

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1954-1955.

19 JANUARI 1955.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1955.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR
HET VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT
DOOR DE HEER DE KINDER.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN.

Uwe Commissie heeft vier vergaderingen besteed aan de bespreking van dit wetsontwerp.

De Minister gaf een uiteenzetting van de belangrijkste vraagstukken die tot de bevoegdheid van zijn Departement behoren en talrijke commissieleden namen deel aan de bespreking. Een indrukwekkend aantal vragen werden gesteld.

In dit verslag zullen wij achtereenvolgens een kort overzicht geven van de vraagstukken betreffende de grote besturen die van het departement afhangen, een vollediger uiteenzetting betreffende het Bestuur van Posterijen en een overzicht van de werkzaamheden van de sociale dienst van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

Bovendien zullen wij de kwestie van de electrificatie der spoorwegen behandelen vanuit het standpunt van de vrijwaring der economische en culturele belangen van onze beide nationale volksgemeenschappen.

In een laatste paragraaf zal gehandeld worden over de exploitatie van de vrachtboot die aan het Bestuur van het Zeewezen toebehoort.

Ten slotte zal het amendement dat door de heer Jaminet c. s. werd voorgesteld aanleiding geven tot een uiteenzetting over de vooruitzichten inzake televisie.

(1) Samenstelling van de Commissie : de heren Brunfaut, voorzitter; Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Parisis, Tanghe, Van Acker (Benoit), Vergels, Verhamme. — Castel, Cugnon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Namèche, Peiffer, Rommée, Thys, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

Zie :

4 - XVI (1954-1955).

— N° 1 : Begroting.

— N°s 2 en 3 : Amendementen.

Chambre des Représentants

SESSION 1954-1955.

19 JANVIER 1955.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1955.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)
PAR M. DE KINDER.

MESDAMES, MESSIEURS.

Votre commission a consacré quatre séances à la discussion de ce projet de loi.

Le Ministre donna un exposé des plus importants problèmes qui se posent à son Département et de nombreux commissaires intervinrent dans la discussion. Des questions, en nombre impressionnant, furent posées.

Dans le présent rapport nous donnerons successivement un court aperçu des problèmes se rapportant aux grandes administrations relevant du département, un exposé plus complet relatif à l'Administration des Postes et un inventaire de l'activité du service social de la Société Nationale des Chemins de fer.

En outre, nous examinerons le problème de l'électrification du réseau ferroviaire sous l'angle de la préservation des intérêts économiques et culturels de nos deux communautés nationales.

Un dernier paragraphe aura trait à l'exploitation du cargo appartenant à l'Administration de la Marine.

Enfin, l'amendement introduit par M. Jaminet et consorts fournira l'occasion d'exposer les préoccupations actuelles en matière de télévision.

(1) Composition de la Commission : MM. Brunfaut, président; Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Parisis, Tanghe, Van Acker (Benoit), Vergels, Verhamme. — Castel, Cugnon, De Kinder, Geldof, Hicquet, Namèche, Peiffer, Rommée, Thys, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

Voir :

4 - XVI (1954-1955).

— N° 1 : Budget.

— N°s 2 et 3 : Amendements.

Alleen de antwoorden waarvan de uiteenzetting te veel plaats zou innemen of die slechts van louter plaatselijk belang zijn, werden rechtstreeks verstrekt aan de commissieleden die ze hebben gesteld. Ze werden daarenboven neergelegd ter Griffie, waar men er inzage kan nemen. Al de andere komen voor aan het slot van dit verslag.

* * *

Uit de vergelijking tussen de begroting voor 1954 en die voor 1955 blijkt een verhoging van 333 miljoen frank, zegge van 4.533.273.000 frank tot 4.866.433.000 frank. Deze verhoging vloeit voort uit de volgende posten :

1. — Tussenkost van de Staat in de interesten verschuldigd op de leningen aangaande voor de electrificatiekosten van de N.M.B.S. : 200 miljoen;
2. — Vergoeding toegekend aan de N.M.B.S. wegens de verplichte toepassing van een degressief tarief voor het transitovervoer door het Groothertogdom : 13,5 miljoen;
3. — Vergoeding toegekend aan de N.M.B.S. wegens de verhoging van de toegekende pensioenen aan de oudstrijders en gelijkgestelden : 22 miljoen frank;
4. — Kredieten ter beschikking van de R.L.W. gesteld : 8.700.000 frank;
5. — Kredieten voor de televisie bestemd : 47.600.000 frank;
6. — Financiële lasten voor radio en televisie : 17 miljoen frank;
7. — Toelagen voor de radio-werelduitzendingen : 10 miljoen frank;
8. — Sociaal toerisme : 9.400.000 frank;
9. — Gewoon toerisme : 9.800.000 frank.

Daarenboven werden belangrijke besparingen gedaan op de uitgaven voor materieel der verschillende diensten van het Departement en op de werkingsuitgaven van het Bestuur der Posterijen.

De verhoging met 333 miljoen frank, waarvan hoger sprake is, is berekend in vergelijking met de begroting zoals deze door de vorige Regering werd ingediend; in vergelijking met de begroting voor 1954, door de huidige Regering gewijzigd, bedraagt de verhoging slechts 90 miljoen.

* * *

BONDIG ONDERZOEK VAN DE VRAAGSTUKKEN BETREFFENDE DE VERSCHILLENDE DIENSTEN VAN HET DEPARTEMENT.

1. — Zeewezen.

De exploitatie der pakketboten Oostende-Dover sluit met een boni. Nochtans overweegt het departement thans de middelen om de industriële boekhouding er van te verbeteren.

Onze vloot heeft een uitstekend rendement, maar ze is verouderd.

De vorige Minister had een nieuwe pakketboot besteld; zodra de huidige Minister de leiding van het Departement in handen nam, heeft hij er een tweede besteld, en men voorziet voor 1958, het jaar van de Tentoonstelling, tijdens hetwelk een druk verkeer van uit Groot-Brittannië mag verwacht worden, dat het nodig zal zijn een derde mailboot te bestellen.

In verband hiermede werd gevraagd of men geen nieuwe ferry-car moest laten bouwen. Hiervan heeft men afgezien, daar een dergelijk schip inderdaad zeer duur is en slechts 3 maanden 's jaars zou kunnen gebruikt worden. De rentabiliteit er van kan bijgevolg niet worden verzekerd.

Seules les réponses dont le développement prendrait trop de place ou qui ne présentent qu'un intérêt purement local ont été fournies directement aux commissaires qui les ont posées. Elles sont d'autre part déposées au Greffe où elles peuvent être consultées. Toutes les autres seront publiées à la fin de ce rapport.

* * *

La comparaison des budgets 1954 et 1955 fait ressortir une augmentation de 333 millions de francs, soit de 4 milliards 533.273.000 francs, à 4.866.433.000 francs. Celle-ci provient des postes suivants :

1. — Intervention de l'Etat dans la charge des intérêts dus pour les emprunts contractés en vue de l'électrification de la S.N.C.F.B. : 200 millions;
2. — Indemnité accordée à la S.N.C.F.B. en compensation de l'obligation d'appliquer un tarif dégressif aux transports transitants par le Grand-Duché : 13 millions et demi;
3. — Indemnité allouée à la S.N.C.F.B. en compensation des majorations de pension accordées aux anciens combattants et assimilés : 22 millions de francs;
4. — Crédits mis à la disposition de la R. V. A. : 8.700.000 francs;
5. — Crédits mis à la disposition de la télévision : 47.600.000 francs;
6. — Charges financières pour la radio et la télévision : 17 millions;
7. — Subsidés pour la radio mondiale : 10 millions de francs;
8. — Tourisme social : 9.400.000 francs;
9. — Tourisme ordinaire : 9.800.000 francs.

Par ailleurs, on a fait des économies importantes en ce qui concerne les dépenses de matériel des divers services du Département et les dépenses de fonctionnement de l'Administration des Postes.

L'augmentation de 333 millions de francs signalée ci-dessus, est calculée par rapport au budget tel qu'il avait été déposé par le Gouvernement précédent; par rapport au budget 1954 amendé par l'actuel Gouvernement, l'augmentation est de 90 millions seulement.

* * *

EXAMEN SUCCINCT DES PROBLEMES SOULEVES DANS LES DIFFERENTS SERVICES DU DEPARTEMENT.

1. — Marine.

L'exploitation des paquebots Ostende-Douvres est en boni. Cependant le Département examine actuellement les moyens de perfectionner la comptabilité industrielle qui y est en vigueur.

Notre flotte a un excellent rendement, cependant elle a vieilli.

Le Ministre précédent avait commandé un nouveau paquebot; dès que le Ministre actuel est arrivé au Département, il a passé commande pour un second, et on prévoit que pour 1958, année de l'Exposition, où on peut s'attendre à un trafic intense en provenance de la Grande-Bretagne, il faudra commander une troisième malle.

Dans cet ordre d'idées, on a posé la question de savoir s'il ne fallait pas faire construire un nouveau car-ferry. On y a renoncé; en effet, un tel bateau coûte fort cher et il ne pourrait être employé que pendant 3 mois par an. Sa rentabilité ne peut donc pas être assurée. Ceci est

Des te meer, daar voor het jaar 1958 een merkelijke aangroei van het vervoer van motorrijtuigen per vliegtuig kan worden tegemoet gezien. Aan onze luchtvaartlijnen zal gevraagd worden, de inrichting van een nieuwe dienst voor het vervoer van motorrijtuigen te overwegen.

Er werd besloten tot het bouwen van een drijvend dok te Oostende. Dit dok zal nagenoeg 82 miljoen frank kosten. Het zal toelaten veel tijd te sparen bij de exploitatie der mailboten. Daarenboven zal het gebruikt worden door de Zeemacht, mits tussenkomst in de bedrijfskosten.

Wat de handelsvloot betreft is de tussenkomst van het Departement doeltreffend geweest. Aldus heeft het de instemming van de C. M. B. bekomen dat de *nieuwe Congo-Mailboot* in België in plaats van in het buitenland zou worden gebouwd.

Met genoegen stelt men vast, dat de bestellingsboeken des Belgische scheepswerven doorgaans tamelijk goed voorzien zijn. Het Departement waakt er voor dat die toestand behouden blijft.

De kustvaart kent echter een moeilijke tijd. Verschillende lapmiddelen werden aangeprezen, zonder dat een er van een algemene oplossing zou kunnen bijbrengen. Om die reden werd een commissie voor de studie van de kustvaartvraagstukken ingesteld. Deze commissie is samengesteld uit scheepsreders en uit afgevaardigden van de vakverenigingen en van het Bestuur.

2. — Luchtvaart.

Op dit gebied stelt zich een ernstig probleem, dit van de geleidelijke vernieuwing van onze luchtvaart. Het schijnt immers dat de vliegtuigen met ontploffingsmotoren wel dra zullen afgedaan hebben. Bij hun vervanging zal men evenwel uiterst voorzichtig moeten te werk gaan en de in het buitenland opgedane ondervinding niet verwaarlozen.

Voor deze vervanging zal een belangrijk bedrijfskapitaal nodig zijn. Reeds nu moeten de oplossingen van dit vraagstuk worden overwogen.

* * *

De Regie der Luchtwegen moet voor de Sabena een ganse reeks nieuwe gebouwen oprichten. Voormelde maatschappij krijgt de beschikking over deze gebouwen tegen betaling van een huurgeld.

De R. L. W. bouwt eveneens werkplaatsen voor de SABCA. Ze zullen gebruikt worden tegen betaling van een passende vergoeding.

Binnen zeer korte tijd zal een beslissing dienen getroffen omtrent het nieuw gebouw van de luchthaven te Melsbroek. Dit gebouw dient een getuigenis van de Belgische burgerlijke Bouwkunde te worden. Men hoopt dat de aanbesteding tijdens het laatste kwartaal van dit jaar zal kunnen plaats hebben.

* * *

Een nieuw vraagstuk is dit van de Helicopterdiensten. In de belangrijke steden zullen helihavens moeten ingericht worden.

* * *

In verband met de opleiding van de jeugd voor de burgerlijke luchtvaart is de uitbreiding van de School te Grimbergen noodzakelijk gebleken. Daarenboven werd St-Hubert volledig aan het zweefvliegen voorbehouden.

De Staat besteedt ongeveer 8 miljoen per jaar voor de School te Grimbergen. De Sabena komt ongeveer voor hetzelfde bedrag tussen. Bovendien stelt ze haar linktrainers, haar diensten te Melsbroek en haar vliegtuigen ter beschikking van de school. De school werd in 1952 opgericht. Tot nog toe werden reeds drie reeksen cursus-

d'autant plus vrai que pour l'année 1958 on peut envisager un développement appréciable du transport des voitures automobiles par avion. Nos lignes aériennes seront invitées à envisager la création d'un nouveau service destiné au transport des automobiles.

La construction d'un dock flottant à Ostende a été décidée. Ce dock coûtera environ 82 millions. Il permettra de gagner beaucoup de temps en ce qui concerne l'exploitation des mailles. En outre, il sera employé par la Force Navale, moyennant une intervention dans les frais d'exploitation.

Dans le domaine de la marine marchande, l'intervention du Département a été efficace. C'est ainsi qu'il a obtenu l'accord de la C.M.B. pour que la *nouvelle malle congolaise* soit construite en Belgique plutôt qu'à l'étranger.

Il est heureux de constater qu'en général, les carnets de commande des Chantiers navals belges sont assez bien fournis. Les préoccupations du Département sont de maintenir cet état de choses.

Cependant le cabotage traverse une période difficile. On a préconisé différents palliatifs sans qu'aucun d'entre eux ne soit de nature à apporter une solution d'ensemble. C'est la raison pour laquelle une commission d'études des problèmes de cabotage a été constituée. Cette commission est composée d'armateurs et de délégués des syndicats et de l'Administration.

2. — Aéronautique.

Dans ce domaine se pose le grave problème du remplacement progressif de notre flotte aérienne. En effet, il semble que bientôt les avions mus par moteur à explosion seront démodés. Il faudra cependant procéder très prudemment à leur remplacement et ne pas négliger l'expérience acquise à l'étranger.

Ce remplacement demandera une importante mise de fonds. Dès à présent, il faut envisager les solutions à ce problème.

* * *

La Régie des Voies Aériennes est chargée de la construction de toute une série de nouveaux bâtiments pour la Sabena. Ceux-ci sont mis à la disposition de cette société moyennant le paiement d'une location.

La R.V.A. construit également des ateliers pour la SABCA. Ceux-ci seront utilisés moyennant une rétribution convenable.

Très bientôt une décision sera prise en ce qui concerne la nouvelle aérogare de Melsbroek. Ce bâtiment est destiné à devenir un témoignage du génie civil belge. On espère que l'adjudication pourra avoir lieu dans le courant du dernier trimestre de cette année.

* * *

Un nouveau problème est celui posé par les Services d'hélicoptères. Il faudra construire des héliports dans les villes importantes.

* * *

En ce qui concerne la préparation de la jeunesse à l'aviation civile, l'extension de l'Ecole de Grimbergen s'est imposée. D'autre part, Saint-Hubert a été entièrement dévolu au vol à voile.

L'Etat consacre environ 8 millions par an au financement de l'Ecole de Grimbergen. La Sabena intervient pour un montant à peu près identique. En plus, elle met à la disposition de l'école, ses linktrainers, ses services de Melsbroek et ses avions. L'école a été créée en 1952. Trois sessions de cours ont eu lieu jusqu'à présent, une quatrième est en

sen ingericht, en een vierde is aan de gang. Voor de eerste drie reeksen telde men 58 inschrijvingen. 29 kandidaten slaagden in de uitgangsexamens. Twee en twintig onder hen zijn thans in dienst van de Sabena. Het ligt in de bedoeling voortaan in het midden van de cursusperiode een theoretisch schiftingsexamen in te richten. De niet toegelaten kandidaten zouden door militaire vliegeniers vervangen worden.

* * *

In verband met het behoud van het vliegveld te Deurne-Antwerpen rijst een tweevoudig probleem: dit van de veiligheid en dit van de rentabiliteit. Vast staat dat men het niet zal afschaffen zonder eerst met de betrokken gemeentebesturen de zaak te bespreken. Destijds werd over de keuze van Melsbroek als plaats voor de nationale vlieghaven langdurig geredetwist. Nu die keuze is gedaan, zal de vlieghaven evenwel zo moeten ingericht worden dat Antwerpen gemakkelijk en snel kan worden bediend.

3. — Regie van Telegraaf en Telefoon.

Vóór een paar maanden waren de vooruitzichten in de fabrieken voor de constructie van telefoonmaterieel weinig rooskleurig; in een der belangrijkste gespecialiseerde werkplaatsen van het land waren 1.300 arbeiders afgedankt en 600 andere met dezelfde maatregel bedreigd. Op dat ogenblik werd bij dat bedrijf een bestelling van 36.000 nieuwe lijnen door de R.T.T. geplaatst. Daardoor kon de toestand worden opgehelderd en konden zelfs nieuwe arbeiders worden aangeworven.

Er wordt hard gewerkt aan het automatisering van al de netten van het land. Einde 1954 waren er 580.005 abonnees die 817.210 telefoontoestellen in gebruik hadden. Van deze toestellen waren er reeds 76 % geautomatiseerd.

De Regie zou het tariefstelsel moeten wijzigen door er o. m. het begrip degressiviteit in op te nemen.

De Telexverbindingen hebben een grote uitbreiding genomen, maar ook hier zal men het taxatie-systeem moeten herzien. Het centraal bureau voor Telexverbindingen te Brussel is zeer slecht gehuisvest. Er zal moeten gedacht worden aan het optrekken van een nieuw gebouw, waardoor het tevens mogelijk zou zijn al de centrale telefoondiensten te Brussel te groeperen.

De uitbreiding van de mobiele radiotelefonie wordt geremd door de huidige technische omstandigheden.

In de meeste landen zorgen gespecialiseerde diensten voor de voorbereiding van de radio- en televisieprogramma's, terwijl het verzenden van de golven er werd toevertrouwd aan het organisme, dat in België aan de Regie van Telegraaf en Telefoon beantwoordt.

4. — Bestuur der Posterijen.

Gezien het belang van de vraagstukken, welke rijzen in verband met de in de werking van dit bestuur aan te brengen wijzigingen, wordt er verder een bijzonder hoofdstuk aan gewijd.

5. — Radio en Televisie.

Vroeger werden de werelduitzendingen van het N. I. R. gesubsidieerd door de Ministeries van Verkeerswezen, Koloniën en Buitenlandse Zaken. De bijdrage van laatstgenoemd departement is weggevallen, en sinds 1953 heeft ook het Ministerie van Koloniën zijn aandeel niet meer betaald. Zulks verklaart waarom op de begroting van Ver-

cours. Pour les trois premières sessions, il y a eu 58 inscriptions. 29 candidats ont satisfait aux épreuves de fin de cours. Vingt-deux sont actuellement en service à la Sabena. On compte à l'avenir faire passer un examen théorique préliminaire au milieu de la session. Les candidats éliminés seraient remplacés par des aviateurs militaires.

* * *

Le maintien de l'aérodrome de Deurne-Anvers pose un double problème : celui de la sécurité et celui de la rentabilité. Une chose est certaine, c'est qu'on ne le supprimera pas sans en avoir discuté préalablement avec les administrations communales intéressées. Naguère on a discuté du choix de Melsbroek comme emplacement de l'aéroport national. Cependant, maintenant que c'est chose faite, il faudra l'organiser de telle sorte qu'Anvers puisse être facilement et rapidement desservi.

3. — Régie des Télégraphes et des Téléphones.

Il y a quelques mois, les perspectives d'activité dans les usines de construction de matériel téléphonique étaient sombres; 1.300 ouvriers avaient été remerciés dans un des plus importants ateliers spécialisés du pays et une menace supplémentaire pesait sur 600 autres ouvriers. C'est à ce moment que 36.000 lignes nouvelles furent commandées à cette industrie par la R. T. T. ce qui permit de clarifier la situation et même d'embaucher de nouveaux ouvriers.

L'automatisation de tous les réseaux du pays est poussée activement. Fin novembre 1954, il y avait 580.005 abonnés employant 817.210 postes téléphoniques. L'automatisation avait été poussée à raison de 76 % de ces derniers.

La Régie devrait procéder à une réadaptation du système tarifaire en y incorporant notamment la notion de dégressivité.

Le Telex a pris une très grande extension, mais là encore il faudra revoir la taxation. Le bureau central des Telex à Bruxelles est logé dans de très mauvaises conditions. Il faudra envisager la construction d'un nouveau bâtiment qui permettrait également de grouper à Bruxelles tous les services centraux téléphoniques.

L'extension de la radiotéléphonie mobile est freinée par les conditions techniques actuelles.

Dans la plupart des pays, la préparation des programmes de radio et de télévision est assurée par des services spécialisés, cependant que la transmission des ondes est confiée à l'organisme qui correspond en Belgique à la Régie des Télégraphes et des Téléphones.

4. — Administration des Postes.

Vu l'importance des problèmes posés par les réformes à apporter au fonctionnement de cette administration, un chapitre spécial y est consacré plus loin.

5. — Radio et Télévision.

Précédemment les émissions mondiales de l'I.N.R. étaient subventionnées par les Ministères des Communications, des Colonies et des Affaires étrangères. Ce dernier département a supprimé son intervention, tandis que le Ministère des Colonies n'a plus payé sa quote-part depuis 1953. C'est la raison pour laquelle le budget des communications pré-

keerswezen in het betrokken artikel één verhoging van 10.000.000 frank voorkomt.

* * *

Op het gebied van de Televisie, wij komen er verder op terug bij de bespreking van het door de heren Jaminet c. s. ingediend amendement, rijzen ingewikkelde problemen.

Het is verkeerd te geloven dat verschillende gewestelijke studio's zouden kunnen opgericht worden. De kosten zouden zulks onmogelijk maken, het is niet denkbaar dat in een klein land als België, onder voorwendsel van culturele zelfstandigheid, twee garderobes, twee decormagazijnen, twee technische synchronisatieuitrustingen zouden opgericht worden.

Willen wij een behoorlijke Televisie krijgen, dan moet er aan gedacht worden talrijke uitwisselingen met het buitenland te doen. Onze programma's zullen echter van een hoog gehalte moeten zijn om door onze partners te worden aanvaard.

De Televisie zal toelaten de werkzaamheden van twee cultuurgemeenschappen te coördineren op een wijze die veel vruchtbaarder zal zijn dan thans voor de Radio het geval is. Verder dient een nauwe samenwerking tussen radio en T.V. overwogen. Bepaalde programma's kunnen terzelfdertijd voor de twee zenders worden opgenomen. Op dat gebied zal alleszins zuinig dienen te werk gegaan, want deze vertoningen kosten uiterst duur. Ze moeten rechtstreeks uitgezonden, want de film komt, wegens auteursrechten nog duurder.

6. — Toerisme.

De propaganda- en publiciteitskredieten ten behoeve van het Commissariaat-generaal voor Toerisme konden tot 19,5 miljoen worden verhoogd. Dit is een goede maatregel, want deze activiteit is zeer bevorderlijk voor de Belgische economie. Uit de door het Commissariaat-generaal voor Toerisme opgemaakte statistieken is gebleken dat deze publiciteit zeer renderend is. Bij gebrek aan kredieten was het, spijtig genoeg, niet mogelijk een zeker aantal landen die in zake toeristencléentele interessant zijn, te bereiken. Deze leemte zal nu aangevuld worden.

In verband met de Tentoonstelling van 1958 stelt zich zeer scherp het vraagstuk van de huisvesting der bezoekers. In vele steden is de hotelaccommodatie sinds vóór de oorlog verminderd. Een speciaal krediet werd opgenomen bestemd om de plaatselijke verenigingen van hotelhouders aan te zetten hotels zonder restaurant op te richten. Deze organismen zullen er toe aangespoord worden tevens goedkopere kamers voor het sociaal toerisme in te richten. In dit verband moet eens te meer worden vastgesteld, dat de Staat dergelijke inrichtingen niet zelf mag oprichten maar zich moet beperken tot het uitlokken van nieuwe initiatieven.

Volgens de verstrekte gegevens wordt er voor 1958 een zeer grote toeloop van buitenlandse toeristen voorzien. Uit de Verenigde Staten b.v. wordt gemeld dat de ganse vervoercapaciteit ter gelegenheid van de Tentoonstelling zal aangewend worden. Er wordt er overwogen, buiten de gewone vliegtuigen en pakketboten, lijnen die gewoonlijk andere bestemmingen hebben, om te leiden.

Daarenboven zal tegen 1958 de afstand Parijs-Brussel per trein in minder dan 3 uur afgelegd worden en Antwerpen-Roosendaal zal volledig geëlectriceerd zijn. Dit zijn belangrijke factoren voor de verhoging van het aantal buitenlandse bezoekers.

