaladjuncten.

ANTWOORD :

Hierna de gevraagde inlichtingen, betreffende de dienstoversten der onderscheidene directies van het middenbestuur der Posterijen en hun gebeurlijke taaladjuncten :

Directie Personeel en Algemeene Zaken : Directeur van Bestuur van de Vlaamsche taalrol;

Directie Exploitatie : Directeur van Bestuur van de Fransche taalrol;

Taaladjunct : Adviseur van de Vlaamsche taalrol, thans gedetacheerd bij het Kabinet van den heer Minister;

Directie Comptabiliteit : Directeur van Bestuur van de Fransche taalrol;

Taaladjunct : Adjunct-directeur van de Vlaamsche taalrol;

Technische directie : Technisch-Directeur van de Fransche taalrol;

Taaladjunct : er werd geen taaladjunct benoemd; deze functies worden thans verzekerd door een afdeelingshoofd van de Vlaamsche taalrol;

Bestuur der Postchecks : Directeur van Bestuur van de Vlaamsche taalrol.

VRAAG :

Een lid van de Commissie voor het Verkeerswezen van de Kamer heeft inlichtingen gevraagd omtrent het proces dat vroeger den Belgischen Staat tegenover de Vennootschap « Société Belgo-Prussienne » heeft gesteld.

Hoever staat het met die zaak en hebben de beide partijen haar verplichtingen vervuld?

ANTWOORD :

Het principe van de naasting van den geconcessionneerden spoorweg Welkenraedt tot aan de Pruisische Grens werd in Mei 1925 goedgekeurd door den heer Minister Neujean. Ten gevolge van een kabinetscrisis, werd de opzegging van één jaar — gevorderd bij de akte van concessie — slechts op 16 Juli 1925 medegedeeld door zijn opvolger, den heer Anseele. In den geest van het Bestuur verviel de opzeggingstermijn van één jaar dus op 1 Augustus 1926. De vergoeding voor naasting was bij overeenkomst bepaald op een tot den datum van verstrijking (1969) van de concessie te betalen jaargeld gelijk aan de helft van de gemiddelde ontvangsten gedurende de vijf meest productieve jaren onder de zeven laatste jaren, zonder dat bedoeld jaargeld minder mocht bedragen dan de helft van de ontvangsten van het laatste jaar.

Welnu, terwijl in de onderstelling van een naasting in 1926 het te betalen jaargeld 5.900.000 frank zou bedragen hebben, deed zich het feit voor dat, ten gevolge van een

QUESTION :

Un membre demande des renseignements concernant les chefs de service et leurs adjoints linguistiques.

RÉPONSE :

On trouvera ci-dessous les renseignements demandés au sujet des chefs de service des différentes directions de l'administration centrale des Postes et de leurs adjoints linguistiques éventuels :

Direction du personnel et Affaires générales : Directeur d'Administration du Rôle linguistique flamand;

Direction de l'Exploitation : Directeur d'Administration du Rôle linguistique français;

Adjoint linguistique : Adviseur du rôle linguistique flamand, actuellement détaché au Cabinet de M. le Ministre;

Direction de la Comptabilité : Directeur d'Administration du Rôle linguistique français;

Adjoint linguistique : Directeur adjoint du Rôle linguistique flamand;

Direction technique : Directeur technique du Rôle linguistique français;

Adjoint linguistique : aucun adjoint linguistique ne fut nommé; ces fonctions sont actuellement assurées par un chef de division du Rôle linguistique flamand;

Office des chèques postaux : Directeur d'Administration du Rôle linguistique flamand.

QUESTION :

Un membre de la Commission des Communications de la Chambre a demandé des renseignements au sujet du procès qui a opposé, dans le passé, l'Etat Belge à la Société Belgo-Prussienne.

Quel est l'état de la question et les deux parties ont-elles rempli leurs obligations?

RÉPONSE :

Le principe du rachat du Chemin de Fer concédé de Welkenraedt à la frontière prussienne fut approuvé par Monsieur le Ministre Neujean, en mai 1925. Par suite d'une crise ministérielle, le préavis d'un an — exigé par l'acte de concession — ne fut notifié pas son successeur M. Anseele qu'en date du 16 juillet 1925. Dans l'esprit de l'Administration, le délai de préavis d'un an échéait donc au 1^{er} août 1926. L'indemnité de rachat était contractuellement fixée à une annuité, à payer jusqu'à la date d'expiration de la concession (1969), égale à la moitié de la recette moyenne faite au cours des cinq années les plus productives parmi les sept dernières années, sans que cette annuité pût être inférieure à la moitié de la recette de la dernière année.