* * *

Het *ristorno* « Westtoerisme » dat veel heeft bijgedragen voor de spreiding van het toeristisch seizoen aan de Kust werd behouden.

* * *

voit une augmentation de 10.000.000 de francs à l'article correspondant.

* * *

Dans le domaine de la Télévision, sur lequel nous reviendrons plus loin à l'occasion de la discussion de l'amendement déposé par MM. Jaminet et consorts, des problèmes complexes se posent.

Ce serait une erreur de croire qu'il soit possible d'installer divers studios régionaux. Leur coût serait prohibitif et l'on ne peut imaginer dans un petit pays comme la Belgique, sous prétexte d'autonomie culturelle, la création de deux garde-robes, deux magasins à décors, deux équipements techniques de synchronisation.

Si nous voulons obtenir une Télévision convenable, il faudra songer à faire de nombreux échanges avec l'étranger; nos programmes devront être de haute tenue, pour qu'ils soient acceptés par nos partenaires.

La Télévision permettra de coordonner les activités des deux communautés culturelles d'une manière beaucoup plus fructueuse que ce n'est le cas pour la radio. De même, on peut envisager une collaboration étroite entre la radio et la T.V. Certains programmes peuvent être enregistrés en même temps pour les deux émissions. De toute façon, des économies devront être faites dans ce domaine, ces spectacles coûtant extrêmement cher. Ceux-ci sont à réaliser en direct, le film coûtant encore plus cher à cause des droits d'auteur.

6. — Tourisme.

Les crédits de propagande et de publicité destinés au Commissariat général au Tourisme ont pu être portés à 19,5 millions. C'est une bonne mesure, car cette activité apporte un appoint considérable à l'économie belge. On a pu voir dans les statistiques établies par le Commissariat général au Tourisme que cette publicité est très rentable. Malheureusement, faute de crédits, toute une série de pays intéressants du point de vue de la clientèle touristique n'ont pu être touchés. Maintenant, cette lacune sera comblée.

L'Exposition de 1958 pose avec une grande acuité le problème de l'hébergement des visiteurs. Dans beaucoup de villes, la capacité hôtelière a diminué depuis avant la guerre. Un crédit spécial destiné à encourager les associations hôtelières locales en vue de créer des hôtels sans restaurant, a été inscrit. Ces organismes seront incités à prévoir également des chambres moins chères destinées au tourisme social. A ce propos, il faut constater une fois de plus que l'Etat ne peut pas construire lui-même ces établissements, mais qu'il doit se borner à susciter des initiatives nouvelles.

D'après les renseignements qui ont été fournis, il faut s'attendre, en 1958, à un très grand afflux de touristes étrangers. Des Etats-Unis, par exemple, on annonce, dès à présent, que toute la capacité de transport sera mise en œuvre à l'occasion de l'Exposition. En plus des avions et des paquebots réguliers, on songe à dérouter des lignes qui normalement vont vers d'autres destinations.

D'autre part, d'ici 1958, on pourra parcourir le trajet Paris-Bruxelles en moins de 3 heures et Anvers-Roosendaal sera complètement électrifié. Ce sont là des facteurs importants pour l'accroissement du nombre de visiteurs étrangers.

* * *

La *ristourne* Westtourisme qui a largement contribué à l'étalement de la saison touristique au Littoral a été maintenue.

* * *

De kredieten voor de heruitrusting van de streek Ardenne-Maas werden dit jaar opnieuw uitgetrokken. De Minister heeft de verantwoordelijke organismen evenwel verzocht van gecoördineerde plannen voor te leggen waarin de diverse kredietmogelijkheden, die in de andere begrotingen voorkomen, worden uiteengezet.

De kredieten voor het sociaal toerisme werden eveneens verhoogd. Op dit gebied werd uitstekend werk verricht, en van jaar tot jaar wordt de uitrusting uitgebreid en verbeterd.

7. — Binnenscheepvaart.

De politiek in zake binnenscheepvaart doet problemen van het grootste gewicht rijzen in het kader van de coördinatie van het vervoer. Ze worden door het Departement met zorg bestudeerd.

8. — Tramverkeer.

De kwestie van de afschaffing der trams werd herhaaldelijk te berde gebracht, zowel in gespecialiseerde kringen als onder het grote publiek.

Om deze kwestie objectief te beslechten, moet men rekening houden met allerlei elementen. Zo mag, bij voorbeeld, niet uit het oog worden verloren dat België te allen tijde een wereldfaam heeft genoten op het gebied van de constructie van tramrijtuigen. Tussen de twee wereldoorlogen hebben wij weliswaar in dit opzicht een inzinking doorgemaakt. Maar onze constructeurs zijn deze intussen te boven gekomen, en zijn thans in staat materieel te vervaardigen, dat de vergelijking met de buitenlandse productie glansrijk kan doorstaan. Om uit die gunstige toestand ten volle voordeel te halen, moet onze nijverheid over een binnenlandse markt kunnen beschikken.

Daarenboven hangen wij voor de bouw van de autobussen, waarmee men de trams wil vervangen, in ruime mate af van de buitenlandse leveranciers. Stippen wij daarbij nog aan dat wat de drijfkracht betreft de toestand identiek is.

Uit het oogpunt van exploitatie blijft de tram onbetwistbaar het middel voor gemeenschappelijk vervoer, waarmee het grootst mogelijk aantal personen het snelst kan worden vervoerd tegen de laagste prijs.

Dit betekent geenszins dat de tramwegen, zoals zij thans in sommige grote centra bestaan, volledig moeten worden gehandhaafd. Op bepaalde lijnen dienen zij ongetwijfeld vervangen door modern materieel : trolleybussen of gyrobusen, wat voor de nijverheid nieuwe mogelijkheden zal openen.

In het kader van de exploitatie der autobuslijnen rijst het probleem van de « One man car » die in ons land geleidelijk zou moeten worden ingevoerd : zijn indienststelling zou het meteen mogelijk maken de lonen van het personeel te verhogen, en de lijnen intensiever te exploiteren.

9. — Dienst van het Wegverkeer.

Deze dienst werd door de vorige Minister bij het Departement van Verkeerswezen ingelijfd. Dit lijkt een weinig gelukkige oplossing te zijn want, afgezien van de Rijkswacht en van de Plaatselijke Politie welke reeds onder andere departementen ressorteren, blijft de verkeerssignalisatie onder de bevoegdheid van het Ministerie van Openbare Werken.

Uit deze versnippering van het gezag vloeit voort, dat de organisatie van de verkeersveiligheid thans zeer bemoeilijkt is. Het is nodig ten spoedigste tot een hergroepering der bevoegdheden te komen.

Les crédits pour le rééquipement de la région Ardenne-Meuse ont été réinscrits cette année encore. Le Ministre a invité cependant les organismes responsables à lui présenter des plans coordonnés mettant en œuvre les diverses possibilités de crédit que présentent les autres budgets.

Les crédits pour le tourisme social ont également été augmentés. Dans ce secteur, on a fait de l'excellent travail et d'année en année l'équipement s'étend et se perfectionne.

7. — Navigation intérieure.

La politique en matière de navigation intérieure pose des problèmes d'importance capitale dans le cadre de la coordination des transports. Celle-ci, dans ces multiples aspects, fait l'objet des préoccupations du département.

8. — Tramways.

La question de la suppression des tramways a été soulevée à de multiples reprises tant dans les milieux spécialisés que dans le grand public.

Pour trancher la question objectivement, il faut tenir compte de différents éléments. Peut-on oublier par exemple que la Belgique a eu de tout temps une renommée mondiale dans le domaine de la construction des tramways. Dans l'entre-deux-guerres, il est vrai, cette situation s'est détériorée dans une certaine mesure. Nos constructeurs cependant ont remonté le courant depuis lors et sont en mesure de fabriquer maintenant du matériel qui peut rivaliser avec la production étrangère. Afin de pouvoir profiter pleinement de cette position avantageuse, notre industrie doit pouvoir disposer d'un marché intérieur.

D'un autre côté, en matière de construction d'autobus par lesquels on veut remplacer les tramways, nous sommes pour une grande part tributaires de fournisseurs étrangers.

En ce qui concerne l'énergie motrice, la situation est d'ailleurs, soulignons-le, identique.

Se plaçant du point de vue de l'exploitation, il est d'autre part incontestable que le tramway reste toujours le moyen de transport en commun par lequel on véhicule le plus rapidement le plus grand nombre de personnes pour la dépense la moins élevée.

Ceci ne veut nullement dire qu'il faille maintenir à 100 % les tramways tels qu'ils existent actuellement dans certains grands centres. Il faudra sans doute, sur certaines lignes, les remplacer par du matériel moderne : trolleybus ou gyrobus, ce qui ouvrira des perspectives nouvelles à l'industrie.

Dans le cadre de l'exploitation des lignes d'autobus se pose le problème du One man car, dont l'introduction dans notre pays devrait se réaliser progressivement car son adoption permettrait d'augmenter à la fois les salaires du personnel et la densité d'exploitation des lignes.

9. — Office de la circulation routière.

Cet office fut rattaché au Département des Communications par le Ministre précédent. Ceci semble une solution peu heureuse car outre que la Gendarmerie et la Police locale dépendent déjà d'autres départements, la signalisation routière continue à ressortir au Ministère des Travaux publics.

Il résulte de cette dispersion de l'autorité que l'organisation de la sécurité routière est actuellement fort difficile. Il est nécessaire d'en arriver au plus tôt à un regroupement des compétences.

10. — Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding.

Het bestaan van het Nationaal Bureau voor de voltooiing der Noord-Zuidverbinding, dat einde 1954 ophield, werd verlengd tot in 1955 met het doel het programma der werken te voltooien.

De gebouwen die werden opgetrokken strekken onze tijd tot eer. Zij doen echter voor de N. M. B. S. exploitatieproblemen oprijzen.

Het programma van de nog uit te voeren werken is nog zeer omvangrijk: de reeds opgetrokken gebouwen moeten afgewerkt, de tunnels aan het Zuidstation moeten voltooid, de werken van burgerlijke bouwkunde aan het Noordstation moeten voortgezet, de brieversorteringdienst moet gebouwd en uitgerust worden, alsook de administratiegebouwen van Verkeerswezen.

Eveneens rijst een vraagstuk in verband met het aanwenden der beschikbaar geworden gronden. Aan het Noordstation, bijvoorbeeld, dient de toekomst gevrijwaard en moet men rekening houden met de mogelijkheid om later ondergrondse doorgangen voor de trams aan te leggen.

11. — N. M. B. S.

Het is overbodig, binnen het kader van dit verslag, uit te weiden over de financiële toestand van de N. M. B. S.

De studie van de sanering van de toestand wordt voortgezet maar de volstrekt noodzakelijke, belangrijke hervormingen zullen zich over verscheidene jaren uitstrekken.

De voorganger van de huidige Minister had besloten de economische toelagen te vervangen door de vergoeding van de door de Maatschappij gepresteerde diensten. Die vergoeding is nochtans ontoereikend gebleken. De bijdragen tot het vernieuwingsfonds kunnen evenmin in alle behoeften voorzien. Zoals bekend, wordt thans overgegaan tot de versnelde vervanging van het rollend materieel. De houten rijkstuggen en de stoomlokomotieven zullen buiten dienst worden gesteld naar gelang van de mogelijkheden.

De nijverheid moet overgaan tot de rationalisatie en de omvorming van haar installaties. De spoorwegmaterieel-industrie heeft inderdaad nog een belangrijke rol in 's lands bedrijfsleven te vervullen. Het bewijs hiervan wordt geleverd door het feit, dat zij nog talrijke prijsaanvragen uit het buitenland ontvangt, waaraan zij het gewenste gevolg niet kan geven.

De kwestie van de vernieuwing der stations Mechelen en Luik-Guillemins is reeds ver gevorderd. Een eerste reeks werken zal in 1955 worden uitgevoerd.

UITEENZETTING OVER HET BESTUUR DER POSTERIJEN.

Het huidige statuut van het Bestuur der Posterijen berust op de wet van 30 Mei 1879, houdende codificatie van de postwetgeving, en op die van 15 Mei 1846 op de comptabiliteit van de Staat.

In het Departement van Verkeerswezen was het lot der Posterijen lange tijd verbonden aan dat van de spoorwegen en van de Telegraaf en Telefoon. Het ene voor, het andere na, hebben deze twee belangrijke organismen zich uit de groep losgemaakt, waardoor de Posterijen van sommige technische mogelijkheden werden beroofd.

Daarentegen nam hun eigen activiteit een aanzienlijke uitbreiding.

Deze evolutie blijkt uit de grafieken, die ter voorlichting van onze collega's bij dit verslag zijn gevoegd.

Zo bedroeg de omvang van de correspondentie, die in

10. — Office National de la Jonction.

L'existence de l'Office National de la Jonction qui venait à expiration fin 1954, a été prorogée jusqu'en 1955, afin d'achever le programme des travaux.

Les bâtiments construits sont dignes de notre époque. Ils posent cependant des problèmes d'exploitation à la S. N. C. B.

Le programme des travaux qui restent à réaliser, est encore très important: il faut parachever les bâtiments déjà construits, achever les tunnels de la gare du Midi et poursuivre les travaux de génie civil au Nord, construire et équiper le tri postal et les bâtiments administratifs des Communications.

Il se pose aussi un problème d'utilisation de terrains devenus disponibles. A la gare du Nord, par exemple, il faudra sauvegarder l'avenir et prévoir la possibilité de créer ultérieurement des passages souterrains pour tramways.

11. — S. N. C. F. B.

Il est inutile de s'étendre longuement dans le cadre du présent rapport sur la situation financière de la S.N.C.F.B.

L'étude de l'assainissement continue son cours, mais les réformes importantes indispensables s'étaleront évidemment sur plusieurs années.

Le prédécesseur de l'actuel Ministre avait décidé de remplacer les subventions économiques par la rémunération des services rendus par la Société. Il est apparu cependant que cette rémunération est insuffisante. De même, les apports au fonds de renouvellement sont loin de pouvoir satisfaire à tous les besoins. Comme on le sait on procède actuellement au remplacement accéléré du matériel roulant. Les wagons de bois et les locomotives à vapeur, seront retirés du service au fur et à mesure des possibilités.

L'industrie doit procéder à la rationalisation et à la reconversion de ses installations. En effet, l'industrie du matériel des chemins de fer a encore un rôle important à jouer dans l'économie nationale. La preuve en est fournie par le fait qu'elle reçoit encore de nombreuses demandes de prix de l'étranger, demandes auxquelles elle ne peut donner la suite requise.

La question du renouvellement des gares de Malines et de Liège-Guillemins a fortement progressé. Une première tranche de travaux sera exécutée en 1955.

EXPOSE SUR L'ADMINISTRATION DES POSTES.

Le statut actuel de l'administration des Postes repose sur la loi du 30 mai 1879, portant codification de la législation postale et sur celle du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat.

Longtemps le sort de la Poste fut lié, au sein du Département des Communications, à celui du chemin de fer et des Télégraphes et Téléphones. Successivement, ces deux importants organismes se détachèrent du groupe, ce qui n'a pas manqué d'enlever à la Poste certaines possibilités techniques.

Par contre, elle a vu son activité propre s'amplifier dans une proportion énorme.

Les graphiques annexés au présent rapport et destinés à informer nos collègues témoignent de cette évolution.

C'est ainsi que le mouvement général des correspon-

1913 over 937 miljoen poststukken liep, meer dan twee milliard in 1953.

Die ontwikkelingscurve vinden we, nog duidelijker afgetekend terug bij de financiële verrichtingen waardoor de Posterijen, met hun aanhangsel, het Bestuur der Postchecks, de drievoudige rol vervullen van financiële assistent van de handel, de nijverheid en de Staat, van volksbank en van regulator van de geldomloop. We stellen inderdaad vast dat die belangrijke financiële verrichtingen, ten getale van 29.050.000 in 1913, tot 197.059.000 zijn opgelopen in 1953. Zij zijn dus in veertig jaar tijds verzesvoudigd.

Buiten hun aanvankelijke bevoegdheden, namelijk het vervoer van de correspondentie met daarnaast, sedert lang reeds, het overbrengen van gelden voor rekening van derden, werden de Posterijen stilaan belast met allerlei diensten waarvoor de Staat of de parastatale instellingen in betrekking zijn met de bevolking, ondermeer :

- de verkoop van fiscale zegels voor rekening van het Ministerie van Financiën;
- de aflevering van visverloven voor rekening van het Bestuur van Waters en Bossen;
- de aflevering van lijfrentekaarten en -zegels voor het Ministerie van Arbeid; van de formulieren voor de Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid;
- de uitbetaling van de vacatiekaarten voor rekening van de Rijkskas voor Jaarlijks Verlof;
- de verkoop van biljetten van de Koloniale Loterij en de uitkering van de loten;
- de verdeling van de brandstof voor de openbare instellingen, voor rekening van het Ministerie van Openbare Werken;
- het in ontvangst nemen, en soms het bestellen van colli's voor de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen;
- in sommige gevallen het toezicht op een telefooncentrale, het in ontvangst nemen en bestellen van telegrammen, voor rekening van de Regie van Telegraaf en Telefoon.

Voeg daarbij nog de volledige buitendienst van de Spaarkas en heel de dienst der handelseffecten, waar de banken het weinig renderend achten die inningen te doen.

Een overzicht — hoe bondig ook — van de activiteit van de Posterijen zou niettemin onvolledig zijn indien geen melding werd gemaakt van de openbare financiële instelling bij uitstek, welke het Bestuur der Postchecks is en waarvan de opdracht bepaald werd in artikel 7 van de wet van 28 December 1912 houdende de begroting van 's Rijksmiddelen voor het dienstjaar 1913 en die er in bestaat « geldspeciën op lopende rekeningen in bewaring te ontvangen en de betalingen te verrichten welke door checks en overschrijvingen op deze rekeningen aangewezen worden » (1).

Ook hier zal het volstaan enkele cijfers onder ogen te brengen om zich te vergewissen van de geweldige evolutie van deze instelling, die thans een der nuttigste en best georganiseerde van onze openbare diensten is. Vermelden we slechts het aantal rekeningen : 660.000; het aantal verrichtingen : 102.000.000 verrichtingen in 1938, en 170.000.000 in 1953.

Is het dan verwonderlijk, dat de toepassing van de regels vervat in de wetten van 1846 en van 1879 thans dienen herzien te worden ?

Zeker, in 1936 werden wijzigingen aangebracht in de organieke postwet, maar ze hadden in feite slechts betrek-

dances, qui portait en 1913 sur 937 millions d'objets, dépasse les deux milliards en 1953.

Cette courbe évolutive, nous la retrouvons, plus accentuée encore, en ce qui concerne les opérations financières grâce auxquelles la Poste, avec son appendice, l'Office des Chèques postaux, joue le triple rôle d'auxiliaire financier du commerce, de l'industrie et de l'Etat, de banque populaire et de régularisateur de la circulation fiduciaire. Vous constaterez, en effet, que les opérations financières principales, au nombre de 29.050.000 en 1913, ont atteint 197.059.000 en 1953. Elles ont donc sextuplé en l'espace de quarante années.

Outre ses attributions initiales, c'est-à-dire le transport de la pensée écrite doublé depuis très longtemps de la transmission de fonds pour compte de tiers, la Poste a été chargée petit à petit de bien des services pour lesquels l'Etat ou des établissements paraétatiques sont en rapport avec la population, notamment :

- la vente des timbres fiscaux pour le compte du Ministère des Finances;
- la délivrance des permis de pêche, pour le compte de l'Administration des Eaux et Forêts;
- la délivrance des cartes et timbres de retraite, pour le Ministère du Travail; des formulaires pour l'Office National de Sécurité Sociale;
- le paiement des cartes de vacances, pour le compte de la Caisse Nationale des Congés payés;
- la vente de billets de la Loterie Coloniale et le paiement des lots;
- la distribution des combustibles aux établissements publics, pour le compte du Ministère des Travaux publics;
- l'acceptation et parfois la remise de colis, pour la Société Nationale des Chemins de fer;
- dans certains cas, le contrôle d'une centrale téléphonique, l'acceptation et la distribution de télégrammes, pour le compte de la Régie des Télégraphes et Téléphones.

Ajoutez à cette liste tout le service extérieur de la Caisse d'Epargne et tout le service des effets de commerce là où les banques trouvent peu rentable de procéder elles-mêmes à ces recouvrements.

Une esquisse aussi rapide soit-elle de l'activité de la Poste serait néanmoins incomplète si elle ne citait pas l'établissement financier public par excellence qu'est l'Office des Chèques Postaux, dont le rôle fut défini par l'article 7 de la loi du 28 décembre 1912 contenant le budget des Voies et Moyens pour l'exercice 1913 et qui consiste à « recevoir des dépôts d'espèces en comptes courants et à opérer les paiements assignés sur ces comptes par chèques et virements » (1).

Ici encore, il suffira de se pencher sur quelques chiffres pour juger de l'évolution énorme de cette institution qui se classe aujourd'hui parmi les services publics les plus utiles et les mieux organisés. Ne citons que le chiffre de 660.000 comptes; celui de 102.000.000 d'opérations en 1938, devenu 170.000.000 en 1953.

Est-il étonnant dès lors, que l'application des règles contenues dans les lois de 1846 et de 1879 doivent être repensées aujourd'hui ?

Si, en 1936, des modifications ont été apportées à la loi organique postale, elles ne visaient en fait qu'une codifi-

(1) Littera F van het eerste artikel van de organieke postwet van 30 Mei 1879.

(1) Littéra F de l'article premier de la loi organique postale du 30 mai 1879.

king op de codificatie van nieuwe of gewijzigde activiteiten en niet op een renovatie.

Deze renovatie nu werd onlangs door de Minister toevertrouwd aan een Commissie die — tamelijk onjuist — Commissie voor de opvoering van de productiviteit genoemd werd. Hij liet niet na er onmiddellijk aan toe te voegen, dat de hervormingen, welke de werkzaamheden van dat lichaam medebrengen, in geen geval het in actieve dienst zijnde personeel mogen benadelen, wiens verdiensten hij herhaaldelijk heeft onderstreept. Hij deelde de leden der commissie zijn voldoening over het reeds verrichte werk mede.

Genoemde commissie, die in September jl. werd geïnstalleerd, omvat een zestal ambtenaren en afgevaardigden van de drie meest representatieve vakverenigingen van het personeel en beschikt over een zeer beperkt vast secretariaat. Tot nog toe hield zij een vijftigtal vergaderingen en vatte op gelukkige wijze de rationalisatie van de werkmethoden aan.

Onder de reeds ingediende en door ons gelezen verslagen weze hier vermeld :

1. — in het kader van de postbestelling, een voorstel tot het aanbrengen van wijzigingen in de organieke wet, met het doel het gebruik van de particuliere brievenbussen te normaliseren;

2. — een voorstel tot vereenvoudiging van de formaliteiten bij het verzenden van de postpakketten;

3. — een verslag betreffende het verkeer van drukwerk, waarbij wordt voorgesteld voor die stukken een snellere besteldienst op te richten, tegen betaling van een eenvormig bijkomend port voor spoedbestellingen;

4. — een verslag, dat voorstellen bevat voor het verdelen van 400 nieuwe betrekkingen van klerk en van 1.100 nieuwe betrekkingen van brievenbesteller, voor welke betrekkingen een uitbreiding van het kader werd voorgesteld. In dat verband diet te worden gewezen op de inzichten van de Minister bij de Post de enorme achterstand weg te werken van het personeel, de beschikkingen genomen in zake regularisatie van het tijdelijk en hulp-personeel betrekking hebben. Hij heeft dat werk aan de Productiviteitscommissie opgedragen met het doel de gunstigst mogelijke modaliteiten te vinden. Hoofdzaak was de nieuwe betrekkingen zo te verdelen dat in ieder postkantoor en in iedere postdienst, die bij de uitbreidingsmaatregelen betrokken zijn, tevens voldoende speling te laten om de toepassing van de op rationalisatie gebaseerde nieuwe methoden te waarborgen.

* * *

De Commissie voor de opvoering van de productiviteit heeft bovendien in een proefnemingsbureau de vereenvoudiging ter studie gelegd van de postformaliteiten en de uitbreiding van de faciliteiten die aan het publiek worden verleend, terwijl tegelijkertijd getracht wordt verminderde uitgaven te bekomen door verhoging van het rendement voortvloeiend uit de hervorming der methodes zonder te raken aan de standing van het personeel.

Daarin bestaat een der moeilijkste taken; de gemeenschap op de beste wijze van nutte zijn zulks in het kader van de richtlijnen van de Studiecommissie voor de hervorming van de Rijksbesturen en van de gemeenschappelijke verklaring over de productiviteit, afgelegd door de vertegenwoordigers van werkgevers en werknemers.

De enkele schema's, met opzet zeer vereenvoudigd, welke bij dit verslag in bijlage gevoegd zijn, zullen het mogelijk maken na te gaan hoe talrijk en hoe ingewikkeld de opeenvolgende verrichtingen zijn, waarvan de rationalisatie aldus ter studie is gelegd.

* * *

cation d'activités nouvelles ou évoluées et non une rénovation.

En somme, c'est de cette rénovation que le Ministre a chargé tout récemment une Commission nommée assez improprement Commission pour l'Accroissement de la Productivité. Il a eu soin de préciser qu'en aucun cas les réformes consécutives aux travaux de cet organe ne pouvaient léser le personnel en activité de service dont il a, à plusieurs reprises, souligné les mérites. Il a confié aux commissaires sa satisfaction à l'égard du travail déjà fourni par cette Commission.

Installée en septembre dernier, composée d'une demi-douzaine de fonctionnaires et des délégués des trois organisations syndicales les plus représentatives du personnel, pourvue d'un secrétariat permanent très restreint, ladite Commission a tenu jusqu'à présent une cinquantaine de réunions et s'est attaquée avec bonheur à la rationalisation des méthodes de travail.

Parmi les rapports déjà introduits et que nous avons lus, il y a lieu de citer :

1. — dans le cadre de la distribution postale, une proposition de modifications à la loi organique visant à normaliser l'usage des boîtes aux lettres particulières;

2. — une proposition tendant à réduire les formalités à accomplir en vue de l'acheminement des courriers;

3. — un rapport relatif au trafic des imprimés et préconisant la création d'un service plus accéléré de distribution de ces envois moyennant paiement d'une surtaxe uniforme d'urgence;

4. — un rapport contenant des propositions en vue de la répartition de 400 nouveaux emplois de commis et de 1.100 nouveaux emplois de facteurs pour lesquels une extension de cadre a été proposée. A ce sujet, il importe ici de mettre l'accent sur la volonté du Ministre de résorber à la Poste l'énorme arriéré de l'effectif visé par les dispositions prises en matière de régularisation du personnel temporaire et auxiliaire. C'est dans le but de trouver les modalités les plus opportunes qu'il a chargé la Commission de Productivité de ce travail. Il s'agissait de procéder à une répartition des nouveaux emplois, tout en prévoyant dans chaque bureau ou service de poste, visé par les mesures d'extension, une marge de sécurité suffisante pour garantir la mise en application des méthodes nouvelles basées sur la rationalisation.

* * *

La Commission pour l'accroissement de la productivité a en outre mis à l'étude dans un bureau d'expérimentation, la simplification des formalités postales et l'extension des facilités accordées au public, tout en essayant d'atteindre une réduction des dépenses par l'augmentation du rendement, consécutive à une réforme des méthodes et sans pour cela toucher au standing du personnel.

C'est là une tâche des plus ardues entreprise dans l'esprit du meilleur service à rendre à la communauté et entrant dans le cadre des directives de la Commission d'étude pour la réforme des administrations de l'Etat et de la déclaration commune faite par les représentants des employeurs et des travailleurs relative à la productivité.

Les quelques schémas, volontairement très simplifiés, annexés à notre présent rapport, vous permettent de vous rendre compte du nombre et de la complexité des circuits d'opérations dont la rationalisation est ainsi mise à l'étude.

* * *

Een ander belangrijk punt dat door de Minister opgeworpen werd, betreft de betreuwenswaardige toestand der postgebouwen.

Op de 1785 postkantoren van het land zijn er slechts 300 ondergebracht in gebouwen die aan de Staat toebehoren. Indien men alleen de ontvangstkantoren in aanmerking neemt, met uitsluiting dus van de directiediensten en van de hulpkantoren, is de Staat, op een totaal van 682, slechts eigenaar van 253 gebouwen; hij huurt er 402 en bezet er 27 samen met de Regie van Telegraaf en Telefoon of met de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

De dringende behoeften op dit gebied worden op 439.000.000 frank geraamd, namelijk 9.000.000 frank voor de grond, 10.000.000 frank voor de gebouwen, 332.000.000 frank voor nieuwe gebouwen en 88.000.000 frank voor vergroting en modernisatie.

Tijdens de dienstjaren 1947 tot 1953 hebben de Posterijen steeds aangedrongen om de nodige kredieten te bekomen, maar slechts kredieten ten belope van 178.000.000 frank werden toegekend en tot een bedrag van 104.000.000 opgebruikt.

Deze balans is duidelijk genoeg op zichzelf en verklaart de betreuwenswaardige toestand van talrijke lokalen van het Bestuur der Posterijen. Afhangende van de welwillendheid van een ander departement — Openbare Werken —, uitverkoren slachtoffer voor de schrapping der kredieten bij elk plan tot vermindering der uitgaven of tot besparingen, is dit bestuur niet in de mogelijkheid gevolgd te geven aan de rechtmatige klachten van het publiek en een einde te stellen aan de lange rijen voor de loketten.

Iemand die achter het schutsel dat publiek en personeel scheidt kan gaan kijken — en uw verslaggever heeft niet nagelaten dit te doen — zowel in de grootste ontvangsterij van het land, Brussel I, als in een kleine ontvangsterij in de provincie, Gistel bvb. — wordt getroffen door de voorwaarden in de welke het personeel werkt. Hij vraagt zich af hoe het mogelijk is dat de Posterijen, ondanks alles toch nog zonder veel horten en stoten kunnen werken in een zo onhoudbare toestand, en indien hij het lijdzaam geduld van het publiek bewondert dan geldt dit minstens evenzeer voor de prestaties van het personeel.

Aan de Post moet onverwijld haar zelfstandigheid in zake gebouwen teruggeschonken worden. Zonder die zelfstandigheid immers kan een openbare dienst, waarvan het technisch karakter niet meer wordt geloofend, niet langer het hoofd bieden aan zijn zware taak.

Alleen die zelfstandigheid zal het mogelijk maken binnen een korte tijd de grote plannen van het Bestuur der Posterijen te verwezenlijken, inzonderheid die, welke een snelle ontlasting beogen van de centrale sortering- en bestellingsdiensten, welke te Brussel letterlijk overstelpt zijn.

Dank zij die autonomie hoopt men tegen 1958 te Brussel-Zuid, in het midden van het spoorwegknooppunt, een uitgebreid centrum voor mechanische sortering in te richten, dat, naar het schijnt, in zijn soort een der mooiste installaties van de wereld zal zijn.

Het voorontwerp dat, met behulp van architecten en ingenieurs uit de privésector werd opgemaakt, onder de technische controle van het Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding, is klaar en met de bouw kan reeds in de Herfst 1955 een aanvang worden gemaakt.

Het inzicht bestaat tevens de Brusselse agglomeratie te omringen met bestelkantoren, naar het voorbeeld van wat sedert lang reeds in de andere Europese hoofdsteden tot stand werd gebracht.

In afwachting van die verschillende verwezenlijkingen werd in de dringendste behoeften voorzien door het her-

Un autre point important soulevé par le Ministre concerne l'état pénible des bâtiments postaux.

Sur les 1785 bureaux de postes du pays, 300 seulement sont logés dans des bâtiments appartenant à l'Etat. Si l'on n'envisage que les perceptions, à l'exclusion donc des services de direction et des bureaux secondaires, sur un total de 682, l'Etat n'est propriétaire que de 253 bâtiments; il en loue 402 et en occupe 27 avec la Régie des Télégraphes et Téléphones ou la Société nationale des Chemins de fer.

Les besoins urgents dans ce domaine peuvent être évalués à 439.000.000 francs; soit 9.000.000 en terrain, 10.000.000 en immeubles, 332.000.000 en nouvelles constructions et 88.000.000 en agrandissements et modernisations.

Au cours des exercices 1947 à 1953, la Poste n'a pas cessé de solliciter les crédits nécessaires, seulement 178.000.000 de francs de crédits furent accordés et 104 millions utilisés.

Ce bilan parle suffisamment par lui-même et explique la situation lamentable dans laquelle se trouvent de nombreux locaux de l'administration des Postes. Dépendant de la bonne volonté d'un autre département — les Travaux publics — victime prédestinée de la suppression de crédits à chaque offensive de diminution des dépenses ou simplement d'économies, cette administration est dans l'impossibilité de donner suite aux réclamations justifiées du public et de mettre fin au régime des longues files qui stationnent souvent devant les guichets.

Celui qui peut franchir la cloison qui sépare le public du personnel — et votre rapporteur n'a pas manqué de le faire — celui-là, que ce soit dans la plus grande perception du pays — Bruxelles I — ou dans une petite perception de province — Gistel par exemple —, est bouleversé par les conditions dans lesquelles le personnel travaille. Il se demande par quel miracle la poste fonctionne encore, malgré tout, sans trop d'accrocs dans des conditions aussi catastrophiques et s'il a admiré la patience résignée du public, il admire tout autant les performances du personnel.

Il faut, sans plus tarder, rendre à la Poste l'autonomie en matière de bâtiments, sans laquelle un service public dont le caractère technique n'est plus contesté, ne peut faire face à sa tâche difficile.

Seule, cette autonomie permettra de mener à bien et à bref délai, les grands projets de l'administration des Postes, notamment ceux qui visent à dégager rapidement les services du tri central et de la distribution littéralement engorgés à Bruxelles.

Grâce à elle, on espère ériger pour 1958 à Bruxelles-Midi, au centre de l'étoile ferroviaire, un vaste centre de tri mécanisé, qui sera, paraît-il, l'une des plus belles réalisations du genre dans le monde.

L'avant-projet dressé avec l'aide d'architectes et d'ingénieurs du privé, sous le contrôle technique de l'Office national de la Jonction, est au point et la construction pourra être entreprise dès l'automne 1955.

Il entre dans les intentions également de créer une ceinture d'offices distributeurs dans l'agglomération bruxelloise à l'instar de ce qui existe depuis longtemps dans les autres capitales européennes.

En attendant ces diverses réalisations il a été paré au plus pressé par le regroupement de certains services d'expé-

groeperen van sommige verzendingsdiensten in de ruimte, die door het Bureau voor Noord-Zuid Verbinding onder de sporen op het Grondwetplein werd aangebracht.

Wat de Zegeldienst te Mechelen betreft wordt voor 1955 de aankoop overwogen van een tweede moderne rotatiepers, bestemd voor de veelkleurendruk door een combinatie van heliogravure en koperdruk; vervolgens dient de installatie aangevuld met een werkplaats voor het clicheren en de heliografie. Door de instelling van een Zegelfonds zal de verwezenlijking van die plannen in ruime mate in de hand worden gewerkt.

Dank zij deze betere uitrusting, hoopt de Minister dat de vervaardiging van de fiskale zegels en van de spoorwegzegels, welke thans aan andere werkplaatsen is toevertrouwd, zou kunnen gecentraliseerd worden te Mechelen. Hij bekwaam reeds van zijn ambtgenoot van Koloniën dat de zegels, die in Congo in gebruik zijn, niet langer in het buitenland maar in deze werkplaats zouden gedrukt worden.

* * *

In zake philatelie, belangrijke bron van inkomsten zowel voor de liefdadigheidswerken als voor het bestuur, heeft de Minister beslist de overzadigde markt gezond te maken door het aantal uitgiften te beperken en de betrokken liefdadigheidswerken te hergroeperen.

* * *

Kortom, er blijft nog veel te doen om het bestuur der Posterijen de gewenste soepelheid te geven. Hier zoals in andere gevallen werden de instellingen door de praktijk voorbijgestreefd.

Om slechts één voorbeeld aan te halen : de wetgeving op de postcheck die in 1934 aangepast werd, is reeds verouderd en wordt onder de drang der omstandigheden dagelijks overtreden.

Dit geldt voor gans de postwetgeving. Deze moet onverwijld herzien worden, en de Minister schijnt bereid deze herziening te verwezenlijken, wellicht om ten slotte een zekere autonomie voor te stellen voor de Posterijen en voor het noodzakelijk en onafscheidbaar onderdeel er van namelijk het Bestuur der Postchecks.

Deze autonomie moet het hun mogelijk maken de hun toevertrouwde opdracht beter te vervullen, zowel wat de overbrenging der briefwisseling als wat de financiële verhandelingen betreft.

ACTIVITEIT VAN DE SOCIALE DIENST BIJ DE N. M. B. S.

Hoger werd gezinspeeld op de moeilijkheden, waarmee de N. M. B. S. op verschillende gebieden van haar bedrijvigheid te kampen heeft. We hebben eveneens verklaard dat aan de sanering van de toestand wordt gewerkt. Ter voorlichting van onze collega's hebben wij het nuttig geacht hun aandacht te vestigen op een weinig bekend aspect van het beheer. Het geldt namelijk enkele gelukkige resultaten in de sectoren Personeel en Sociale Werken.

Om het probleem in zijn juist kader te plaatsen, herinneren wij er aan dat de wedden en lonen, uitgekeerd door de Maatschappij, ongeveer 50 % vertegenwoordigen van de totale exploitatiekosten.

Om de invloed van die post te verminderen, heeft de Maatschappij sedert November 1949 afgezien van elke

dition dans le quadrilatère sous voies aménagé par l'Office de la Jonction à la place de la Constitution.

Pour l'Atelier du Timbre à Malines on prévoit pour 1955 l'acquisition d'une deuxième rotative moderne destinée aux impressions multichromes par combinaison d'héliogravure et de taille douce, il restera à compléter l'installation par un atelier de clichage et gravure pour héliogravure. La création d'un Fonds du Timbre permettra de faciliter dans une large mesure la réalisation de ces projets.

Grâce à ce meilleur équipement, le Ministre compte obtenir la centralisation à Malines de la fabrication des timbres fiscaux et des timbres du chemin de fer, actuellement confiée à d'autres ateliers. Il a déjà obtenu de son collègue des Colonies que les timbres en usage au Congo ne soient plus imprimés à l'étranger mais confiés à cet atelier.

* * *

Dans le domaine de la philatélie, source importante de revenus et pour les œuvres et pour l'administration, le Ministre a décidé d'assainir le marché submergé, en réduisant le nombre d'émissions philanthropiques et en suscitant un regroupement des œuvres bénéficiaires.

* * *

En résumé, il reste beaucoup à faire pour donner à l'Administration des Postes la souplesse désirable. Ici comme dans d'autres domaines, les faits ont dépassé les institutions.

Pour ne citer qu'un exemple, bien que la législation relative au chèque postal ait été mise au point en 1934, celle-ci est déjà périmée et, par la force des choses, journellement dépassée.

Il en est ainsi de toute la législation postale. Celle-ci doit être revue sans plus tarder et le Ministre semble désireux de réaliser cette révision, sans doute pour proposer finalement une certaine autonomie à la Poste et à son complément indispensable, aussi puissant qu'inséparable, l'Office des Chèques postaux.

Cette autonomie doit leur permettre de mieux accomplir la mission qui leur est dévolue tant dans le domaine de la transmission de la pensée que dans celui des échanges financiers.

ACTIVITE DU SERVICE SOCIAL DE LA S. N. C. B.

Nous avons fait allusion plus haut aux difficultés que la S.N.C.B. rencontre dans différents aspects de son activité. Nous avons dit également que l'assainissement de la situation est en cours. Pour l'information de nos collègues nous avons cru utile d'attirer leur attention sur un aspect peu connu de la gestion. Il s'agit de quelques résultats heureux dans le domaine du Personnel et des Œuvres Sociales.

Pour situer le problème rappelons que les salaires et traitements payés par la Société représentent 50 % environ de l'ensemble des dépenses d'exploitation.

En vue de réduire l'incidence de ce poste, la Société a cessé depuis novembre 1949 tout recrutement destiné à

aanwerving ter vervanging van op pensioen gestelde of overleden personeelsleden, die ten laste van de rekening « Exploitation » vielen. Dank zij deze maatregel werd, tijdens de periode November 1949 - December 1954, een cumulatieve bezuiniging verwezenlijkt van 1,9 milliard.

In het als bijlage toegevoegde diagram wordt een overzicht gegeven van de ontwikkeling van de totale getalsterkte die, van gemiddeld ongeveer 91.700 eenheden in 1949, terugliep tot ongeveer 76.500 eenheden einde 1954, zegge een vermindering met 17 %, terwijl tijdens dezelfde periode de vervoereenheden met 2 % zijn toegenomen.

Dit resultaat werd bereikt dank zij de rationalisatie van de arbeidsmethodes en de goede verstandhouding onder het personeel.

Ook is het niet overbodig er op te wijzen dat, terwijl het aantal personeelsleden in actieve dienst bestendig daalt, het aantal gepensioneerden van jaar tot jaar toeneemt.

De actieve medewerking van het personeel en van de erkende personeelsgroeperingen doet zich overal steeds sterker gelden.

Met voldoening wordt vastgesteld, dat de afwezigheden wegens ziekte van 4,42 % in 1952 gedaald zijn tot 3,96 % in 1953, en waarschijnlijk minder dan 3 % zullen bedragen in 1954; dat dit percentage de 2,76 % van 1939 stilaan benadert, dit ondanks de veroudering van het effectief.

Het in 1954 bereikte percentage is het laagste van de grote Belgische ondernemingen en van de Europese spoorwegnetten.

Een der als bijlage toegevoegde diagrammen geeft een overzicht van de schommeling van het percentage der afwezigheden wegens ziekte. (Het percentage vertegenwoordigt het getal afwezigheidsdagen wegens ziekte op 100 werkdagen).

Naast de scherpe controle op de afwezigheid wegens ziekte, werd tevens een campagne gevoerd tot vermindering van de afwezigheid ingevolge arbeidsongevallen.

Sedert nagenoeg twee jaar wordt die campagne krachtadig gevoerd in al de werkcentra. Dank zij het op verstandige wijze uitgeoefend toezicht van de onmiddellijke oversten, de bestendige actie van de afgevaardigden voor de veiligheid en de oordeelkundige reglementering van de arbeid, werd een sfeer van veiligheid geschapen, en kon het aantal ongevallen met 50 % worden vermindert in de hoofdwerkplaatsen, en met meer dan 20 % in de andere werkplaatsen.

Afgezien van haar economisch belang voor de Maatschappij, heeft deze campagne een bij uitstek humanitair karakter vermits, dank zij haar, het lichamelijk en moreel lijden afneemt.

In een ander diagram wordt een voorstelling gegeven van het bereikte resultaat.

* * *

In 't algemeen denkt men dat de inrichting van een sociale dienst een bron is van uitgaven, zonder enige compensatie. De proefneming die door de N.M.B.S. wordt gedaan, toont duidelijk aan dat het welzijn van het personeel nuttig kan gepaard gaan met een doeltreffende exploitatie van de onderneming.

ELECTRIFICATIE VAN DE SPOORWEGEN.

Het plan tot electrificatie van het spoorwegnet, begin 1947 opgemaakt door de Nationale Commissie voor de Electrificatie, behelsde de elektrische uitrusting van een reeks lijnen die in totaal 1.500 Km lang zijn. Over 731 Km is thans de electrificatie voltooid of aan de gang.

remplacer les agents du compte exploitation, mis a la retraite ou décédés. Grâce à cette mesure, une économie cumulée de l'ordre de 1,9 milliard a été réalisée au cours de la période novembre 1949-décembre 1954.

Le graphique annexé donne un aperçu de l'évolution des effectifs totaux qui, de 91.700 unités en moyenne en 1949 ont été ramenés à 76.500 unités environ fin 1954, soit une réduction de 17 %, alors que, pour la même période, les unités-traffic ont augmenté de 2 %.

Ce résultat a pu être atteint grâce à une rationalisation des méthodes de travail et à l'esprit de coopération du personnel.

Il n'est pas sans intérêt non plus de signaler que si le nombre des agents en activité est en régression constante, par contre le nombre des pensionnés augmente d'année en année.

La collaboration active du personnel et des groupements de personnel reconnus s'affirme dans tous les domaines.

On enregistre avec satisfaction que les absences pour maladie de 4,42 % en 1952, passent à 3,96 % en 1953 et atteindront probablement moins de 3 % en 1954. Le taux tend à se rapprocher des 2,76 % de 1939 et ce, malgré le vieillissement des effectifs.

Le pourcentage atteint en 1954 est le plus bas connu dans les grandes entreprises belges et les réseaux de chemins de fer européens.

Un des graphiques annexés donne un aperçu de la fluctuation des pourcentages d'absences pour maladie. (Le pourcentage représente le nombre de journées d'absences-maladie pour 100 journées de travail.)

Conjointement avec le contrôle intensif des absences pour maladie, fût entamée une campagne de réduction des absences consécutives aux accidents du travail.

Depuis près de 2 ans, cette campagne est organisée de façon intensive dans tous les sièges de travail. Grâce à la surveillance intelligente des chefs immédiats, à l'action permanente des délégués à la sécurité, à la réglementation judicieuse des conditions de travail, un climat de sécurité a été créé et les accidents ont pu être réduits de 50 % dans les ateliers centraux et de plus de 20 % dans les autres sièges de travail.

Cette campagne, indépendamment de son aspect économique pour la société a un caractère éminemment humanitaire puisqu'elle parvient à réduire les souffrances d'ordre physique ou moral.

Un autre graphique illustre les résultats obtenus.

* * *

On croit généralement que l'organisation d'un service social constitue une source de dépenses sans contrepartie. L'expérience réalisée par la S.N.C.B. démontre clairement que l'on peut lier utilement le bien-être du personnel à l'efficacité de l'organisation.

ELECTRIFICATION DES CHEMINS DE FER.

Le plan d'électrification du réseau des chemins de fer dressé au début de 1947 par la Commission nationale d'électrification comportait l'aménagement électrique d'une série de lignes totalisant 1.500 kilomètres.

A l'heure actuelle, 731 km sont électrifiés ou en voie d'électrification.

Hoewel zij het belang erkennen van het stelsel electrisch-Dieseltractie, niet alleen voor de exploitatie zelf maar ook ter wille van de spoorslag, die de toepassing er van zou betekenen voor de nationale nijverheid in zake spoorwegconstructie, vragen zekere, inzonderheid Waalse, kringen, de electrificatie van de lijnen : Herbesthal-Verviers-Luik-Namen-Charleroi-Bergen-Doornik, en Brussel-Bergen.

Wat de eerste van die lijnen betreft, wordt in bedoelde kringen beweerd dat zij alleen door de electrificatie in staat kan worden gesteld ten volle haar essentiële taak te vervullen bij het afhalen, het vervoeren en het verdelen van de arbeidskrachten langs de nijverheidsader die zij over de volle lengte dorloopt, terwijl het vak Herbesthal-Luik een integrerend deel is van de grote lijn Oost-West, die de kust met de Duitse grens verbindt, en het vak Luik-Charleroi een der voornaamste is van het net (tweede ten opzichte van de omvang van het verkeer; derde ten opzichte van het energieverbruik).

Vooraleer definitief werd afgezien van een plan waarvan de nog niet voltooide helft haast uitsluitend in Wallonië is gesitueerd, wensten de voormelde Waalse kringen de zekerheid te hebben dat de eigen uitrustingsbehoeften van dat gedeelte van het land niet uit het oog werden verloren.

Vooreerst dient rekening gehouden met het feit, dat het plan tot electrificatie van 1.500 Km spoorlijnen werd uitgewerkt bij de bevrijding, op basis van het verkeer der laatst-gekende stabiele periode, namelijk het jaar 1938. Sedert 10 jaar is er een zekere verschuiving waar te nemen in de verdeling van het verkeer : zo zien we bij voorbeeld het goederenverkeer in de streek van Luik merkkelijk verminderen als gevolg van de toenemende concurrentie van de Maas.

Overigens kunnen met Dieseltractie prestaties worden geleverd die de prestaties van de electrische tractie bijna evenaren, en dank zij hun onafhankelijkheid hebben de dieseltreinen een onbegrensd actiegebied. De N.M.B.S. kon die voordelen niet achteloos voorbijgaan; zij heeft 100 Diesel-baanlocomotieven besteld om de kostprijs van haar uitbating op de lijn Luxemburg-Antwerpen te verminderen in afwachting dat de lijn wordt geëlectrificeerd, om de nationale belangen in het raam van de E.G.K.S. veilig te stellen, en ten slotte om haar uitgaven te verminderen op de lijnen die niet voor electrificatie in aanmerking komen. Afgezien van die overwegingen dient tevens vermeld dat de nationale nijverheid, dank zij de ervaring welke zij aldus zal opdoen inzake constructie van dit nieuwe tractiematerieel, bij machte zal zijn met de buitenlandse industrie te wedijveren in een sector, die een aanzienlijke uitbreiding tegemoet gaat.

Wanneer men het technisch aspect van de electrificering in de verschillende vakken, die vooral in Waalse kringen de aandacht gaande houden, beschouwt, komt men tot de volgende conclusies.