Or, alors que dans l'hypothèse d'un rachat en 1926 l'annuité à payer eût été de 5.900.000 francs il se fit que, par suite d'une conjoncture économique exceptionnelle et pas-

buitengewone en tijdelijke economische conjunctuur, de helft van de voor het dienstjaar 1927 gedane ontvangsten, 11.000.000 frank bedroeg. De concessiehoudende Vennootschap wendde zich derhalve, 22 maanden na ontvangst van de kennisgeving van 16 Juli 1925, tot de rechtbanken om voor recht te hooren verklaren dat de op 16 Juli 1925 door den Belgischen Staat ter kennis gebrachte opzegging van naasting slechts uitwerking kon hebben op 30 Juni 1927, aangezien onder een jaar opzegging diende verstaan een exploitatiejaar, hetwelk op 1 Juli begint. Volgens de thesis van de Vennootschap, kon een op 16 Juli 1925 ter kennis gebrachte opzegging geen andere uitwerking hebben als een op 30 Juni 1926 ter kennis gebrachte opzegging. De ingestelde rechtsvordering beoogde dus voor recht te doen verklaren dat, voor het berekenen van het jaargeld, dat aan de verzoekende Vennootschap toekwam luidens artikel 54 van het kohier van lasten, het laatste van de zeven voor de naasting in aanmerking te nemen jaren dat moest zijn dat liep van 1 Juli 1926 tot 30 Juni 1927.

Het op deze laatste basis berekend jaargeld zou — in plaatst van een verwacht jaargeld van 5.900.000 frank — meer dan 11 miljoen hebben bedragen, hetgeen, voor de 36 te loopen jaargelden, het totaal door den Staat uit te keeren bedrag op ongeveer 410 miljoen in plaats van 212 miljoen zou gebracht hebben.

Bij een vonnis van 16 Januari 1929 werd de Vennootschap in 't gelijk gesteld inzake haar opvatting van de opzegging.

Een arrest van het Hof van Beroep te Brussel, van 25 Januari 1930, bekrachtigde dat vonnis.

Feitelijk bracht dat arrest de Schatkist in een uiterst ongunstigen toestand en de Regeering trachtte, inzonderheid door menigvuldige consultaties van eminente juristen, het middel te vinden om de beslissing van de rechtbanken te doen herzien.

Ten slotte bleek het dat de hoop op het bereiken van een oplossing op gerechtelijk terrein diende opgegeven.

De onthouding van den Staat had trouwens inmiddels officieuze stappen uitgelokt vanwege de betrokken Vennootschap, en wel met het oog op een dading.

Derhalve werd op 10 Mei 1939, door de heeren Marck, Minister van Verkeerswezen, en Gutt, Minister van Financiën, namens den Staat een overeenkomst gesloten met de Vennootschap « Société Anonyme du Chemin de Fer Jonction Belgo-Prussienne » (Welkenraedt), waarbij een einde gemaakt werd aan de betwistingen.

Die overeenkomst verving het door de uitspraken bekrachtigde jaargeldregeling door de storting, in eenmaal, van een forfaitaire globale som.

Die som werd vastgesteld op 148.000.000 frank, waarvan 10 miljoen frank op 1 Januari 1940 te storten in handen van de Vennootschap en het saldo, te betalen met obligaties aan toonder van de Geünifieerde Belgische 4 % — leening tegen 85,30 % van haar nominale waarde.

Die overeenkomst werd goedgekeurd bij de wet van 30 December 1939, bekendgemaakt in het *Staatsblad* van 17 Januari 1940.

Volgens de inlichtingen, verstrekt door het Ministerie van Financiën, Bestuur der Thesaurie en der Staatsschuld,

sagère, la moitié de la recette faite pour l'exercice 1927 s'éleva à 11.000.000 de francs. La Société titulaire de la concession, 22 mois après réception de la notification du 16 juillet 1925, s'adressa dès lors aux tribunaux pour entendre dire pour droit que le préavis de rachat notifié par l'Etat Belge le 16 juillet 1925 ne pouvait sortir ses effets qu'à la date du 30 juin 1927, étant donné que par une année de préavis il y avait lieu d'entendre une année d'exploitation, laquelle commence au 1^{er} juillet. Suivant la thèse de la Société, un préavis notifié le 16 juillet 1925 ne pouvait avoir d'autre effet qu'un préavis notifié le 30 juin 1926. L'action intentée visait donc à faire dire en droit que pour le calcul de l'annuité revenant à la société requérante aux termes de l'article 54 du cahier des charges, la dernière des sept années à prendre en considération pour le rachat devait être celle qui s'étend du 1^{er} juillet 1926 au 30 juin 1927.

L'annuité calculée sur cette dernière base — au lieu d'une annuité escomptée de 5.900.000 francs — se serait élevée à plus de 11 millions, ce qui, pour les 36 annuités à courir aurait porté le montant total à décaisser par l'Etat à 410 millions environ au lieu de 212 millions.

Un jugement du 16 janvier 1929 donna gain de cause à la Compagnie dans son interprétation du préavis.

Un arrêt de la Cour d'Appel de Bruxelles du 25 janvier 1930 confirme ce jugement.

En fait, cet arrêt créa une situation extrêmement défavorable pour le Trésor et le Gouvernement s'efforça, notamment par de multiples consultations de juristes éminents, de trouver le moyen de faire reviser la décision des tribunaux.

Il s'avérait finalement qu'il fallait renoncer à l'espoir d'arriver à une solution sur le terrain judiciaire.

L'abstention de l'Etat avait d'ailleurs déjà entretemps provoqué des démarches officieuses de la part de la Société intéressée, dans le sens d'une transaction.

C'est dès lors M. Marck, Ministre des Communications, et M. Gutt, Ministre des Finances, qui, en date du 10 mai 1939 signèrent, au nom de l'Etat, une convention avec la Société anonyme du Chemin de fer Jonction Belge-Prussienne (Welkenraedt) mettant fin aux contestations.

Cette convention substitua au régime d'annuités consacré par les sentences, le versement en une fois d'une somme globale et forfaitaire.

Cette somme fut fixée à 148.000.000 de francs dont 10 millions de francs à verser entre les mains de la Société au 1^{er} janvier 1940 et le solde à payer au moyen d'obligations au porteur de la Dette Belge Unifiée 4 % au cours de 85,30 % de leur valeur nominale.

Cette convention fut approuvée par la loi du 30 décembre 1939 publiée au *Moniteur* du 17 janvier 1940.

D'après les renseignements fournis par le Ministère des Finances, Administration de la Trésorerie et de la Dette

werden de clausules van voormelde overeenkomst volledig uitgevoerd.

VRAAG :

Wederopbouw van de spoorbrug te Dendermonde voor dubbel spoor.

ANTWOORD :

De vraag door de Commissie voor het Verkeerswezen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers gesteld aangaande het aanleggen van een dubbel spoor tussen Grembergen en Dendermonde en het verbreden van de nieuwe Scheldebrug, werd reeds gesteld tijdens de bespreking van de begroting van het Departement in Juli 1946 en heeft het voorwerp uitgemaakt van onzen brief van 27 Mei 1946, waarvan de tekst hierna volgt en gericht aan den Heer Van Acker, Volksvertegenwoordiger.

**

« Tijdens de bespreking in de Kamercommissie, van de begroting van mijn Departement hebt U aangedrongen opdat de spoorbrug te Dendermonde voor dubbel spoor worde wederopgebouwd.

» Blijkens de mij verstrekte inlichtingen is de trafiek niet belangrijk genoeg om de groote uitgaven voor het dubbel spoor te wettigen.

» In dit verband mag de huidige uurregeling op de lijnen 56 St. Niklaas-Dendermonde) en 57 (Zelzate-Dendermonde-Aalst) niet als maatstaf worden genomen aangezien, wegens voorbijgaande omstandigheden, motorrijtuigen in dienst zijn gesteld wier aantal, om reden van het beperkt aantal aangeboden plaatsen, grooter is dan dat van de lichte stoomtreinen die in normalen tijd voor hetzelfde volume van verkeer nodig blijken.

» Als uitzonderlijke omstandigheid dient, meer bepaald aangestipt de omleiding over Dendermonde van werklieden uit de streek van St. Niklaas die vroeger de treinen Mechelen-Terneuzen namen en die opnieuw van die treinen gebruik zullen maken zoodra de lijn zal hersteld zijn. Het noodige wordt gedaan om, daartoe de bruggen van Temsche en Willebroek binnen afzienbaren tijd weder op te bouwen.

» De enkele bijkomende ritten met motorrijtuigen maken trouwens het dubbel spoor niet noodzakelijk ten opzichte van de veiligheid van de exploitatie.