1. — De lijn *Herbesthal-Doornik* is geen homogene weg, maar een louter denkbeeldig complex. De vakken waaruit zij bestaat zijn eigenlijk niet onderling verbonden.

a) *Herbesthal-Luik* vertoont een zeer ernstige hinderpaal voor de electrificering : 11 tunnels met onvoldoende doorsnede, waarvan de transformatie ook die van de spoorbruggen die er rondliggen zal noodzakelijk maken; de voorafgaande uitgave zal zeer aanzienlijk zijn. Er bestaat geen belangrijk goederenverkeer dat de electrificering lonend zou maken, en het reizigersverkeer vermindert sterk na Verviers.

b) *Luik-Namen* kent een druk verkeer, dat theoretisch zeer gemakkelijk de electrificering zou moeten betalen. In

Certains milieux, Wallons notamment, tout en reconnaissant l'intérêt du système Diesel-électrique, non seulement pour l'exploitation elle-même, mais également en ce qui concerne le coup de fouet que son application pourrait donner à l'industrie nationale de la construction ferroviaire, défendent l'électrification des lignes : Herbesthal-Verviers-Liège - Namur - Charleroi - Mons - Tournai et Bruxelles - Mons.

En ce qui concerne la première de ces lignes, ces milieux prétendent que seule l'électrification lui permettrait de remplir pleinement son rôle essentiel dans la collecte, le transport et la répartition de la main-d'œuvre tout au long du sillon industriel qu'elle traverse de part en part, tandis que le tronçon Herbesthal-Liège fait partie intégrante de la grande transversale Est-Ouest, qui relie le littoral à la frontière allemande et que le tronçon Liège - Charleroi est un des plus importants du réseau (le second pour le volume du trafic, le troisième pour la consommation d'énergie).

Avant qu'on n'abandonne définitivement un plan dont la moitié inachevée aurait dû se réaliser presque intégralement en Wallonie, les milieux wallons dont question ci-dessus auraient voulu avoir l'assurance que les besoins propres d'équipement de cette région du pays n'ont pas été perdus de vue.

Il y a lieu d'abord de tenir compte que le programme de 1.500 Km de lignes à électrifier a été élaboré à la libération sur la base du trafic de la dernière période stable connue, soit l'année 1938. Depuis 10 ans, on tend vers une nouvelle répartition du trafic : on voit par exemple le trafic-marchandises de la région liégeoise rétrograder sensiblement sous l'effet de la concurrence grandissante de la Meuse.

D'autre part, la traction Diesel permet d'assurer des services presque équivalents à ceux de la traction électrique et son autonomie lui assure un champ d'action illimité. La S. N. C. B. ne pouvait rester indifférente à de tels avantages; elle a commandé 100 locomotives Diesel de route pour réduire son prix de revient sur l'artère Luxembourg-Anvers en attendant l'électrification, sauvegarder les intérêts nationaux dans le cadre de la C. E. C. A. et enfin pouvoir comprimer ses dépenses sur les lignes non électrifiables. Indépendamment de ces considérations, il faut aussi noter que l'industrie nationale pourra, grâce à l'expérience acquise dans la construction de ce nouveau matériel de traction, concurrencer les industries étrangères dans un domaine appelé à prendre un essor considérable.

En examinant l'aspect technique que présente l'électrification dans les différentes sections qui retiennent particulièrement l'attention des milieux wallons, on en arrive aux conclusions suivantes.

1. — La ligne *Herbesthal-Tournai* n'est pas une artère homogène mais un complexe purement fictif. Les sections dont elle se compose n'ont pas à proprement parler de liens entre elles.

a) *Herbesthal-Liège* présente un très sérieux obstacle à l'électrification : 11 tunnels de section insuffisante entraîneront dans leur transformation les ponts-rails qui les encadrent; la dépense préalable sera très élevée. Il n'y a pas de trafic-marchandise important pour rémunérer l'électrification et le trafic-voyageurs tombe sensiblement au delà de Verviers.

b) *Liège-Namur* a un trafic élevé qui, théoriquement, devrait rémunérer très aisément l'électrification. Mais en

werkelijkheid echter, zijn bij dat verkeer tal van tussenstations en verbindingen betrokken, waar een aanzienlijke uitbreiding van hoogspanningskabels zou nodig zijn, en waar het rendement van de locomotieven ingevolge talrijke rangeringen vermindert. Bovendien stuit de elektrificering op de netelige kwestie van de inrichting der enge stations met druk goederenverkeer in de voorsteden van Luik : plaatsgebrek maakt het moeilijk de kabeldraggers op te richten, degelijke perrons aan te leggen en, meer nog, zelfstandige rangeersporen te leggen, die voor de inrichting van een passende dienst voor lokaal reizigersvervoer volstrekt vereist zijn.

c) *Namen-Charleroi* is de normale aanvulling van de lijnen Brussel-Charleroi en Brussel-Aarlen : ze dient geëlectriceerd te worden en het is waarschijnlijk dat de N.M.B.S. binnenkort zal beslissen deze sectie in haar thans geldend programma in te sluiten.

d) *Charleroi-Bergen-Doornik* heeft geen transito-verkeer doch slechts een plaatselijk verkeer uiterst veranderlijk van de ene tot de andere sectie. De rentabiliteit van een elektrificatie zou uiterst wisselvallig zijn.

2. — *Brussel-Bergen*. — Het is een spoorweglijn met sterk verkeer doch met talrijke vertakkingen Halle-Edingen, Lembeek-Ecaussines, Twebeek-Rognon, 's Gravenbrakel-Manage, Zinnik-Houdeng. Het zijn deze zijlijnen welke, evenveel en meer zelfs als Bergen zelf, de hoofdlijn Bergen-Brussel spijzen. Een elektrische dienst, beperkt tot de hoofdlijn, zou vanuit Brussel een snel dalend cliënteel hebben, zou een talrijk publiek er toe verplichten over te stappen in de stations op het trefpunt der lijnen gelegen en zou leiden tot een dure dienst op de vertakkingen.

Brussel-Bergen met zijn treinen die onderweg afslaan naar veelvuldige vertakkingen, schijnt bij voorkeur, wegens haar zelfstandigheid, aangewezen op Diesel-tractie.

* * *

Bij het lezen dezer verschillende redenen zullen onze collega's hebben vastgesteld dat er geenszins sprake van is het belang der Waalse eisen te onderschatten. De N.M.B.S. heeft er zich op toegelegd hun de meest rationële oplossing te verstrekken, terwijl zij hierbij rekening hield met de bijzondere aspecten welke dit probleem biedt.

TOESTAND IN HET BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN.

In de loop der besprekingen van Uwe Commissie werd de gewichtige vraag opgeworpen van het gebrek aan personeel op de pakketboten van het Bestuur van het Zeewezen. Het is gebleken dat onze mailboten met te weinig personeel varen, de hoedanigheid van dit personeel vult geenszins de getalsterkte aan die kleiner is dan deze van een volledige bemanning. De verantwoordelijkheid die het Departement op zich neemt, is bijzonder zwaar. Uwe Commissie stelde met genoegen vast dat zij het daaromtrent volkomen eens was met de Minister en zij nam er met voldoening kennis van dat stappen zullen gedaan worden om zohast mogelijk een eind te maken aan deze onaannemelijke toestand.

* * *

Uw verslaggever werd gerustgesteld wat de exploitatie betreft van de cargoboot welke het Bestuur van het Zeewezen onder de verantwoordelijkheid der vorige regering liet bouwen. Deze vrachtboot zal uitsluitend gebruikt worden voor het vervoer van goederen, welke vroeger met de

réalité, ce trafic intéresse de nombreuses gares intermédiaires et raccordements où il faudrait un grand développement de caténaires et où les locomotives voient baisser leur rendement du fait de multiples manœuvres. De plus, l'électrification se heurte à l'épineuse question de l'aménagement des gares étriquées et à fort trafic-marchandises de la banlieue liégeoise : le manque de place rend difficile l'implantation des supports de caténaire, la création de quais d'embarquement décents et plus encore l'installation des voies de manœuvres indépendantes qui conditionnent la création d'un service de voyageurs de banlieue adéquat.

c) *Namur-Charleroi* est le complément normal des lignes Bruxelles-Charleroi et Bruxelles-Arlon : il y a lieu de l'électrifier et il est vraisemblable que la S.N.C.B. décidera sous peu d'incorporer cette section à son programme en cours.

d) *Charleroi-Mons-Tournai* n'a pas de trafic de transit mais seulement un trafic local fort variable d'une section à l'autre. La rentabilité d'une électrification y serait fort aléatoire.

2. — *Bruxelles-Mons*. C'est une ligne à fort trafic mais à multiples embranchements : Hal-Enghien, Lembeek-Ecaussines, Tubize-Rognon, Braine-le-Comte-Manage, Soignies-Houdeng. Ce sont ces affluents qui, autant et plus que Mons elle-même, alimentent l'axe Mons-Bruxelles. Un service électrique confiné à l'artère axiale aurait une clientèle rapidement décroissante à partir de Bruxelles, astreindrait un public nombreux à transborder dans les gares de coïncidence et conduirait à un service coûteux sur les embranchements.

Bruxelles-Mons, avec ses trains qui bifurquent en cours de route vers de multiples ramifications, paraît plutôt le champ d'élection de la traction Diesel en raison de son autonomie.

* * *

A la lecture de ces diverses raisons, nos collègues auront constaté qu'il n'est aucunement question de sous-estimer l'importance des revendications wallones. La S.N.C.B. s'est attachée à leur donner la solution la plus rationnelle, compte tenu des aspects particuliers que présente le problème.

SITUATION A L'ADMINISTRATION DE LA MARINE.

Dans le courant des discussions de votre Commission, fut soulevée la grave question du manque de personnel au service des paquebots de l'Administration de la Marine. Il s'est avéré que nos malles naviguent avec un personnel insuffisant, la qualité de ce personnel ne suppléant nullement au nombre, inférieur à un équipage complet. La responsabilité encourue par le Département est particulièrement lourde. Votre commission a été heureuse de constater son parfait accord avec le Ministre en cette matière et a enregistré avec satisfaction que des démarches sont faites pour remédier au plus tôt à cette situation inacceptable.

* * *

Votre rapporteur a reçu des assurances concernant l'exploitation du cargo que l'Administration de la Marine fit construire sous la responsabilité du gouvernement précédent. Le cargo sera utilisé exclusivement pour le transport de marchandises qui, en son absence, étaient expédiées par les

pakketboten der lijn Oostende-Dover werden verzonden en voor die welke bestemd waren om te worden vervoerd door mededingende buitenlandse lijnen.

Deze geruststelling zal een eind maken aan de polemiek waardoor men beweerde dat deze vrachtboot een ongeoorloofde concurrentie doet aan een regelmatige Belgische zeevaartrij, die sedert talrijke lustra bestaat.

* * *

Uw verslaggever veroorlooft zich voor te stellen, dat de Minister bij de Wetgevende Kamers een wetsontwerp zou indienen, houdende bekrachtiging van de Internationale Overeenkomst ter bestrijding van de verontreiniging van het zeewater, ondertekend te Londen op 12 Mei 1954.

Amendementen :

1. — De heer Jaminet c. s. stelt voor de tekst van artikel 26 als volgt aan te vullen :

« 25 % van het krediet, bestemd voor de Franstalige televisie-uitzendingen (76.302.500 frank), moet worden aangewend tot oprichting en exploitatie van relaisstations voor bestendige overname van buitenlandse televisie-uitzendingen, inzonderheid van de Franse televisie. »

« De indieners van het amendement verantwoorden het door het drievoudig doel dat zij nastreven uiteen te zetten.

» Door het N. I. R. te verplichten een vast relaisstation op te richten, willen zij :

» 1°) de hoedanigheid der uitzendingen waarborgen en zorgen voor te toekomst;
» 2°) de kosten van de kunstmatig hoge staatsuitzendingen doen verminderen;
» 3°) wedijver doen ontstaan, waarruit een verbetering van de hoedanigheid der uitzendingen zal voortvloeien, door het monopolie en zijn nadelige gevolgen af te schaffen en de telekijkers tussen verschillende programma's te laten kiezen.

» Zij zijn van mening dat het monopolie van het N.I.R. veel geld kost; het heeft, voor de Televisie, 434 miljoen gekost voor de drie jaren 1953, 1954 en 1955.

» Er moeten vergelijkbare gegevens medegedeeld worden :

» — over de uitgaven in andere landen : Denemarken, Zwitserland, Nederland;
» — over de werkingskosten van private televisiestations : Luxemburg, Saargebied en Monte-Carlo;
» — over de kosten van de ontwerpen in studie : uitgestrekte studio's en toren te Brussel.

» Het Parlement dient te worden voorgelicht over het probleem der relaisstations :

» 1. Welke prijzen worden gevraagd om de programma's van de naburige landen over te nemen : Frankrijk, Nederland, Engeland, enz...?

» 2. Welke prijzen werden voorgesteld of vastgesteld ?

» 3. Welke sommen werden gestort ?

» Bij gebrek aan een internationale pool in het begin van de industriële exploitatie van de televisie, moeten de uitwisselingen vermenigvuldigd worden.

paquebots de la ligne Ostende-Douvres, et celles destinées à être transportées par des lignes concurrentes étrangères.

Cette assurance est de nature à mettre un terme à la polémique prétendant que ce cargo fait une concurrence illicite à une ligne régulière belge existant depuis de nombreux lustres.

* * *

Votre rapporteur se permet de suggérer au Ministre le dépôt sur le bureau des Chambres Législatives d'un projet de loi portant ratification de la Convention Internationale pour la lutte contre la pollution des eaux de mer signée à Londres le 12 mai 1954.

Amendements :

1. — M. Jaminet et consorts proposent de compléter le libellé de l'article 26 comme suit :

« 25 % du crédit réservé aux émissions françaises de télévision (76.302.500 francs) seront utilisés obligatoirement pour l'installation et l'exploitation des relais permanents de la télévision étrangère et principalement de la Télévision Française. »

« Les auteurs de l'amendement le justifient en exposant le triple but qu'ils poursuivent.

» En obligeant l'I. N. R. à installer un relais permanent, ils veulent :

» 1°) assurer la qualité des émissions et réserver l'avenir;
» 2°) diminuer le coût des émissions d'Etat artificiellement élevé;
» 3°) assurer une émulation, génératrice d'une bonne qualité des spectacles, par la destruction d'un monopole et de ses effets néfastes, en laissant au téléspectateur un choix entre plusieurs programmes.

» Ils estiment que le monopole de l'I. N. R. est coûteux; il aura coûté pour la Télévision, 434 millions pour les trois années, 1953, 1954 et 1955.

» Il y a lieu de communiquer des éléments comparatifs :

» — sur les dépenses exposées dans d'autres pays : Danemark, Suisse, Hollande;
» — sur le coût du fonctionnement des stations privées de télévision : Luxemburg, Sarre et Monte-Carlo;
» — sur le coût des projets à l'étude : vastes studios et tour à Bruxelles.

» Il y a lieu de documenter le Parlement sur le problème des relais :

» 1. — Quels sont les prix réclamés pour pouvoir relayer les programmes des pays voisins : France, Hollande, Angleterre, etc...?

» 2. — Quels sont les prix qui ont été proposés ou décidés ?

» 3. — Quelles sont les sommes qui ont été versées ?

» A défaut de réaliser un pool international dès les débuts d'exploitation industrielle de la télévision, il faut multiplier les échanges.

» Door de oprichting van relaisstations uit te stellen,
» stelt men de buitenlandse organismen van kunstenaars in
» de mogelijkheid hun eisen op te drijven.

» Ten slotte, zal de oprichting van een toren te Brussel
» geen oplossing brengen voor de verdeling van de pro-
» gramma's over het gehele land, wegens het bestaan van
» de diepe vallei van de Maas en haar bijrivieren.

» De in het amendement gevraagde installaties zullen
» een onmiddellijke exploitatie mogelijk maken en boven-
» dien ook na 1958 nuttig zijn.

In zijn antwoord betoogde de Minister dat de technici van de T. V. er bestendig naar streven, de mogelijkheid te scheppen om geheel het nationale grondgebied met de uitzendingen te bestrijken. Tot vóór weinige maanden was men van oordeel dat de kwestie kon worden opgelost door de oprichting van een groot aantal relais-stations.

In wetenschappelijke en technische kringen wordt thans naar een eenvoudiger oplossing gezocht.

In een eventuele tegemoetkoming aan het verlangen der indieners van het amendement schuilt een gevaar dat onze collega's niet mag ontgaan. Het N. I. R. er toe verplichten een bepaald percentage van zijn geldmiddelen te besteden voor betaling van prestaties aan een buitenlandse zender, betekent immers niet alleen een abdicatie, maar zou daarenboven vanwege andere gewestelijke gemeenschappen, gelijkwaardige eisen uitlokken.

De splitsing der toelagen zou onvermijdelijk voor gevolg hebben de hoedanigheid van de uitzendingen te vermindere- en hun kostprijs te verhogen.

Ten slotte is het verkeerd te geloven dat het zal mogelijk zijn met het in het amendement vermelde bedrag dezelfde zender in de mogelijkheid te stellen tegelijk een vast relais van de Franse T. V. te verzekeren, en de relais van de Belgische Franstalige T. V. te behouden.

Practisch zou de nieuwe zender die door de onderteke- naars van dit amendement gevraagd wordt, uitsluitend verzorgd worden door het relais van Parijs zoals om 't even welk Frans gewestelijk station.

De oplossing welke door de indieners van dit amende- ment voorgestaan wordt, zou voorzeker in de huidige stand van de internationale onderhandelingen, ernstige diploma- tieke verwickelingen met Frankrijk teweeg brengen. De « Radiodiffusion-Télévision Française » verkeert inder- daad in een moeilijke toestand ten overstaan van de eisen uitgaande van de vakverenigingen van de uitvoerenden die, zoals men weet, een verhoging van 50 % van het hun toegekend honorarium vragen wanneer de programma's doorgegeven worden door een zender van een andere natio- naliteit.

Er zouden zich bovendien andere moeilijkheden voordoen namelijk met de Belgische filmverdelers die niet zouden kunnen aanvaarden dat de films welke door de « R. T. F. », krachtens op het nationaal Frans plan aangegane verbinte- nissen vertoond worden, in België buiten hun tussenkomst zouden uitgezonden worden.

Buiten deze beschouwingen, gelden er nog andere :

— de kwestie der auteursrechten van de uitvoerenden doet juridische problemen oprijzen welke op dit ogenblik niet opgelost zijn.

— het eenzijdig karakter van deze relais, stelt ontegen- sprekelijk een politiek probleem, hetwelk men ongelijk zou hebben te onderschatten.

— ten slotte de moeilijkheden van technische aard;

Een commissielid vroeg aan de indieners hun amende- ment in te trekken. Bij de eindstemming waren er 4 leden voor, terwijl 6 leden zich onthielden en 12 tegenstemden.

» En retardant l'établissement des relais, on permet aux
» organismes d'artistes à l'étranger de renforcer leurs pré-
» tentions.

» Enfin, l'existence d'une haute tour à Bruxelles, ne
» résoudra pas la distribution des programmes à toutes
» les régions du pays, en raison de l'existence de la vallée
» profonde de la Meuse et de ses affluents.

» Outre qu'elles permettront une exploitation immédiate,
» les installations postulées par l'amendement, continueront
» à être utiles après 1958. »

Dans sa réponse le Ministre fit valoir que la préoccupation constante des techniciens de la T. V., fut d'étendre la réception des émissions à l'ensemble du territoire national. Jusque il y a peu de mois, on crut pouvoir résoudre la question par la création de multiples stations de relais.

Les milieux scientifiques et techniques étudient actuelle- ment les possibilités de résoudre plus simplement la ques- tion.

La réalisation du désir des auteurs de l'amendement com- porte un danger qui ne peut échapper à nos collègues. En effet, obliger l'I. N. R. à consacrer un pourcentage déter- miné de ses revenus au paiement de prestations à un orga- nisme émetteur étranger, constitue non seulement une abdication mais, de plus, provoquera des revendications du même ordre de la part d'autres communautés régionales.

Le fractionnement des subsides aurait irrémédiablement pour effet, de diminuer la qualité des émissions et d'aug- menter leur coût.

Enfin, il est erroné de croire qu'avec le montant prévu à l'amendement, il sera possible d'assurer à la fois avec le même émetteur, le relais permanent de la T. V. française tout en maintenant les relais de la T. V. belge d'expression française.

Pratiquement le nouvel émetteur que postulent ainsi les signataires de l'amendement serait uniquement alimenté par le relais de Paris tout comme n'importe quelle station régio- nale française.

La solution préconisée par les auteurs de l'amendement provoquerait certainement dans l'état actuel des pourparlers internationaux, de sérieuses difficultés diplomatiques avec la France. La Radio-Télévision Française se trouverait en effet dans une situation difficile vis-à-vis des revendica- tions des syndicats d'exécutants qui, comme on le sait, demandent une majoration de 50 % des cachets alloués lorsque les programmes sont relayés par un poste d'une autre nationalité.

En outre, d'autres difficultés se présenteraient, notam- ment avec les distributeurs de films belges qui ne pourraient admettre que des films produits à la R.T.F., en vertu d'en- gagements pris sur le plan national français, soient diffusés en Belgique, en dehors de leur intervention.

En dehors de ces considérations, il en existe d'autres :

— la question des droits d'auteur des exécutants pose des problèmes juridiques qui ne sont pas résolus à l'heure actuelle;

— le caractère unilatéral de ces relais, pose incontestable- ment un problème politique que l'on aurait tort de sous- estimer;

— enfin, les difficultés d'ordre technique.

Un membre demanda aux auteurs de retirer leur amen- dement. Finalement au vote, 4 membres se prononcèrent en faveur, 6 s'abstinrent et 12 votèrent contre.

2. — Een tweede amendement werd door de Regering zelf ingediend. Dit amendement vult artikel 9 van het wetsontwerp aan. Het oefent geen invloed uit op het bedrag der begroting en heeft alleen tot doel de lasten te spreiden die voortvloeien uit het verwezenlijken van de infrastructuur der luchtvaart in ons land.

Daar dit amendement na de sluiting van de bespreking werd ingediend, werd het door uwe commissie niet besproken. Niets belet de aanneming ervan.

Uw verslaggever stelt er prijs op de ambtenaren van het Departement van Verkeerswezen en de leden van het Kabinet van de Minister te bedanken voor de hulp die zij hem bij het opmaken van onderhavig verslag hebben verleend.

De begroting werd door uw Commissie met 12 tegen 6 stemmen aangenomen.

De Verslaggever,

R. DE KINDER.

De Voorzitter,

F. BRUNFAUT.

2. — Un second amendement a été introduit par le Gouvernement lui-même. Cet amendement complète le texte de l'article 9 du projet de loi. Il n'exerce aucune influence sur le montant du budget et a pour seul objet de permettre d'étaler les charges résultant de la réalisation de l'infrastructure aéronautique de notre pays.

Cet amendement ayant été déposé après la clôture de la discussion, ne fut pas discuté en commission. Rien ne s'oppose à son adoption.

Votre rapporteur tient à remercier les fonctionnaires du département des Communications et les membres du Cabinet du Ministre pour la collaboration qu'ils lui ont prêtée dans l'élaboration du présent rapport.