» De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen wijst er verder op dat ter plaats nooit een dubbelspoor bestaan heeft vermits bij de voltooiing in 1940 van de nieuwe brug (enkel spoor) de tijdens den vorigen oorlog door de Duitschers gelegde noodbrug buiten dienst werd gesteld. »

**

Geen enkel nieuw element is tot hertoe tusschengekomen van dien aard dat het onze zienswijze kan wijzigen.

Publique, les clauses de ladite convention ont été complètement exécutées.

QUESTION :

Reconstruction du pont de chemin de fer à Termonde pour le trafic à double voie.

RÉPONSE :

La question posée par la Commission des Communications de la Chambre des Représentants au sujet de la construction d'une double voie entre Grembergen et Termonde et de l'élargissement du nouveau pont sur l'Escaut, a été déjà posée lors de la discussion du budget du département en juillet 1946 et a fait l'objet de notre lettre du 27 mai 1946, dont le texte est repris ci-après et adressé à M. Van Acker, Représentant.

**

« Au cours de la discussion, à la Commission de la Chambre, du budget de mon Département, vous avez insisté pour que le pont de chemin de fer à Termonde soit reconstruit pour le trafic à double voie.

» Des renseignements qui m'ont été fournis, il résulte que le trafic n'est pas assez important pour motiver les dépenses élevées pour l'établissement à double voie.

» A ce sujet, l'horaire actuel sur les lignes 56 (St. Nicolas-Termonde) et 57 (Zelzate-Termonde-Alost) ne peut être pris comme critère étant donné que, du fait de circonstances passagères, des voitures motrices sont mises en service dont le nombre limité de places disponibles est plus grand que celui des trains à vapeur légers qui en temps normal s'avèrent nécessaires pour un trafic du même volume.

» Comme circonstance exceptionnelle, il y a lieu de signaler spécialement le détournement via Termonde d'ouvriers de la région de St. Nicolas qui utilisaient précédemment les trains Malines-Terneuzen et qui reprendront ces trains aussitôt que la ligne sera rétablie. Le nécessaire est fait pour reconstruire à cette fin, dans un avenir prochain, les ponts de Tamise et de Willebroeck.

» Les quelques parcours supplémentaires au moyen de voitures motrices ne nécessitent pas d'ailleurs, au point de vue de la sécurité de l'exploitation, la mise à double voie.

» La Société Nationale des Chemins de fer belges signale en outre qu'une double voie n'a jamais existé à cet endroit puisque lors de l'achèvement en 1940 du nouveau pont (voie unique), le pont provisoire établi par les Allemands durant la guerre précédente a été mis hors de service. »

**

Aucun élément nouveau, de nature à faire modifier notre manière de voir, n'est intervenu jusqu'à présent.

VRAAG :

Werd het eenheidssyndicaat erkend onder inachtneming van de bij het Statuut van het personeel voorziene voorwaarden ?

ANTWOORD :

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen heeft het « Eenheidssyndicaat » niet erkend.

Op de vergadering van 26 November laatstleden van de Nationale Paritaire Commissie van de Maatschappij hebben de « Onafhankelijke Algemeene Bond van S.L.T.T.L. » en het « Nationaal Syndicaat van S.P.T.T.Z.L. » gevraagd om te worden beschouwd als organisatie erkend onder de benaming « Sector Spoorwegpersoneel van de Algemeene Centrale der Openbare Diensten ».

Die samensmelting en de nieuwe benaming werden door voornoemde Commissie goedgekeurd met 18 stemmen bij 2 onthoudingen. Er was hoegenaamd geen verzet.

Daar de stemming van de Nationale Paritaire Commissie geldig is, heeft de Maatschappij de nieuwe benaming erkend.

De ingediende amendementen 189 van 19 Februari 1947 en 113 van 22 Januari 1947, uitgaande van den heer Loos, werden onderzocht en besproken.

De eventualiteit van het levenslang behoud aan de ouders van kroostrijke gezinnen van de tariefvermindering op de spoorwegen wordt in overweging genomen bij de studie van het thans bij de Regeering ingediend algemeen vraagstuk van de vermindering.

De Minister van Verkeerswezen is de meening toegedaan dat, in afwachting, het door den heer Loos voorgesteld amendement niet dient aangenomen.

Het door dezen laatste gevraagd krediet van 4 miljoen is trouwens niet voldoende om de spoorwegmaatschappijen te vergoeden ten bedragen van de helft van het verlies aan ontvangsten dat zij uit hoofde van bedoelde uitbreiding zouden lijden. Volgens gedane ramingen, zou het noodige krediet 10.500.000 frank bedragen.

Dit amendement wordt met 9 stemmen tegen 8 stemmen door de Commissie aangenomen.

Het tweede gedeelte van het amendement 113 — het eerste gedeelte werd door den heer Loos ingetrokken, — werd door de Commissie met 10 stemmen tegen 9 stemmen aangenomen.

Vóór de stemming over deze amendementen was de begroting in haar geheel ter stemming gelegd en met staking van stemmen, 8 tegen 8, verworpen.

Het verslag werd aangenomen met 10 stemmen, 9 tegen en 1 onthouding.

De Verslaggever,

B. VAN ACKER.

De Voorzitter,

J. LAHAUT.

QUESTION :

La reconnaissance du Syndicat Unique a-t-elle été réalisée en respectant les conditions prévues au Statut du personnel ?

RÉPONSE :

La Société Nationale des Chemins de fer belges n'a pas reconnu le « Syndicat Unique ».

En séance du 26 novembre dernier de la Commission Paritaire Nationale de la Société, la « Fédération Générale Indépendante des C.M.T.T.A. » et le « Syndicat National des C.P.T.T.M.A. » ont demandé à être considérés comme organisation reconnue sous la dénomination de « Secteur Cheminots de la Centrale Générale des Services Publics ».

Cette fusion et la nouvelle dénomination ont été acceptées par la Commission précitée, par 18 voix et 2 abstentions. Il n'y a eu aucune opposition.

Le vote de la Commission Paritaire Nationale étant valable, la Société a reconnu la nouvelle dénomination.

Les amendements proposés par M. Loos (n° 189 du 19 février 1947 et 113 du 22 janvier 1947) ont été examinés et discutés.

L'éventualité du maintien à vie aux parents de familles nombreuses de la réduction de tarif sur les chemins de fer est envisagée, dans l'étude du problème général des réductions dont le Gouvernement est saisi pour le moment.

Le Ministre des Communications est d'avis qu'en attendant il n'y a pas lieu d'accepter l'amendement proposé par M. Loos.

Le crédit de 4 millions postulé par ce dernier n'est d'ailleurs pas suffisant pour dédommager les sociétés de chemins de fer, à concurrence de la moitié des pertes de recettes qu'elles subiraient du chef de l'extension envisagée. Suivant les estimations faites, le crédit nécessaire serait de l'ordre de 10.500.000 francs.

La Commission a adopté cet amendement par 9 voix contre 8.

La deuxième partie de l'amendement n° 113, la première partie ayant été retirée par M. Loos, fut adoptée par la Commission par 10 voix contre 9.

L'ensemble du budget, ayant été mis aux voix avant le vote sur ces amendements, fut repoussé à parité de voix par 8 voix contre 8.

Le rapport fut adopté par 10 voix contre 9 et 1 abstention.

Le Rapporteur,

B. VAN ACKER.

Le Président,

J. LAHAUT.

AMENDEMENTEN GOEDGEKEURD

DOOR DE COMMISSIE.

ART. 58 (van de tabel).

Het cijfer van « 20.050.000 frank », vervangen door « 24.050.000 frank ».

zijnde een verhooging van 4.000.000 frank om de N. M. B. S. toe te laten reductiekaarten van 50 t. h. toe te kennen levenslang aan de ouders van kroostrijke gezinnen met minstens vier kinderen in leven welke ook de ouderdom dezer kinderen weze (de kinderen in militairen dienst overleden of verdwenen gedurende de veldtochten van 1914-1918 en 1940-1945 kunnende bijgerekend worden om tot het getal van 4 kinderen in leven te komen).

ART. 70.

10.000.000 frank.

Dit artikel weglaten.

AMENDEMENTS ADOPTES

PAR LA COMMISSION.

ART. 58 (du tableau).

Remplacer le chiffre de « 20.050.000 francs », par « 24.050.000 francs ».

soit une majoration de 4.000.000 de francs pour permettre à la S. N. C. F. B. d'octroyer des cartes de réduction de 50 p. c. viagères aux parents de familles nombreuses composées d'au moins quatre enfants en vie, quel que soit l'âge de ces enfants (les enfants morts en service militaire ou disparus au cours des campagnes de 1914-1918 et 1940-1945 peuvent entrer en ligne de compte pour arriver au chiffre de 4 enfants en vie).

ART. 70.

10.000.000 de francs.

Supprimer cet article.