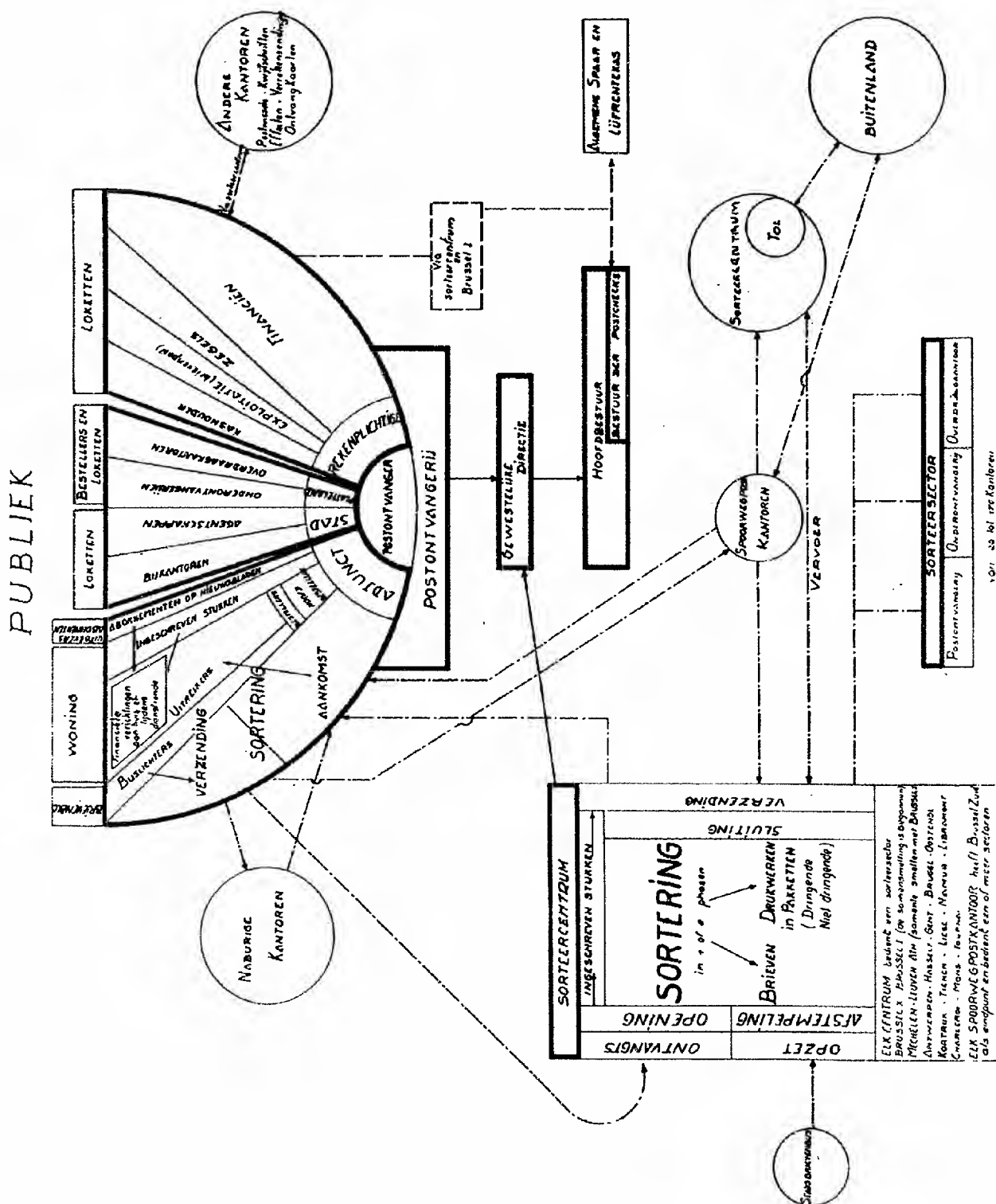
Le budget fut adopté par votre Commission par 12 voix contre 6.

Le Rapporteur,

R. DE KINDER.

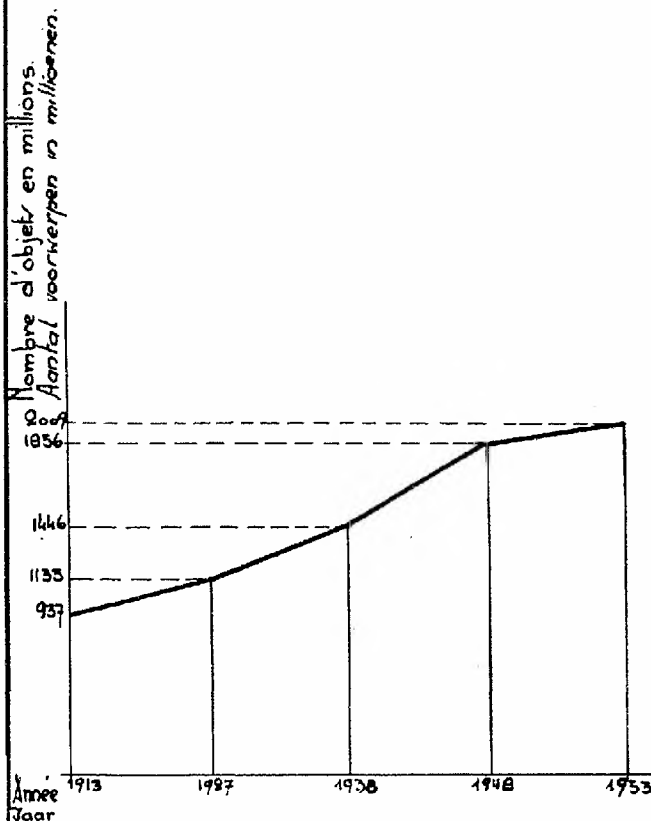
Le Président,

F. BRUNFAUT.



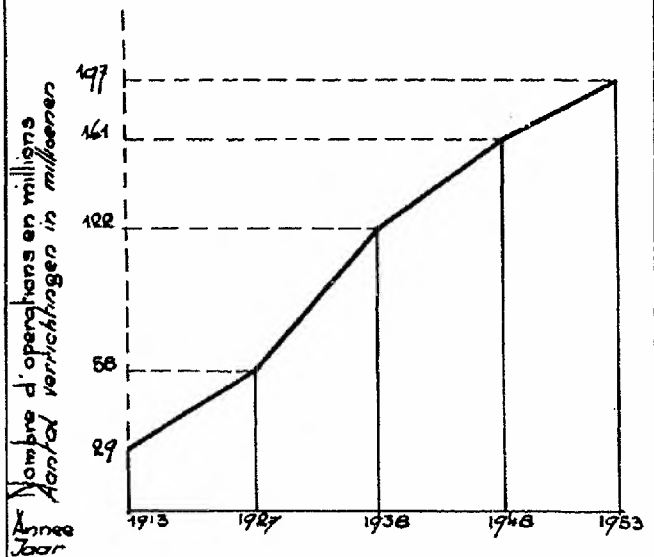
18	sorteringen	sorteringen
801	ontwergingen	ontwergingen
101	by kameren	by kameren
1	wede agelichappen	wede agelichappen
100	voortge agelichappen	voortge agelichappen
211	onderontwergingen	onderontwergingen
701	overontwergingen	overontwergingen
10	spoorwegpostkantoorposten	spoorwegpostkantoorposten
4229		
1000	lotellen	lotellen
1203	besluisen, uitspreken en uitspreken	besluisen, uitspreken en uitspreken
1200	opspelen	opspelen
1200	besluisen, uitspreken en uitspreken	besluisen, uitspreken en uitspreken
1000		
	hiërarchie	hiërarchie
	epistoleren, berichten	epistoleren, berichten
	betreffingen, von	betreffingen, von
	reclutering, aard	reclutering, aard

1. MOUVEMENT DES CORRESPONDANCES. DEWEGING VAN DE BRIEFWISSELING. (1)



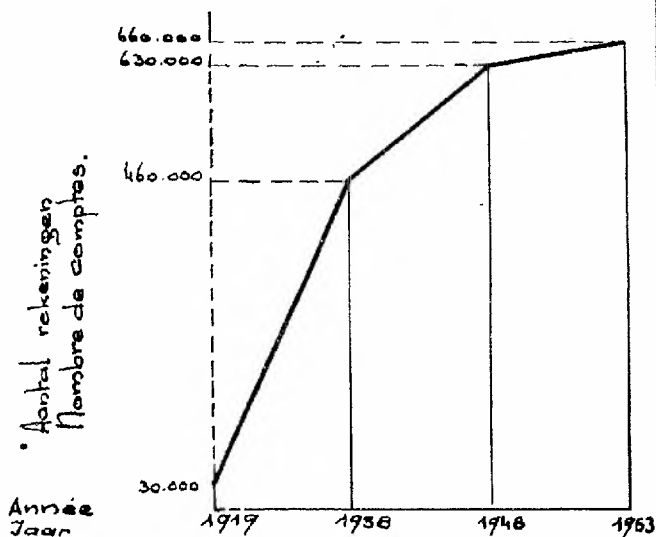
2. NOMBRE D'OPERATIONS DES SERVICES FINANCIERS (chèques - postaux - mandats - effets - quittances - envois contre remboursements - abonnements - postes - caisses d'épargne). (1)

AANTAL VERRICHTINGEN DER FINANCIËLE DIENSTEN (postcheques - mandaten - effecten - kwijtschrijven - verrekenzendingen - postabonnementen - spaarkas).



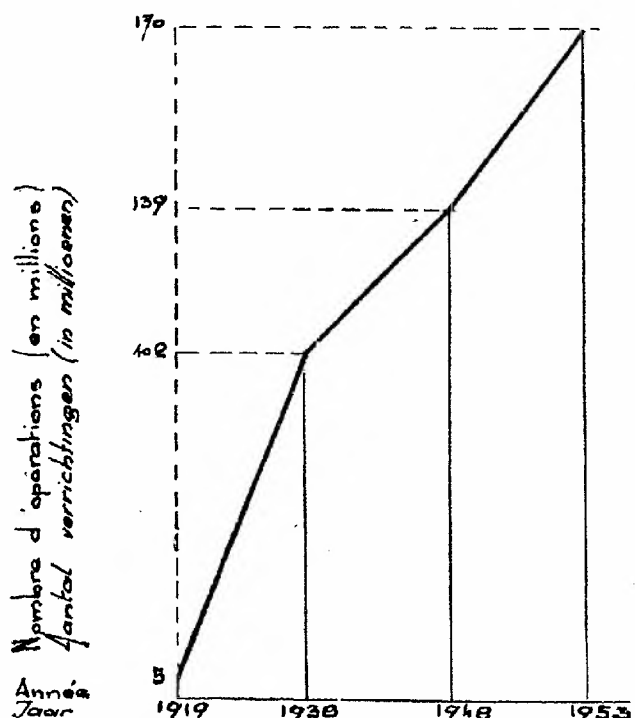
3. OFFICE DES CHEQUES-POSTAUX. BESTUUR DER POSTCHECKS. (1)

Nombre de comptes.
Aantal rekeningen.



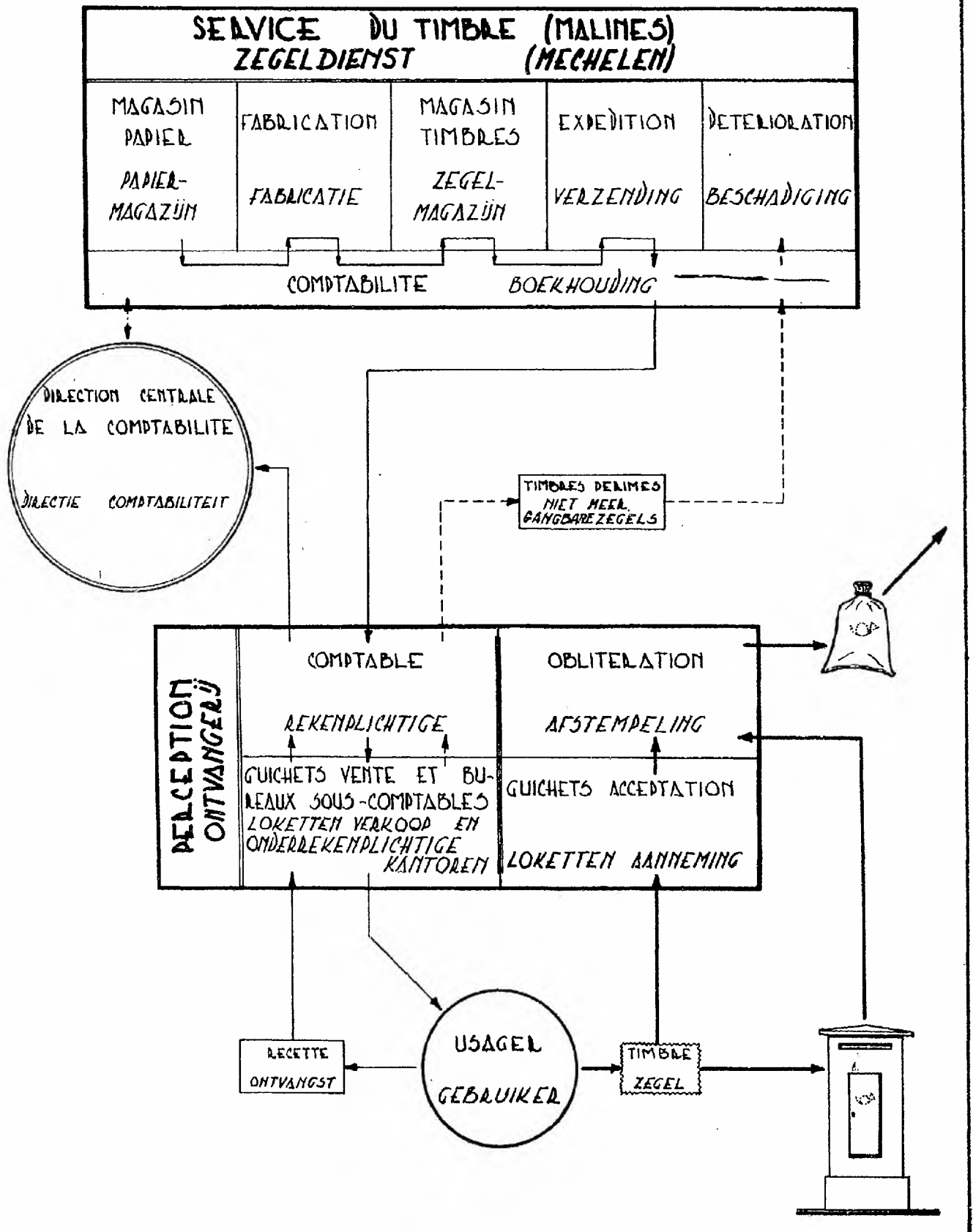
4. OFFICE DES CHEQUES-POSTAUX. BESTUUR DER POSTCHECKS. (1)

Nombre d'opérations.
Aantal verrichtingen.

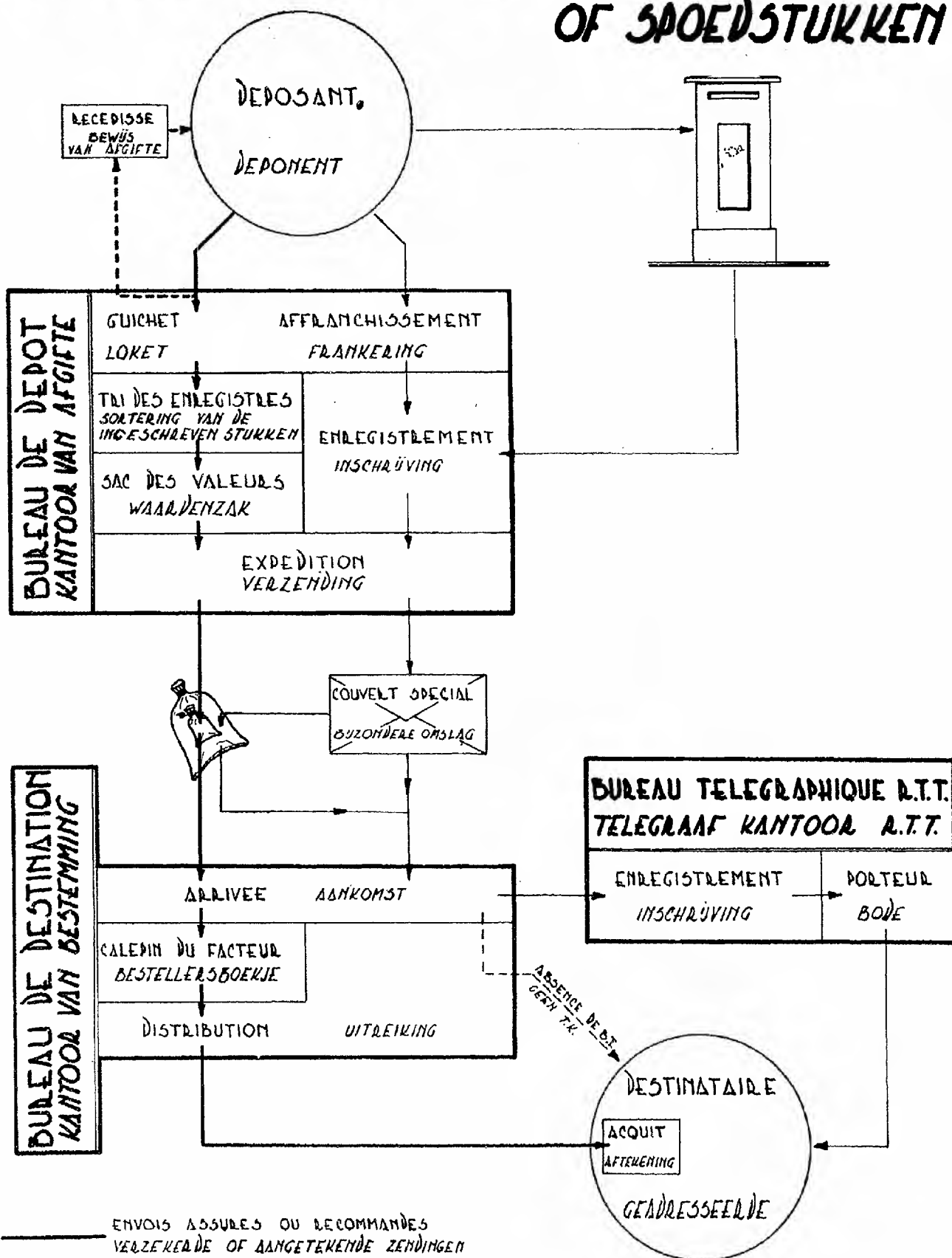


(2) D'après les données du service de la comptabilité postale industrielle.
Volgens de gegevens van de dienst der nijverheidsboekhouding.

TIMBLES ZEGELS



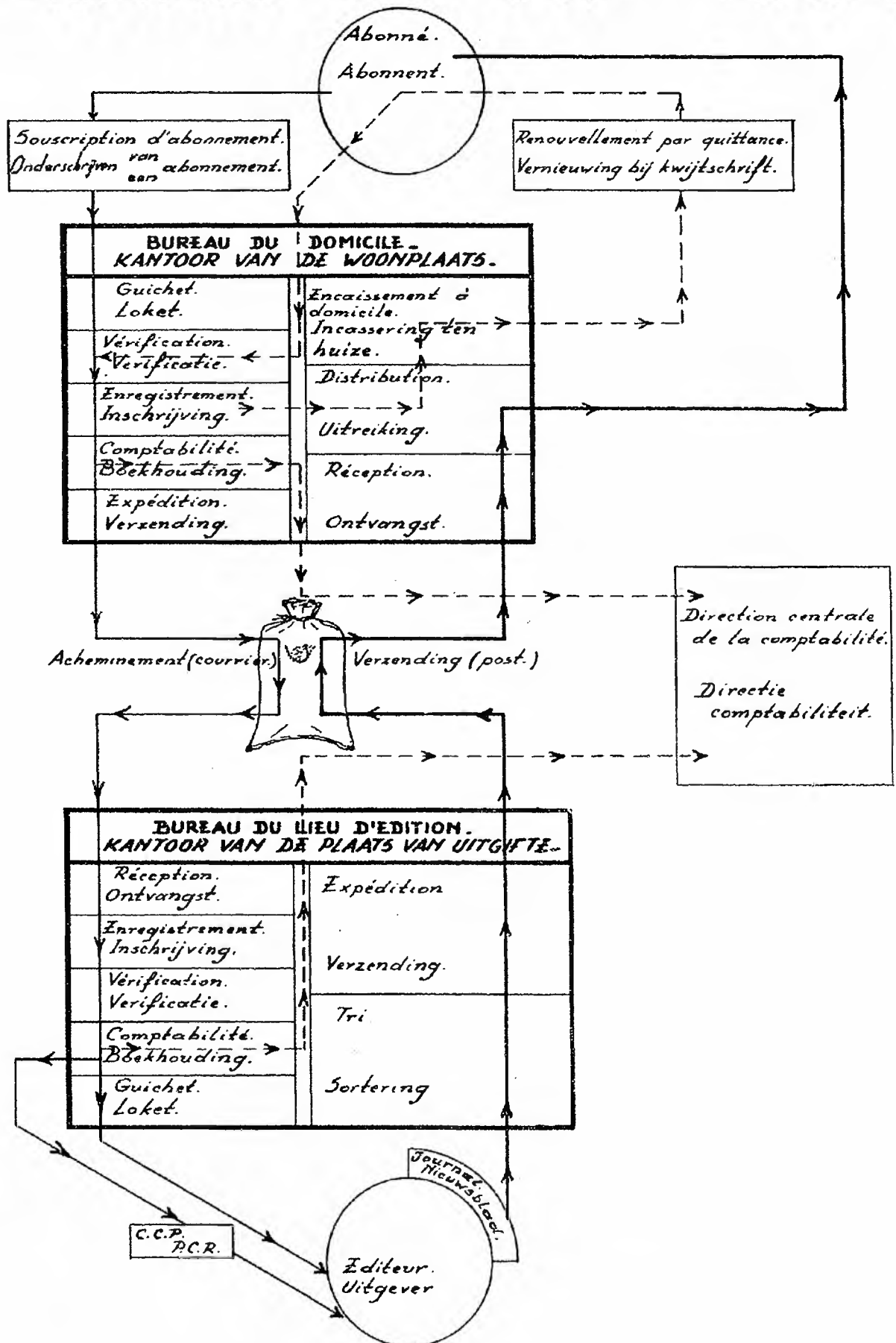
ENVOIS ASSURES, RECOMMANDES OU EXPRES VERZEKERDE - AANGETEKENDE ZENDINGEN OF SPOEDSTUKKEN

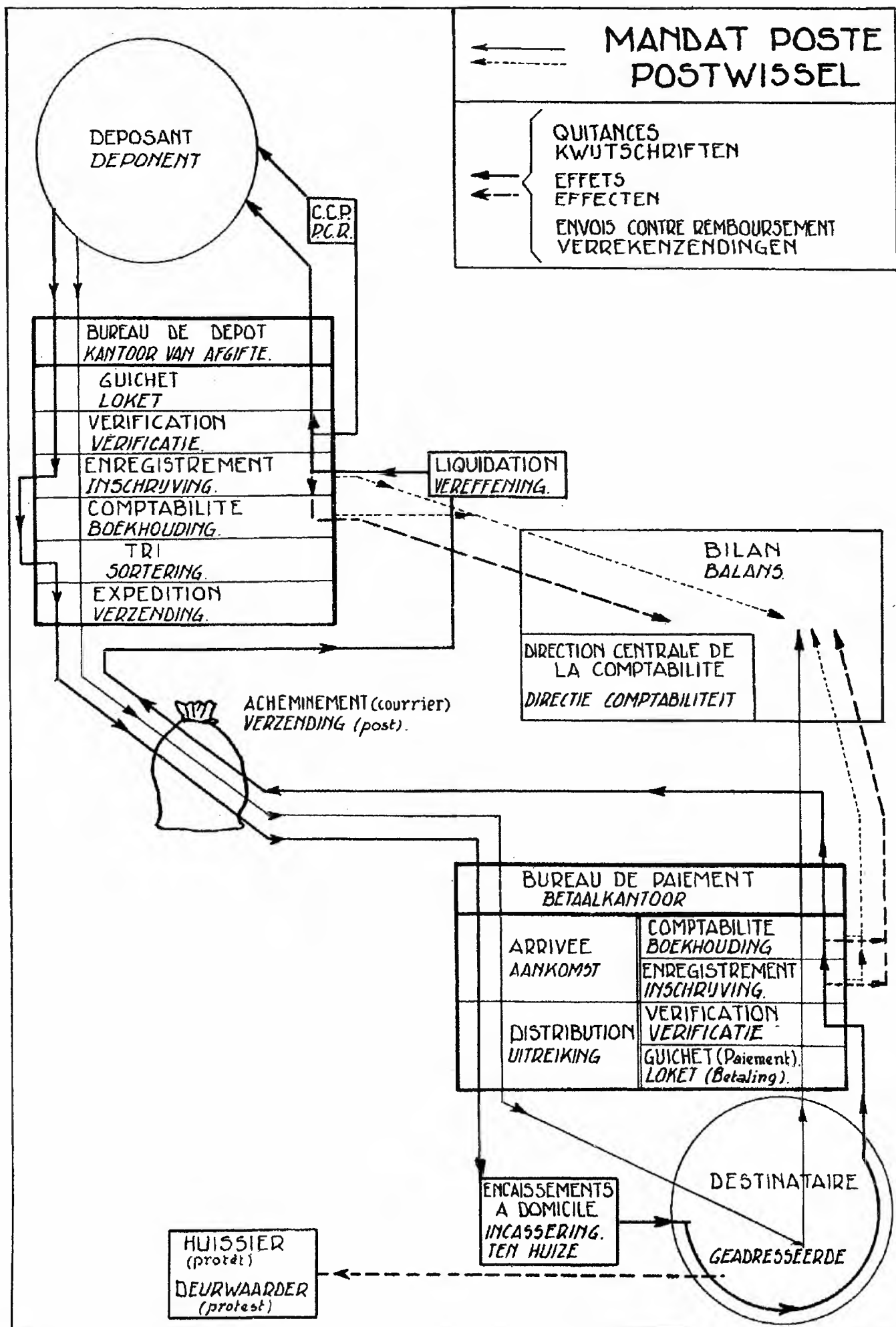


— ENVOIS ASSURÉS OU RECOMMANDÉS
VERZEKERDE OF AANGETEKENDE ZENDINGEN

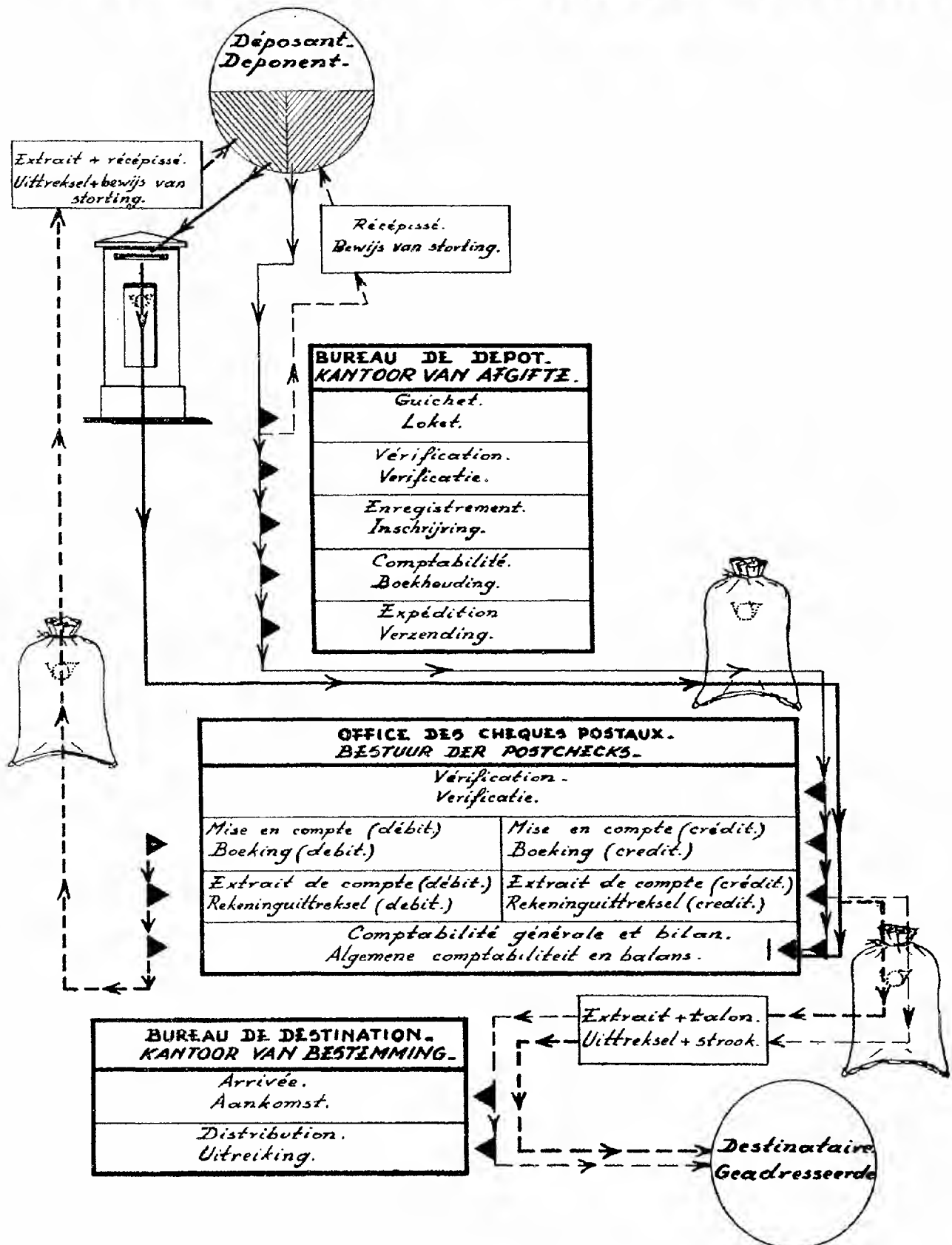
— ENVOIS EXPRESS
SPOEDSTUKKEN

ABONNEMENTS POSTE. POSTABONNEMENTEN.

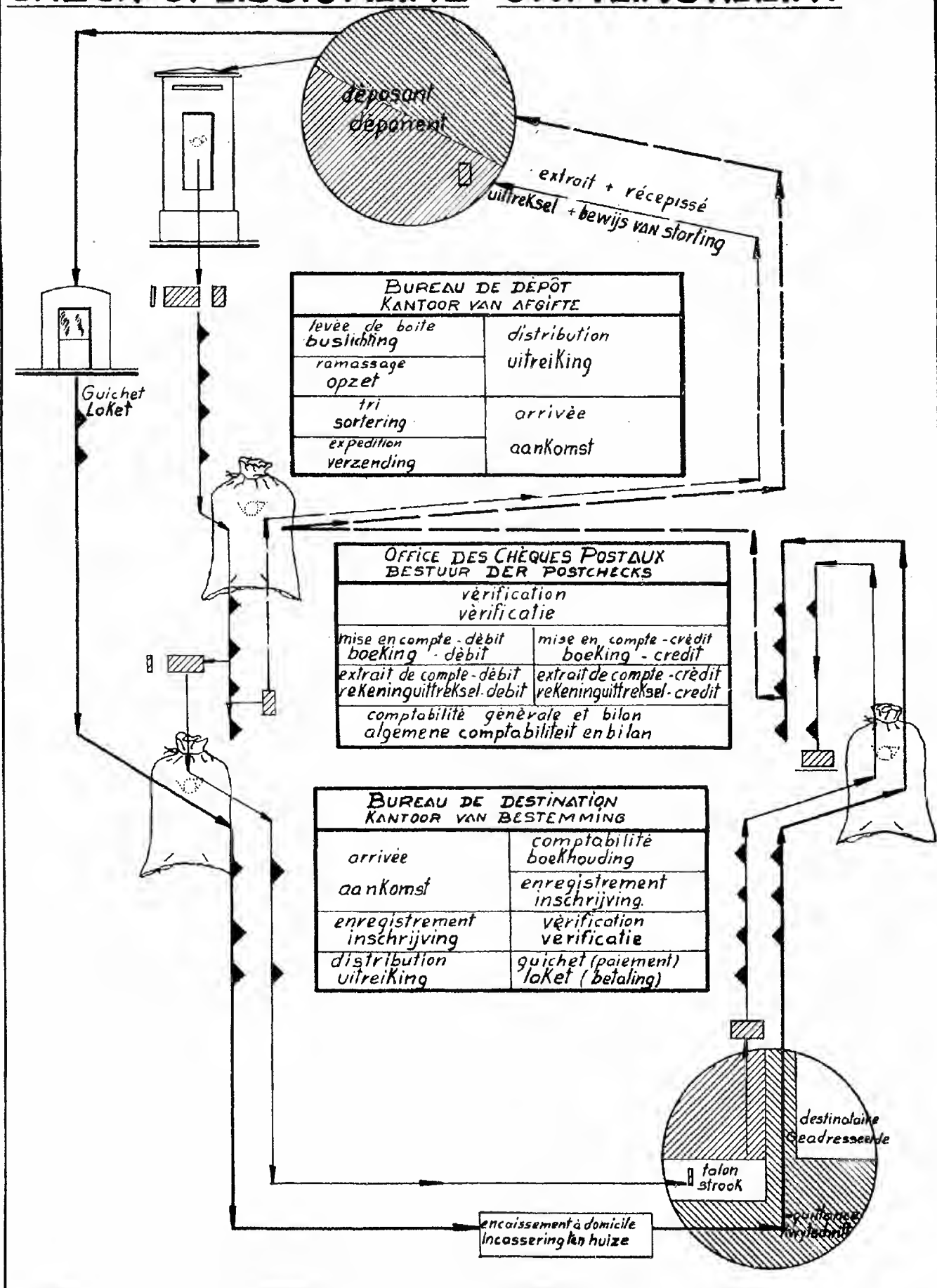




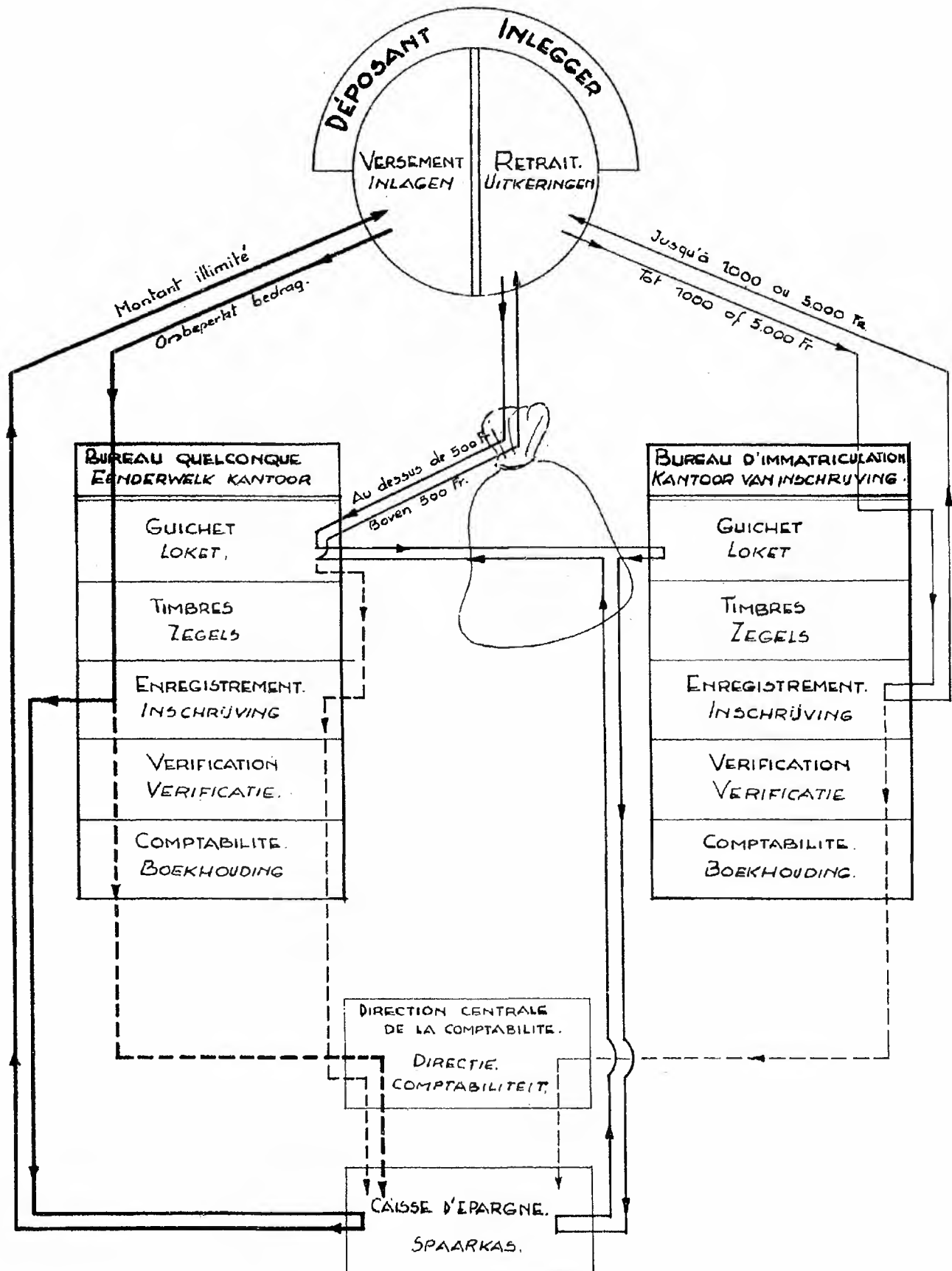
BULLETIN DE VERSEMENT - VIREMENT - STORTINGSFORMULIER - OVERSCHRIVING.



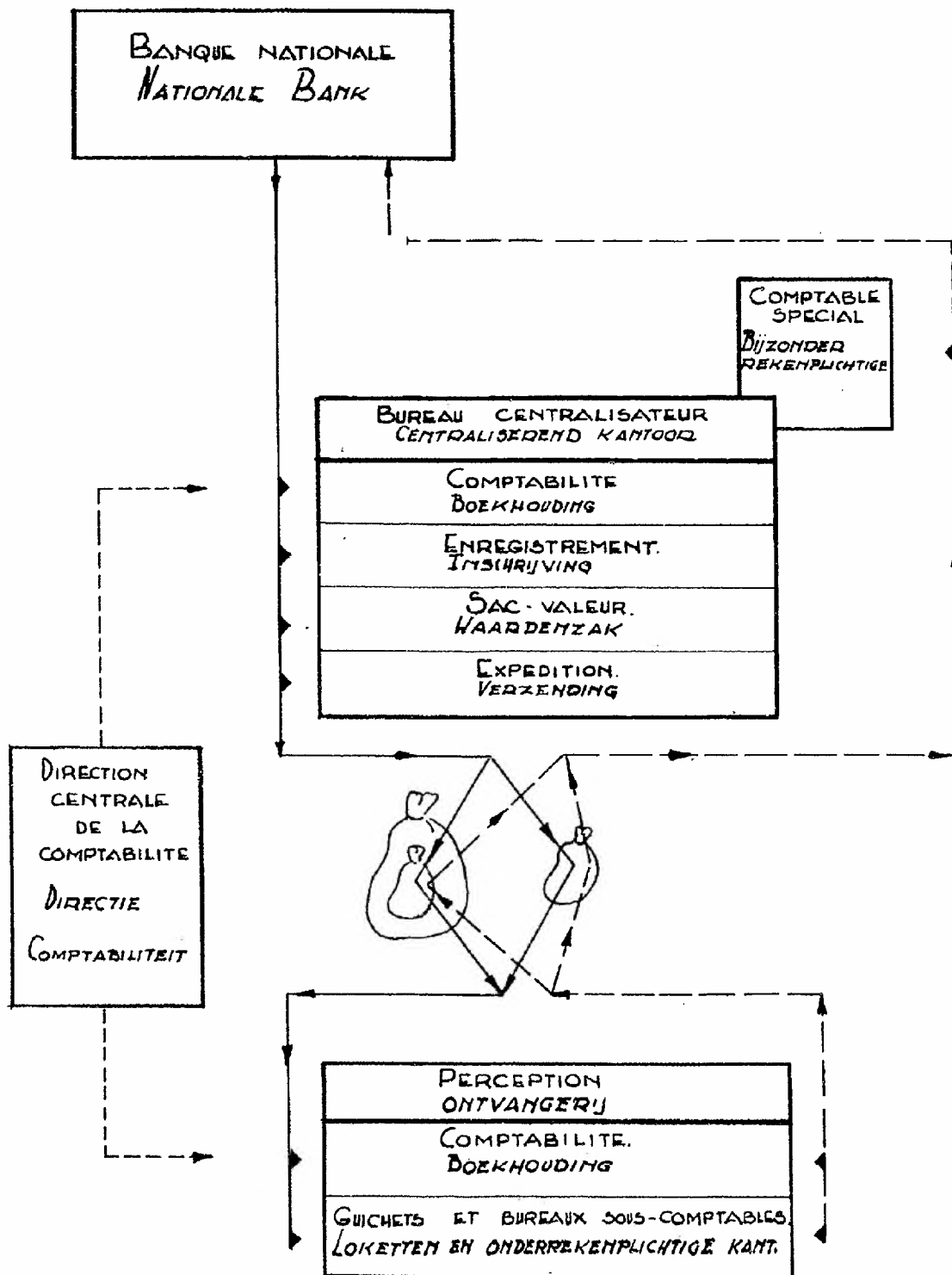
CHÈQUE OU ASSIGNATION-CARTE RÉCÉPISSÉ CHECK OF ASSIGNATIE-ONTVANGKAART

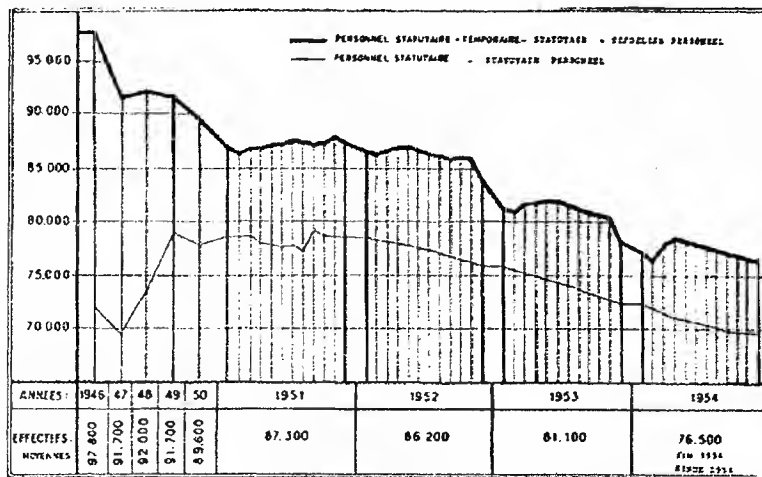


CAISSE D'ÉPARGNE. SPAARKAS.



CIRCULATION DES FONDS. GELDSOMLOOP.



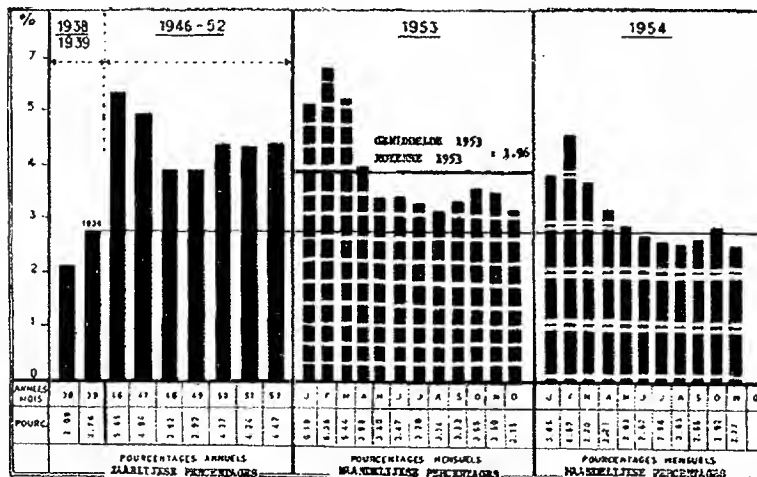


NOMBRE D'HOMMES MOIS EFFECTIFS - (STATUTAIRE ET TEMPORAIRE) - (PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE) - (STATUTAIRE EN TUDLUK)

ANNÉES 1946 à 1954

JAREN 1946 tot 1954

CHIFFRE I

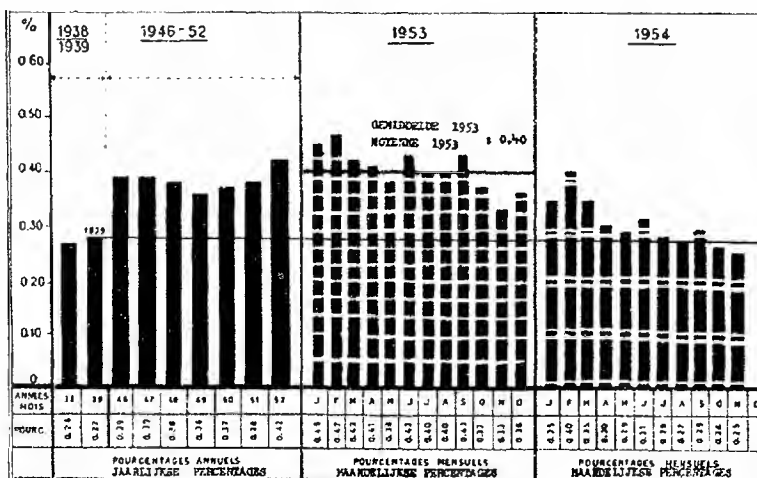


POURCENTAGES D'ABSENCE POUR MALADIE - (PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE) - (PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE) - (PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE)

ANNÉES 1938/39 - 1946 à 1954

JAREN 1938/39 - 1946 tot 1954

CHIFFRE II



POURCENTAGES D'ABSENCE POUR BLESSURES - (ENSEMBLE DU PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE) - (PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE) - (PERSONNEL STATUTAIRE ET TEMPORAIRE)

ANNÉES 1938/39 - 1946 à 1954

JAREN 1938/39 - 1946 tot 1954

CHIFFRE III

BIJLAGE.

Vragen en Antwoorden.

VRAAG :

Tijdens een toespraak in de R. A. C. B. heeft de heer Minister de mogelijkheid tegemoet gezien van de invoering van een tol op de auto-wegen.

Aan de andere kant wordt aangekondigd dat de autoweg Brussel-Oostende in de loop van het jaar 1955 voor het verkeer zal opengesteld worden.

Een lid vernam graag of te dier gelegenheid reeds een tol zal geheven worden.

ANTWOORD :

Er is nooit sprake van geweest een tol op de autoweg Brussel-Oostende, noch op enige weg van België te heffen. Die mogelijkheid werd aangehaald als een gebeurlijk middel om de financiering van sommige wegwerken te vermakelijken en de verwezenlijking er van te verhaasten. Dit idee werd trouwens naar voren gebracht in de door de Europese Conferentie der Ministers van Vervoer uitgevoerde studiën omtrent de financiering van de wegwerken met een internationaal karakter.

VRAAG :

In zake zeewezen zou er een propaganda-actie moeten op touw gezet worden om niet alleen de zeevaartkringen, doch ook de financiële en industriële kringen te bereiken, ten einde hen te wijzen op het groot belang dat aan de bouw van een Belgische vloot verbonden is. De productie van onze scheepswerven is maar voor één derde voor ons eigen land bestemd. In de andere landen is dit andersom.

Er bestaan een hele reeks lijnen die renderend zouden zijn moest men zich de moeite geven ze in te richten. Hiervoor moeten de industriëlen echter begrijpen dat zij ook op dit gebied een taak te vervullen hebben.

ANTWOORD :

Het achtbaar lid heeft de volgende drie punten opgeworpen :

a) Zeevaartpropaganda.

Onder de auspiciën van mijn departement werd op 20 December 1950 een Nationaal Comité voor Zeevaartpropaganda opgericht. De statuten hiervan zijn verschenen in de bijlagen tot het *Staatsblad* van 20 Januari 1951.

In dat Comité zetelen inzonderheid vertegenwoordigers van het Verbond der Belgische Nijverheid, van het Vlaams Economisch Verbond, van Fabrimetal, enz.

Dit Comité, dat trouwens zeer bedrijvig is, heeft speciaal ten doel het opsporen en het aanwenden van alle middelen geschikt om het belang dat voor 's lands economie in de zeevaart en het zeevervoer gelegen is, te doen uitkomen en beter te doen begrijpen en de ontwikkeling van onze koopvaardij te bevorderen.

b) Productie van onze scheepswerven.

Deze productie levert een voldoende bewijs dat onze scheepswerven in staat zijn ruimschoots in de behoeften van onze reders te voorzien. Het is ook een goede zaak dat zij opdrachten krijgen voor het bouwen van schepen voor het buitenland, zodat aan duizenden werklieden en technici werk kan verschaft worden.

c) Te exploiteren renderende lijnen.

Het ware inderdaad ten zeerste wenselijk dat onze industriëlen zich met onze reders zouden verstaan of nieuwe rederijen zouden stichten ten einde sommige renderende lijnen te exploiteren.

De Staat is gans bereid kapitalen te hunner beschikking te stellen voor de bouw of de aankoop van de nodige schepen. De wet van 23 Augustus 1948 betreffende het verlenen van kredieten voor de ontwikkeling van onze vloot doet ons daartoe het middel aan de hand.

ANNEXE.

Questions et Réponses.

QUESTION :

Au cours d'une allocution prononcée au R. A. C. B. Monsieur le Ministre a évoqué la possibilité de l'instauration d'un droit de péage sur les autostrades.

On annonce, d'autre part, que l'autostrade Bruxelles-Ostende sera ouverte à la circulation au cours de l'année 1955.

Un membre voudrait savoir si un droit de péage sera déjà levé à cette occasion.

RÉPONSE :

Il n'a jamais été question de fixer un droit de péage sur l'autoroute Bruxelles-Ostende, ni sur aucune route de Belgique. Cette possibilité a été évoquée comme étant un moyen éventuel de faciliter le financement de certains travaux routiers et d'en hâter ainsi la réalisation. Cette idée a d'ailleurs été signalée dans les études faites par la Conférence Européenne des Ministres des Transports sur le financement des travaux routiers de caractère international.

QUESTION :

En ce qui concerne la Marine, il faudrait mettre sur pied une action de propagande visant non seulement les milieux maritimes, mais également les milieux financiers et industriels pour leur faire connaître qu'ils ont tout intérêt à construire une flotte belge. La production de nos chantiers navals va pour 1/3 seulement au pavillon belge. Dans les autres pays c'est le contraire.

Il y a toute une série de lignes qui seraient rentables si on voulait se donner la peine de les organiser. Mais pour cela, il faut que les industriels comprennent qu'ils ont une tâche à remplir dans ce domaine également.

RÉPONSE :

L'honorable membre a soulevé les trois points suivants :

a) Propagande maritime.

Sous les auspices de mon département, un Comité national de Propagande Maritime a été institué le 20 décembre 1950. Ses statuts ont été publiés dans les annexes au *Moniteur* du 20 janvier 1951.

Dans ce Comité siègent notamment des représentants de la Fédération des Industries Belges, du Vlaams Economisch Verbond, de Fabrimetal, etc...

Ce Comité, très actif d'ailleurs, a spécialement pour objet la recherche et la mise en action de tous moyens susceptibles d'affirmer et de mieux faire comprendre l'intérêt qu'offrent pour l'économie nationale la navigation et les transports maritimes et de promouvoir le développement de la marine marchande nationale.

b) Production de nos chantiers.

Cette production démontre à suffisance que nos chantiers sont à même de satisfaire largement les besoins de nos armateurs. Il est aussi heureux qu'il puissent s'adjuger des constructions pour l'étranger, ce qui permet de donner du travail à des milliers d'ouvriers et de techniciens.

c) Lignes rentables à exploiter.

Il serait en effet hautement désirable que nos industriels s'entendent avec nos armateurs ou créent de nouveaux armements dans le but d'exploiter certaines lignes rentables.

L'Etat est tout disposé à mettre des capitaux à leur disposition pour la construction ou l'achat des navires nécessaires. La loi du 23 août 1948 relative à l'octroi de crédits pour le développement de notre flotte nous donne le moyen de le faire.

VRAAG :

Een lid is er van overtuigd dat de Minister een der takken van vervoer, de binnenscheepvaart, niet wil benadelen ten gunste van de spoorweg. Uit een algemeen organisatorisch oogpunt beschouwd zou dit een slechte politiek zijn, omdat dit soort van vervoer het best geschikt is voor sommige goederen.

Men heeft de binnenscheepvaart verweten te duur te zijn. Wij zijn echter nog maar aan coëfficiënt 3,25 à 3,75 vergeleken met vóór de oorlog.

De Minister heeft ons een uiteenzetting gegeven van zijn gedachten over de coördinatie van het vervoer en de politiek in zake aanleg van kanalen. Hij is het in zekere mate met hem eens. De binnenscheepvaart zou echter niet brutaal mogen terzijde gesteld worden.

Hij verheugt zich over de huidige politiek van het Departement in zake motorisering van de binnenschepen. Men heeft gezegd dat die politiek ten doel had de grote ondernemingen te bevoordelen.

Daar is niets van aan, zelfs de kleine exploitanten kunnen er van profiteren.

ANTWOORD :

Het heeft nooit in de bedoeling van het Departement van Verkeerswezen gelegen de binnenscheepvaart, die een der hoofdvoorwaarden voor een economisch vervoer is, op welk gebied ook te benadelen.

Ik meen evenals het achtbaar lid, dat in België het algemeen peil der vrachtprijzen heel redelijk is. Bovendien kunnen wegens de deze laatste tijd genomen maatregelen tot soepeler handeling, de vrachtprijzen spoedig aan de handelsnoodwendigheden worden aangepast door een akkoord tussen de laders en de vervoerders.

Wat de motorisering van de binnenschepen betreft, deze is, naar mijn mening, een noodzakelijkheid die de binnenscheepvaart in staat moet stellen ten volle de rol te vervullen die het land van haar verwacht.

Aan de andere kant, stelt de motorisering de Belgische vloot in staat de plaats te heroveren en te handhaven die haar in het binnenscheepvaartverkeer van West-Europa toekomt, zodat onze internationale handelsbetrekkingen en onze doorvoer daardoor versterkt worden. Tot nog toe is de steun tot bevordering van de motorisering voor 73 % verleend geworden aan de exploitanten die slechts één enkel schip bezitten.

VRAAG :

Herhaaldelijk is er gewezen op het groot aantal vacaturen in de kaders der Posterijen (bijzonder eerste en tweede categorieën) en op de grote vertraging waarmede hierin voorzien wordt.

Die toestand verergert nog en tal van personeelsleden (candidaten PTP tweede klasse, bij voorbeeld) zien met ongerustheid de leeftijd van inrussstelling naderen, zonder de bevordering te hebben bekomen waarop zij sedert jaren recht hebben.

Wat meent de Heer Minister te doen om deze allerongezondste toestand ten spoedigste te verhelpen?

ANTWOORD :

Met het werk voor de graadbevorderingen bij de Posterijen is begonnen. In de vacaturen in de eerste categorie werd voorzien of zal eerlang voorzien zijn.

Voor de toekenning van de betrekkingen der tweede categorie zijn moeilijkheden gerezen omtrent de stipte en regelmatige toepassing van de maatregelen tot medebenoeming wegens taalredenen. Een beslissing dienaangaande zal in de eerstkomende dagen genomen worden.

VRAAG :

Leden vestigen de aandacht op de toestand der voorlopig benoemde brievenbestellers.

Vaak gebeurt het dat zij jarenlang als boventallig besteller in dienst blijven.

Wanneer zij op het punt staan vastbenoemd te worden, worden zij aan een geneeskundig onderzoek onderworpen en heel dikwijls worden zij dan afgewezen. Zulks brengt hen in een moeilijke toestand, want zij ondervinden grote moeilijkheden om in andere bedrijfssectoren een plaats te vinden. Sommigen onder hen zijn zelfs voor de militaire dienst geschikt bevonden, maar worden als besteller afgewezen.

ANTWOORD :

De brievenbestellers beginnen bij de administratie doorgaans als hulpkracht. Zij moeten dan een examen voor bevordering tot de graad van boventallig brievenbesteller afleggen om vervolgens tot vast brievenbesteller benoemd te worden.

QUESTION :

Un membre est persuadé que le Ministre ne veut pas désavantager une des branches du transport, la navigation intérieure, au détriment du chemin de fer. Du point de vue de l'organisation en général, ce serait une mauvaise politique, parce que ce genre de transport est celui qui convient le mieux pour certaines marchandises.

On a reproché à la navigation intérieure d'être trop chère. Cependant nous n'en sommes encore qu'au taux de 3,25 à 3,75 par rapport à l'avant-guerre.

Le Ministre nous a exposé ses idées au sujet de la coordination des transports et de la politique en matière de construction de canaux. Le membre est d'accord avec lui dans une certaine mesure. Cependant, il ne faudrait pas que l'on écarte brutalement la navigation intérieure.

Il se réjouit de la politique que mène actuellement le Département en ce qui concerne la motorisation des unités de la navigation intérieure. On a dit que cette politique tendait à favoriser les grandes entreprises. Il n'en est rien, même de petits exploitants peuvent en profiter.

RÉPONSE :

Il n'a jamais été dans les intentions du Département des Communications de désavantager, en quoi que ce soit, la navigation intérieure qui constitue un des piliers de l'économie des transports.

Avec l'honorable membre, je pense que le niveau général des frets en Belgique est fort raisonnable. De plus, les mesures d'assouplissement prises en ces derniers temps ont permis aux frets d'être adaptés rapidement aux nécessités commerciales par accord entre chargeurs et transporteurs.

En ce qui concerne la motorisation des bateaux, celle-ci constitue, à mon avis, une nécessité devant mettre la batellerie à même de remplir pleinement le rôle que l'économie du pays attend d'elle.

La motorisation met d'autre part, la flotte belge à même de reconquérir et de garder la place qui lui revient dans le trafic fluvial de l'Europe occidentale, soutenant ainsi nos échanges internationaux et notre transit. Jusqu'ici, l'aide apportée pour favoriser la motorisation l'a été à raison de 73 % aux exploitants ne possédant qu'un unique bateau.

QUESTION :

A plusieurs reprises on a signalé le grand nombre de vacances dans les cadres de la Poste (première et deuxième catégories notamment) et le long retard mis à les combler.

Cette situation s'aggrave encore et de nombreux agents (candidats PTP de deuxième classe par exemple) voient arriver avec inquiétude l'âge de la retraite sans avoir obtenu la promotion à laquelle ils ont droit depuis des années.

Que compte faire Monsieur le Ministre pour remédier de toute urgence à cette situation des plus malsaines?

RÉPONSE :

Les travaux d'avancement de grade à la Poste sont en cours. Les vacances en première catégorie sont comblées ou sur le point de l'être.

En ce qui touche l'attribution des emplois de deuxième catégorie, des difficultés se sont révélées concernant l'application stricte et régulière des mesures d'entraînement linguistique. Une décision sera prise très prochainement.

QUESTION :

Des Membres attirent l'attention sur la situation des facteurs nommés provisoirement.

Bien souvent ils restent pendant des années en service en qualité de surnuméraires.

À la veille d'une nomination définitive, ils sont soumis à un examen médical et bien souvent ils sont écartés à ce moment. Ceci les met dans une situation difficile, car ils éprouvent de grosses difficultés à se replacer dans d'autres secteurs d'activité. Certains d'entre eux furent reconnus aptes au service militaire, mais se voient écarter comme facteur.

RÉPONSE :

Les facteurs des postes débutent généralement à l'administration en qualité d'auxiliaire. Ils subissent alors un examen d'accession au grade de facteur surnuméraire pour être nommés ensuite facteur définitif.

Zodra zij als hulpkracht-besteller in dienst treden, worden zij door de Administratieve Gezondheidsdienst aan een geneeskundig onderzoek onderworpen. Op dat ogenblik heeft er een schifting plaats.

De belanghebbenden worden, met het oog op hun benoeming tot boventallig brievenbesteller een laatste maal door voormelde dienst onderzocht. Worden slechts ongeschikt verklaard zij wier opneming in de kaders een zware last voor de Staat zou betekenen. Gezien de schifting bij de indiensttreding doen die gevallen zich eerder zelden voor.

De criteria voor de geschiktheitsverklaring van de kandidaten worden vastgesteld door de Administratieve Gezondheidsdienst die afhangt van het departement van Volksgezondheid. Deze criteria zijn waarschijnlijk niet dezelfde als die welke door het Ministerie van Landsverdediging opgelegd zijn.

Ik ben voornemens de graad van boventallig brievenbesteller af te schaffen.

VRAAG :

Tijdens de bespreking van de begroting der vorige jaren werden vragen gesteld omtrent de betaling van de vergoeding wegens huisvesting aan de P. T. P.

Een beslissing zou op het punt staan te worden genomen, doch men verneemt dat de heer Minister, wat de terugwerkende kracht betreft, aan de belanghebbenden geen algehele voldoening zou schenken. Vanaf welke datum zullen de achterstallen uitbetaald worden?

ANTWOORD :

De kwestie der huisvesting van de in de Rijksgebouwen gehuisveste ambtenaren en bedienden is geregeld bij een koninklijk besluit van 30 November 1950. Het geval van de postontvangers valt onder de toepassing van de bepalingen van dat besluit. Zo komt het dat de op de wedde van deze laatste gedane korting — 10 of 12,5 % — regelmatig is, te meer daar in de voor de belanghebbenden geldende bezoldigingsregeling bepaald is dat al de op hen wegende verplichtingen bij het opmaken van die regeling in aanmerking werden genomen.

Voor de afhoudingen, die op de bezoldigingen van de betrokken ambtenaren werden gedaan vóór de inwerkingtreding van bedoeld besluit, zegge voor het dienstjaar 1950, is evenwel door mijn diensten een voorstel tot terugbetaling gedaan. Het dossier betreffende die zaak bevindt zich thans bij het algemeen bestuur voor akkoord van de heer Eerste-Minister.

VRAAG :

Is men van oordeel dat het een procédé is, een groot openbaar bestuur waardig, een gedeelte van de brievenbestellers-uitreikers te kleden door hen kalenders te laten verkopen?

Zou de heer Minister geen procedure kunnen in overweging nemen die minder van de Sociale Dienst afhangt; de kleding is een verplichte dienstuitrusting voor de postbedienden die rechtstreeks met het publiek in betrekking staan buiten de postkantoren.

ANTWOORD :

Het achtbaar lid bedoelt de categorie van de boventallige bestellers die niet de volledige dienstkleeding ontvangen.

Op dit ogenblik onderzoek ik de afschaffing van die graad. Hieruit zal voortvloeien dat al de benoemde bestellers kosteloos zullen gekleed worden.

Het spreekt vanzelf dat het hulppersoneel, waarvan de benutting maar tijdelijk is, hetzelfde voordeel niet kan genieten.

VRAAG :

Een lid vraagt wanneer de overblijfselen van de oude stationsgebouwen Brussel-Noord en Brussel-Zuid, waarin de post- en telegraafdiensten thans nog ondergebracht zijn, zullen gesloopt worden. Bovendien zou hij willen weten wat er op de plaats van het vroeger Noordstation zal worden opgetrokken.

ANTWOORD :

De afbraak zal in de loop van het tweede semester 1955 beëindigd zijn.

Omtrent de bestemming van de plaats van het oud Noordstation staat nog niets vast.

Dès leur entrée en service comme auxiliaire-facteur, les candidats subissent une visite médicale à l'intervention du Service de Santé Administratif. Une élimination s'opère à ce moment.

En vue de leur admission en qualité de surnuméraire, les intéressés sont examinés une dernière fois par ledit service. Sont seulement déclarés inaptes les agents dont l'entrée dans les cadres constituerait une lourde hypothèque pour l'Etat. Eu égard à la sélection au départ, ces cas sont plutôt rares.

Les critères déterminant l'admissibilité des candidats sont fixés par le Service de Santé Administratif, lequel relève du département de la Santé publique. Ces critères sont sans doute différents de ceux imposés par le Ministère de la Défense nationale.

J'envisage la suppression du grade de facteur surnuméraire.

QUESTION :

Lors de la discussion du budget des années précédentes, des questions ont été posées au sujet du paiement de l'indemnité de logement aux P. T. P.

Une décision serait imminente, mais on apprend que pour la rétroactivité, Monsieur le Ministre ne donnerait pas entièrement satisfaction aux intéressés? A quelle date fera-t-on remonter la liquidation des arriérés?

RÉPONSE :

La question du logement des fonctionnaires et agents logés dans les bâtiments de l'Etat est réglée par un arrêté royal du 30 novembre 1950. Le cas des percepteurs des postes tombe sous le coup des dispositions de cet arrêté. C'est ainsi que la retenue opérée sur le traitement de ces derniers — 10 ou 12,5 % — est régulière, d'autant plus que le statut pécuniaire appliqué aux intéressés stipule que toutes les sujétions qui leur incombent, ont été prises en considération pour établir ce statut.

Toutefois, les prélèvements opérés sur les rémunérations des fonctionnaires intéressés avant l'entrée en vigueur de l'arrêté en cause, c'est-à-dire pour l'exercice 1950, ont fait l'objet d'une proposition de remboursement de la part de mes services. Le dossier relatif à cette affaire se trouve actuellement à l'administration générale pour accord de M. le Premier Ministre.

QUESTION :

Estime-t-on qu'habiliter une partie des facteurs distributeurs des Postes, en faisant vendre des calendriers par ceux-ci, est un procédé digne d'une grande administration publique?

Monsieur le Ministre ne pourrait-il envisager une procédure relevant moins du service social; l'habillement est un équipement de service obligatoire pour les agents des postes, en rapport direct avec le public en dehors des bureaux de postes.

RÉPONSE :

L'honorable Membre vise la catégorie des facteurs surnuméraires qui ne reçoivent pas la totalité des effets d'habillement.

J'examine en ce moment la suppression du grade en question. Il en résultera que tous les facteurs nommés bénéficieront de l'habillement gratuit.

Il va de soi que le personnel auxiliaire dont l'emploi est précaire, ne peut jouir du même avantage.

QUESTION :

Un membre demande quand on démolira les vestiges des anciennes gares de Bruxelles-Nord et de Bruxelles-Midi où sont abrités actuellement encore des services postaux et des télégraphes. En outre, il aimerait savoir ce que l'on érigera sur l'emplacement de l'ancienne gare du Nord.

RÉPONSE :

Les démolitions seront terminées au cours du second semestre 1955.

La destination de l'emplacement de l'ancienne gare du Nord n'est pas encore arrêtée.

VRAAG :

Men heeft vastgesteld dat het grootste gedeelte van het internationaal wegvervoer in handen van vreemdelingen is. Er zou moeten getracht worden dat België op dat gebied ook zijn deel krijgt.

ANTWOORD :

Het is onjuist te zeggen dat het grootste gedeelte van het internationaal wegvervoer in handen van vreemdelingen is.

In onze betrekkingen met Frankrijk verzorgen de Belgische vrachtovervoerders inderdaad een verkeer dat tweemaal zo belangrijk is als dat van hun Franse collega's en in hun betrekkingen met Duitsland bezigen zij geheel het hun door de bondsoverheden ter beschikking gesteld jaarlijks contingent Duitse machtigingen. Dit contingent is even belangrijk als dat der machtigingen die België aan de Duitse vervoerondernemingen toekent.

Wat het vervoer van of naar het Groothertogdom Luxemburg of Nederland betreft, mag niet uit het oog verloren worden dat voor de Belgische vervoerders geen machtiging op het grondgebied van deze twee landen vereist is. Zo in onze betrekkingen met Nederland de Nederlandse vrachtovervoerders het merendeel van het vervoer verzorgen, is dit te wijten aan het feit dat deze laatste het voordeel van een gunstiger kostprijs en tevens van een zeer ver doorgedreven beroepsorganisatie genieten.

Mijn Departement heeft de rationele organisatie van het internationaal wegvervoer ter studie gelegd.

VRAAG :

De ernstige ongevallen veroorzaakt door de onvoldoende remmen der zware voertuigen sporen een lid aan om aan de Minister voor te stellen de kwestie der veiligheidstoestellen te doen bestuderen.

Kan in het Departement niet in overweging worden genomen voor de talrijke autobussen welke het land doorkruisen een stelsel van remzekerheid te doen aannemen?

ANTWOORD :

De ernstige ongevallen zijn eigenlijk niet te wijten aan onvoldoende remmiddelen, doch aan een tekortkoming van de remmen die meestal niet te wijten is aan de reminrichtingen waarmede de voertuigen zijn uitgerust; de voornaamste oorzaken zijn de overbelasting, het gebrek aan onderhoud en een miskenning, vanwege de bestuurders, van de bijzondere inrichtingen waarvan de voertuigen voorzien zijn, zoals bij voorbeeld de achterbrug met dubbel vertragsmechanisme.

De kwestie van de remming wordt opnieuw bestudeerd in het Belgisch Instituut voor Normalisatie. Nieuwe bepalingen die inzonderheid een noodrem voor de voertuigen bestemd voor het bezoldigd vervoer van personen zullen voorschrijven, zullen worden uitgevaardigd zodra de thans in voorbereiding zijnde norm bij Koninklijk besluit zal goedgekeurd zijn.

VRAAG :

Een lid heeft aan de heer Minister geschreven over de indienststelling in sommige grote agglomeraties van autobussen « one-man car ». Hij wenst zijn aandacht te vestigen op de gevaren die zulk een exploitatie zullen doen lopen wanneer de voertuigen met volle bezetting rijden.

Aan de andere kant zal zulk een exploitatie aanleiding geven tot groot tijdverlies aan de belangrijke halten.

Hij is van oordeel dat vóór de invoering van het stelsel een ernstig onderzoek zou moeten ingesteld worden.

ANTWOORD :

Ik zal het achtbaar lid niets nieuws vertellen als ik hem er aan herinner dat het stelsel van de « one-man car », dat reeds vóór mijn aankomst op het Departement op een zeker getal lijnen werd toegepast, over het algemeen gerechtvaardigd is door de dwingende noodzakelijkheid om de kostprijs te verminderen. Op andere lijnen wordt het stelsel slechts intermitterend toegepast, in die zin dat in geval van drukte een ontvanger aan de bestuurder wordt toegevoegd.

Het stelsel van de « one-man car » totaal veroordelen, zou er op neerkomen de weinig renderende doch niettemin ontegensprekelijk nuttige lijnen terzelfder tijd te veroordelen.

Dit alles is dus eigenlijk, zowel voor de betrokken overheden als voor de exploiterende maatschappijen en hun personeel, een kwestie

QUESTION :

Il a été constaté que la plus grande partie des transports routiers internationaux sont aux mains d'étrangers. Il faudrait faire un effort pour que la Belgique ait également sa part dans ce domaine.

RÉPONSE :

Il n'est pas exact de dire que la plus grande partie des transports routiers internationaux sont aux mains d'étrangers.

C'est ainsi que, dans nos relations avec la France, les camionneurs belges assurent un important trafic qui est le double du trafic détenu par leurs collègues français, et que dans les relations avec l'Allemagne, ils utilisent complètement le contingent annuel d'autorisations allemandes qui est mis à leur disposition par les autorités fédérales. Ce contingent est égal à celui des autorisations que la Belgique alloue aux entreprises de transports allemandes.

Pour ce qui est des transports en provenance ou en destination du Grand-Duché de Luxembourg et des Pays-Bas, il y a lieu de considérer que les transporteurs belges ne sont pas soumis à autorisation sur le territoire de ces deux pays. Si dans nos relations avec les Pays-Bas, les camionneurs néerlandais effectuent la majorité des transports, il faut en attribuer la raison au fait que ces derniers bénéficient à la fois d'un prix de revient plus favorable et d'une organisation professionnelle très poussée.

Mon Département a mis à l'étude l'organisation rationnelle des transports routiers internationaux.

QUESTION :

Les graves accidents causés par l'insuffisance de freinage des véhicules lourds incitent un membre à suggérer au Ministre de faire étudier la question des appareils de sécurité.

Ne peut-on envisager au Département de faire adopter un système de sécurité de freinage aux nombreux autobus qui sillonnent le pays?

RÉPONSE :

Les graves accidents ne sont pas dus, à proprement parler, à une insuffisance de freinage mais à un manque de freinage qui la plupart du temps n'est pas imputable aux dispositifs de freinage dont sont équipés les véhicules; les causes principales sont la surcharge, le manque d'entretien et une méconnaissance, de la part des conducteurs, des dispositifs spéciaux dont sont munis les véhicules, tel par exemple le pont arrière à double démultiplication.

La question du freinage fait l'objet d'une étude nouvelle au sein de l'Institut belge de Normalisation. Des dispositions nouvelles, qui comporteront notamment un frein de secours pour les véhicules affectés au transport rémunéré de personnes, seront édictées dès que la norme en cours d'élaboration aura été approuvée par arrêté royal.

QUESTION :

Un membre a écrit à Monsieur le Ministre en ce qui concerne la mise en service, dans certaines grandes agglomérations, d'autobus « one-man car ». Il désire attirer son attention sur les dangers que fera courir une telle exploitation lorsque les véhicules seront chargés à leur capacité complète.

D'autre part, une telle exploitation provoquera une grande perte de temps aux arrêts importants.

Il estime qu'une enquête sérieuse devrait être faite préalablement à l'instauration du système.

RÉPONSE :

Je n'apprendrai rien de nouveau en rappelant à l'honorable membre que le système du « one-man car », déjà appliqué sur un certain nombre de lignes avant mon arrivée au Département, a généralement été justifié par l'impérieuse nécessité de réduire le prix de revient. Sur d'autres lignes le système n'est appliqué qu'à titre intermittent, en ce sens qu'en cas d'affluence un receveur est adjoint au conducteur.

Condamner complètement le système du « one-man car » reviendrait à condamner en même temps des lignes peu productives mais, néanmoins, incontestablement utiles.

Le tout se ramène donc, tant pour les autorités intéressées que pour les sociétés exploitantes et leur personnel, à une question de juste mesure

van juiste maat die beter zal kunnen worden beoordeeld aan de hand van een voorzichtige ervaring gedurende een voldoende lange « inwerk-tijd ».

VRAAG :

Een lid heeft vernomen dat het I. V. B. een bestelling van 60 autobussen heeft gedaan. 15 hiervan werden in den vreemde besteld niettegenstaande de prijs van de nationale productie lager is dan de in den vreemde gevraagde prijs.

Hoewel het I. V. B. een maatschappij met gemengd beheer is, vraagt hij dat de Minister of zijn collega van Economische Zaken zou tussenbeide komen opdat geen autobussen zouden worden aangekocht, die in België ten minste niet zouden gemonteerd zijn.

ANTWOORD :

De aankoop in den vreemde van de 15 chassis waarvan sprake, werd zoals het in dergelijke gevallen regel is, vooral voor advies voorgelegd aan de vaste commissie van advies inzake overeenkomsten en openbare aanbestedingen, die onder het Departement van Economische Zaken ressorteert.

Deze commissie heeft zich aangesloten bij de hoofdzakelijk technische redenen die aangevoerd werden ten gunste van de bestelling van bedoeld materieel bij voorkeur boven alle ander.

Er valt trouwens op te merken dat de betrokken 15 chassis in België zullen gemonteerd worden met een noemenswaardig percentage Belgische arbeidskrachten en Belgisch materieel (ongeveer 1/3 van de prijs van een volledig chassis).

Aan de andere kant zal de op die chassis te monteren carrosserie geheel in België gemaakt worden.

VRAAG :

Kan de Sabena nog niet op eigen wieken drijven ? Zal het geregeld verlenen van subsidies de financiële verantwoordelijkheid van de Maatschappij niet onmogelijk maken en eenzelfde toestand scheppen als die welke bij de N. M. B. S. bestaat ?

ANTWOORD :

De Sabena ontvangt geen enkele subsidie. De wet tot oprichting van de Sabena voorziet enkel en alleen, dat ingeval de winst ontoereikend is om een regelmatige afschrijving van de vliegtuigen te kunnen doen, deze afschrijving ten laste van de Staat valt voor zover de eigen resultaten van de Vennootschap het niet toelaten, doch de aldus ter beschikking van de Sabena gestelde sommen worden op de latere winst verhaald.

Sommige dienstjaren sloten met winst en hebben de tussenkomst van de Staat niet gevergd.

Andere dienstjaren, vooral als de Vennootschap nieuwe vliegtuigen aankoopt, vergen de tussenkomst van de Staat in de vorm van voorschotten.

VRAAG :

Daar de Minister verklaard heeft dat het voldoende was in België één nationale luchthaven te hebben, vraagt een lid zich af waarom het nodig is kredieten voor secundaire luchthavens uit te trekken.

Hij kan begrijpen dat er thans gedacht wordt aan de grondorganisatie nodig voor een door helicopters bediend net, doch hij gelooft dat er een tegenstrijdigheid bestaat tussen de verklaringen van de Minister en het feit dat men nog geld blijft steken in de secundaire luchtvaart-terreinen zoals Oostende.

ANTWOORD :

Zo het, wegens de aardrijkskundige ligging, doch vooral wegens de geringe oppervlakte van ons land nodig is onze krachtsinspanningen grotendeels te concentreren op één enkele luchthaven met internationaal karakter waar de lange-afstandsvliegtuigen tenminste dezelfde faciliteiten van alle aard kunnen vinden als de luchthavens van onze bureu bieden, bestaan er voldoende redenen die pleiten voor een aanpassing, ja zelfs voor een uitbreiding, van de grondorganisatie waarover sommige van onze zogenaamde secundaire luchtvaartterreinen beschikken.

Zo komt het, dat voor het luchtvaartterrein Oostende, de verlenging van de hoofdlandingsbaan, om een baan van 2.250 m te bekomen.

qu'il sera possible de mieux apprécier à la faveur d'une prudente expérience pendant une durée « de rodage » suffisante.

QUESTION :

Un membre a appris que les T. I. B. ont passé commande pour 60 autobus. Parmi ceux-ci 15 ont été commandés à l'étranger malgré que le prix de la production nationale soit inférieur au prix demandé à l'étranger.

Quoique les T. I. B. soient une société d'exploitation mixte, il demande que le Ministre ou son collègue des Affaires Economiques, intervienne pour que l'on n'achète que des autobus, tout au moins assemblés en Belgique.

RÉPONSE :

L'acquisition à l'étranger des 15 châssis, dont il s'agit, a été soumise, comme il est de règle en pareils cas, à l'avis préalable de la commission permanente consultative en matière de contrats et d'adjudications publiques relevant du Département des Affaires économiques.

Cette commission s'est ralliée aux raisons d'ordre essentiellement technique invoquées en faveur de la commande dudit matériel, de préférence à tout autre.

Il est d'ailleurs à noter que les 15 châssis en cause seront montés en Belgique avec incorporation d'un pourcentage appréciable de main-d'œuvre et de matériel belges (1/3 environ du prix d'un châssis complet).

D'autre part, les carrosseries à monter sur ces châssis seront entièrement exécutées en Belgique.

QUESTION :

La Sabena ne peut-elle pas encore voler de ses propres ailes ? Est-ce que l'octroi régulier de subsides ne va pas rendre impossible la responsabilité financière de la Société et créer une situation identique à celle qui existe à la S. N. C. B. ?

RÉPONSE :

La Sabena ne reçoit aucun subside de l'Etat. La loi créant la Sabena prévoit simplement que dans le cas où les bénéfices sont insuffisants pour permettre un amortissement régulier des avions, cet amortissement sera à charge de l'Etat, dans la mesure où les résultats propres de la Société ne le permettent pas, mais les sommes ainsi mises à la disposition de la Sabena sont récupérables sur les bénéfices ultérieurs.

Certains exercices ont été bénéficiaires et n'ont pas entraîné d'intervention de l'Etat.

D'autres exercices, surtout lorsque la société procède à l'achat d'avions neufs, nécessitent l'intervention de l'Etat sous forme d'avances.

QUESTION :

Alors que le Ministre a déclaré qu'un seul aéroport national suffit pour la Belgique, un membre se demande s'il est nécessaire de prévoir des crédits destinés aux aéroports secondaires.

Il peut comprendre que l'on songe actuellement à construire l'infrastructure nécessaire à un réseau desservi par hélicoptères, mais il croit qu'il y a contradiction entre les déclarations du Ministre et le fait de continuer à consacrer de l'argent aux aéroports secondaires tels que Ostende.

RÉPONSE :

Si tant est qu'il s'indique, de par la situation géographique de notre pays mais surtout à cause de sa superficie restreinte, de concentrer nos efforts, en majeure partie, sur un seul aéroport à caractère international où les avions à long courrier peuvent trouver au moins les mêmes facilités de toutes sortes que leur offrent les aéroports de nos voisins, il y a suffisamment de raisons qui plaident en faveur d'une adaptation, voire d'une extension, de l'infrastructure dont disposent certains de nos aéroports dits secondaires.

C'est ainsi que pour l'aérodrome d'Ostende le prolongement de la piste principale, de façon à obtenir une piste de 2.250 m, est complètement justifié non seulement du fait que l'aérodrome en question est

volkomen gerechtvaardigd is, niet alleen wegens het feit dat dit luchtvaartterrein als het uitwijkvluchtterrein bij uitstek van de nationale luchthaven Melsbroek wordt beschouwd en derhalve de vliegtuigen van de intercontinentale lijnen moet kunnen ontvangen, doch ook omdat het verkeer van middelbare en zware vliegtuigen er belangrijk is op sommige tijdstippen van het jaar, bijzonder in de maanden juni, juli, Augustus en September : het verkeer is 40 per drukke dag.

VRAAG :

Een lid vraagt of het feit het luchtvaartterrein Grimbergen als vliegveld voor toerisme en als vliegveld voor opleiding te doen dienen geen echt gevaar oplevert. Naar zijn mening zou de luchtvaartschool over een eigen terrein moeten beschikken.

ANTWOORD :

Het luchtvaartterrein Grimbergen is alleen bestemd voor de vlieg-sport en het luchttoerisme.
Het is sedert twee jaar de zetel van de Burgerlijke Luchtvaartschool.

De omstandigheden waarin die school werkt, zijn niet van die aard dat de veiligheid in gevaar wordt gebracht, des te minder daar het bewuste luchtvaartterrein zijn volle capaciteit op verre na nog niet heeft bereikt.

Niets zou derhalve het aanleggen van een uitsluitend voor opleidingsdoeleinden bestemd luchtvaartterrein rechtvaardigen.

VRAAG :

Volgens sommige geruchten, zou de Minister gewelgerd hebben de antenne toe te staan aan het Comité voor de verdediging van de democratische vrijheden. Volgens andere, zou de Minister niet tussenbeide gekomen zijn.

Hoe het ook zij, graag zag ik die kwestie herzien in de zin van een grotere vrijheid.

ANTWOORD :

De beslissing werd op eenpurig voorstel van het Vast Comité (in zijn vergadering van 22 November 1954) zonder tussenkomst van de Minister, door de Raad van beheer op 29 November 1954 genomen. Beslissing gemotiveerd als volgt :

« De Raad van beheer stelt vast dat het Comité voor de verdediging van de democratische vrijheden geen nieuwe partij is, doch » in schoolzaken hetzelfde standpunt verdedigt als een politieke partij » die over een spreekbeurt in de Vrije Tribune beschikt, en beslist » aan het Nationaal Comité voor de verdediging van de democratische vrijheden te antwoorden, dat het krachtens de voor de inrichting van de Vrije Politieke Tribune vastgestelde regelen niet mogelijk is op zijn verzoek in te gaan, zoals dit in de aan het Instituut » gezonden brieven is uitgedrukt, doch dat het N.I.R. er geen bezwaar » in ziet dat het Comité zich zou wenden tot de Partij wier standpunt het verdedigt, om een mededeling te doen binnen de spreektijd » waarover die partij in het raam van de Vrije Politieke Tribune » beschikt. »

VRAAG :

Weet de Minister dat de uitzendingen van het I. N. R. in sommige gedeelten van Vlaanderen beter worden ontvangen dan die van het N. I. R. ? Men verklaart zich zulke anomalie niet. De kwaliteit zou nochtans dezelfde moeten zijn ?

ANTWOORD :

De intensiteit van het signaal van het N. I. R. in Vlaanderen zoals die van het I. N. R. in Wallonië volstaat voor een goede dienst. De in de ontvangst in Vlaanderen vastgestelde verschillen zijn te wijten aan het gebruik van een gunstiger golflengte, welks gebruik noodzakelijk is gemaakt door de minder goede geleidbaarheid in het Zuiden van het land.

considéré comme l'aérodrome de diversion par excellence de l'aéroport national de Melsbroek, et doit dès lors pouvoir recevoir les avions des lignes intercontinentales mais aussi parce que le trafic d'avions de tonnage moyen et lourd y est important à certaines périodes de l'année, notamment aux mois de juin, juillet, août et septembre : le nombre de mouvements est de l'ordre de 40 par jour chargé.

QUESTION :

Un membre pose la question de savoir si le fait d'utiliser l'aérodrome de Grimbergen comme plaine d'aviation de tourisme et comme plaine d'aviation pour l'écologie, ne constitue pas un réel danger. A son avis, l'école d'aviation devrait disposer d'un terrain propre.

RÉPONSE :

L'aérodrome de Grimbergen est réservé à l'aviation sportive et de tourisme.

Il est le siège, depuis deux ans, de l'Ecole d'Aviation Civile.

Les conditions dans lesquelles ladite Ecole fonctionne ne sont pas de nature à compromettre la sécurité, d'autant moins que ledit aérodrome est loin d'atteindre sa pleine capacité.

Rien ne justifierait dès lors la création d'un terrain affecté aux seules activités d'écologie.

QUESTION :

D'après certaines rumeurs, le Ministre aurait refusé d'accorder l'antenne au Comité pour la défense des libertés démocratiques. Selon d'autres, le Ministre ne serait pas intervenu.

Quoi qu'il en soit, j'aimerais que l'on revoie cette question dans le sens d'une plus grande liberté.

RÉPONSE :

La décision a été prise sur proposition *unanime* du Comité Permanent (en sa séance du 22 novembre 1954), sans intervention du Ministre, par le conseil de gestion, le 29 novembre 1954.

Décision motivée comme suit :

« Le Conseil de Gestion constate que le Comité pour la Défense » des Libertés Démocratiques ne constitue pas un nouveau parti mais » défend en matière scolaire le même point de vue qu'un parti politique qui jouit d'un tour de parole dans la Tribune Libre, et décide » de répondre au Comité National pour la Défense des Libertés » Démocratiques qu'en vertu des règles arrêtées pour l'organisation » de la Tribune Libre Politique, il n'est pas possible de faire droit à » sa demande, telle qu'elle est exprimée dans les lettres qui ont été » adressées à l'Institut, mais que l'I.N.R. ne voit pas d'inconvénient » à ce que ce Comité s'adresse au Parti dont il défend le point de » vue afin de faire une communication dans le temps de parole dont » jouit ce parti dans le cadre de la Tribune Libre Politique. »

QUESTION :

Le Ministre sait-il que les émissions de l'I. N. R. sont beaucoup mieux réceptionnées dans certaines parties de la Flandre que celles du N. I. R. On ne s'explique pas une telle anomalie. Il me semble que la qualité devrait cependant être identique.

RÉPONSE :

L'intensité du signal du N. I. R. en Flandre, comme celle de l'I. N. R. en Wallonie, est suffisante pour un bon service. Les différences constatées dans la réception en Flandre sont dues à l'emploi d'une longueur d'onde plus favorable, emploi rendu nécessaire par la moins bonne conductibilité dans le Sud du Pays.

VRAAG :

Een lid wenst dat men zo spoedig mogelijk kome tot de televisie op groot scherm.

ANTWOORD :

Het Nationaal Instituut voor Radio-omroep deelt de bezorgdheid van de achtbare volksvertegenwoordiger. Doch, hoewel het technisch mogelijk is projectietoestellen voor televisie op groot scherm, gevoed door de huidige uitzendingen van het N.I.R., te installeren, toch moeten tal van problemen worden onderzocht, bij voorbeeld die welke voorzeker zullen opgeworpen worden door de exploitanten van cinema-zalen en ook door de filmverdelers.

Er is tenslotte het probleem van de overgang van de private vertoning, die de TV. thans is, naar de openbare vertoning, die de TV zou worden door haar programma's op groot scherm over te brengen. Vandaar tal van feitelijke of rechtsproblemen die niet spoedig kunnen worden opgelost en waarvoor waarschijnlijk de tussenkomst van het Parlement vereist is.

VRAAG :

Een lid vraagt of het statuut van de N.M.B.S. nog steeds in acht genomen wordt. Hij is altijd voorstander geweest van een uitbreiding van de bevoegdheid van de Minister wat de spoorwegen betreft. De wettelijkheid moet evenwel worden in acht genomen en hij meent dat het statuut van de Maatschappij niet in zijn geheel behouden is. Hij zal in die zin spreken in de openbare vergadering.

ANTWOORD :

Het statuut van de N.M.B.S. is ongewijzigd gebleven sedert de oprichting van deze laatste bij de wet van 23 Juli 1926.

Het koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 tot vaststelling van de statuten van die maatschappij werd slechts gewijzigd bij het koninklijk besluit van 14 Januari 1927 dat, zoals het organiek besluit, het bepaalde in artikel I van voormelde wet geheel eerbiedigt.

De bepalingen van die besluiten stemmen inderdaad volkomen overeen met de hoofdbepalingen van de wet.

Ik deel aan de andere kant volkomen de mening van het achtbaar lid volgens welke de wettelijkheid moet geëerbiedigd worden en dat op dit principe inbreuk zou gemaakt zijn is mij onbekend.

Het ware ongetwijfeld nuttig indien de achtbare Volksvertegenwoordiger mij enkele nadere inlichtingen omtrent de aangevoerde feiten zou willen verstrekken, ten einde mij in staat te stellen om er omstandig op te antwoorden.

VRAAG :

Zou de Minister kunnen zeggen welke de voordelen zijn van het rijtuigprototype dat onlangs door de N.M.B.S. werd aangenomen? Zal dit nieuw rijtuig op al de lijnen kunnen gebezigd worden?

ANTWOORD :

De lichte metalen rijtuigen waarvan de prototypen door de N.M.B.S. werden gebouwd, hebben een totale lengte van 22,7 m. (22 m. voor de laatste metalen rijtuigen).

Zij hebben 114 zitplaatsen (108, vroegere rijtuigen) en 30 staanplaatsen en hun tarra is ongeveer 29 ton (33 ton, vroegere rijtuigen).

Hun gewicht per plaats is dus slechts 254 kg. per zitplaats, terwijl het gewicht per plaats van het huidig houten materieel 270 kg. en dit van het jongste metalen materieel 305 kg. per plaats bedraagt.

Het comfort is opvallend verbeterd.

De rijtuigen zijn gemonteerd op speciale bogies met rubberveerophanging.

De banken zijn geheel opgevuld.

De geluidsisolatie is verbeterd.

De toekomstige rijtuigen die op basis van de huidige prototypen zullen gebouwd worden, zullen geschikt zijn voor alle diensten en kunnen rijden met een snelheid van 140 km/u.

QUESTION :

Un membre souhaite que, le plus rapidement possible, on en arrive à la télévision sur grand écran.

RÉPONSE :

L'Institut National Belge de Radiodiffusion partage les préoccupations de l'honorable représentant. Mais, s'il est techniquement possible d'installer des projecteurs de télévision sur grand écran, alimentés par les actuelles émissions de l'I.N.R., de nombreux problèmes doivent être examinés, par exemple ceux que ne manqueront pas de soulever les exploitants de salles de cinéma et aussi les distributeurs de films.

Il y a, enfin, le problème du passage du spectacle privé que constitue la TV actuellement, au spectacle public que la TV deviendrait en transmettant ses programmes sur grand écran. D'où de nombreux problèmes de fait ou de droit qu'il n'est pas possible de résoudre rapidement et qui réclament sans doute une intervention du Parlement.

QUESTION :

Un membre demande si le statut juridique de la S. N. C. B. est encore respecté. Il a toujours été partisan d'une extension de la compétence du Ministre en ce qui concerne les chemins de fer. Il faut cependant que la légalité soit respectée, et il croit que le caractère juridique de la Société n'est pas maintenu dans son entièreté. Il parlera dans ce sens en séance publique.

RÉPONSE :

Le statut juridique de la S.N.C.B. n'a pas varié depuis la création de cette dernière par la loi du 23 juillet 1926.

L'arrêté royal du 7 août 1926, organique des statuts de cette société, n'a été modifié que par l'Arrêté royal du 14 janvier 1927, qui, comme l'arrêté organique, respecte entièrement le prescrit de l'article premier de la loi précitée.

Les dispositions de ces arrêtés sont en effet parfaitement conformes aux dispositions essentielles de la loi.

Je partage par ailleurs entièrement l'opinion de l'honorable membre, selon laquelle la légalité doit être respectée, et il n'est pas à ma connaissance qu'une violation de ce principe se soit produite.

Il serait sans doute utile que l'honorable représentant veuille bien fournir quelques précisions au sujet des faits allégués afin de me permettre d'y répondre de façon circonstanciée.

QUESTION :

Le Ministre pourrait-il faire connaître les avantages du prototype de voiture dernièrement admis par la S.N.C.B.?

Cette nouvelle voiture pourra-t-elle être utilisée sur toutes les lignes?

RÉPONSE :

Les voitures métalliques légères dont les prototypes ont été construits par la S.N.C.B., ont une longueur totale de 22,7 m. (22 m. pour les dernières voitures métalliques antérieures).

Elles offrent 114 places assises (108, voitures antérieures) et 30 places debout et leur tare est d'environ 29 tonnes (33 tonnes, voitures antérieures).

Leur poids par place offerte n'est donc que de 254 kg. par place assise alors que le poids par place offerte du matériel en bois actuel s'élève à 270 kg. et celui du matériel métallique le plus récent à 305 kg. par place.

Le confort est nettement amélioré.

Les voitures sont montées sur bogies spéciaux à suspension sur ressorts en caoutchouc.

Les banquettes sont entièrement rembourrées.

L'isolation acoustique est améliorée.

Les voitures futures construites sur la base des prototypes actuels seront aptes à tous les services et pourront circuler à la vitesse de 140 km/h.

VRAAG :

De houten rijtuigen zouden niet meer gebruikt worden en de Maatschappij zou voorzien hebben ze door metalen rijtuigen te vervangen.

Meent de Minister niet dat het om praktische en bezuinigingsredenen nuttig zou zijn een bepaald aantal door railauto's met aanhangwagens te vervangen ?

ANTWOORD :

De N.M.B.S. volgt juist de voorgestelde politiek.

Sommige treinen zijn reeds vervangen door railauto's met aanhangwagens.

De kwestie ligt ter studie voor alle mogelijke uitbreiding van die wijze van exploitatie.

VRAAG :

Een lid zou willen weten wat er gedaan wordt met het rollend houten materieel dat, ingevolge de vervanging door metalen materieel, buiten gebruik gesteld wordt.

ANTWOORD :

Het definitief buiten dienst gesteld rollend houten materieel wordt, na recuperatie van de nog bruikbare stukken, bij aanbesteding, te koop geboden aan particulieren tegen prijzen die van 20.000 tot 25.000 frank gaan per rijtuig. Het materieel dat geen koper vindt wordt in onze werkplaatsen gesloopt.

VRAAG :

Er werd medegedeeld dat de spoorwegen niet intijds de materialen leveren die de aannemer nodig heeft voor de werken voor de electrificatie van de lijn Namen-Aarlen.

In hoever is zulks waar ?

ANTWOORD :

De planning van de werken, zoals zij begin 1954 in gemeen overleg met de aannemer vastgesteld werd, wordt strikt in acht genomen.

Herhaaldelijk heeft de aannemer de wens uitgedrukt op de planning vooruit te lopen: zulks zou voor de N.M.B.S. van generlei nut zijn, aangezien de veiligheidsmarge ruim voldoende is voor een tijdige voltooiing; integendeel, een al te snelle vooruitgang van de werken zou een voorbarige vastlegging van kapitalen ten gevolge hebben.

Aan de andere kant zou een op de planning vooruitlopende levering van materialen aan deze aanneming natuurlijk niet anders kunnen dan de leveringen aan andere aannemingen vertragen en de electrificatiewerken op de andere lijnen in de war sturen.

VRAAG :

De electrificatie van de lijnen 161 en 162 en de dieselisatie van de overige secundaire lijnen der provincie Luxemburg zullen een reorganisatie van de N.M.B.S. ten gevolge hebben.

Uit de ingewonnen inlichtingen blijkt dat de toestand zorgwekkend is. Sommige zetels, Jemelle, Latour en Bertrix zouden $\pm 100\%$ gevaar lopen. Twaalf à vijftienhonderd personeelsleden zouden gevaar lopen hun plaats te verliezen.

Graag vernam men van de Minister of de N.M.B.S. voornemens is in deze kritische toestand te voorzien ?

Zou er geen programma van nieuwe of vervangingsbedrijvigheden moeten worden voorzien en van nu af aan ter studie gelegd in het raam van de bedrijvigheden der N.M.B.S. ?

ANTWOORD :

De electrificatie van de lijnen 161 en 162 en de indienststelling van Diesellocomotieven op de lijn Athus-Maas zullen niet de opheffing van de loods en de Jemelle, Latour en Bertrix, ten gevolge hebben.

Deze nieuwe exploitatiemethodes zullen niettemin aanleiding geven tot een vermindering van het effectief in deze diensten. Maar de Maatschappij zal trachten het beschikbaar geworden personeel in de mate van het mogelijke opnieuw ter plaatse te werk te stellen.

Het is te vroeg om nu reeds de in die streken te vestigen nieuwe bedrijvigheden te bepalen.

QUESTION :

Les voitures en bois ne seraient plus guère utilisées et la société aurait prévu de les remplacer par des voitures métalliques.

Monsieur le Ministre ne pense-t-il pas qu'il serait utile qu'un certain nombre soient remplacées, dans un but économique et pratique, par des autorails avec des remorques ?

RÉPONSE :

La S.N.C.B. suit précisément la politique préconisée.

Certains trains sont déjà remplacés par des autorails avec remorques.

La question est à l'étude pour toute extension possible de ce mode d'exploitation.

QUESTION :

Un membre aimerait savoir ce que l'on fait du matériel roulant en bois qui est mis au rebut à la suite du remplacement par du matériel métallique ?

RÉPONSE :

Le matériel en bois reuvre définitivement du service est, après récupération des pièces encore réutilisables, mis en vente, par adjudication, à des particuliers à des prix variant de 20.000 à 25.000 francs par voiture. Le matériel qui ne trouve pas d'acquéreur est démolé dans nos ateliers.

QUESTION :

On a signalé que les chemins de fer ne fournissaient pas en temps utile les matériaux nécessaires à l'entrepreneur, pour les travaux de l'électrification de la ligne de Namur-Arlon.

Qu'en est-il exactement ?

RÉPONSE :

Le planning des travaux, établi de commun accord avec l'entrepreneur au début de l'année 1954, est parfaitement respecté.

A plusieurs reprises, l'entrepreneur a manifesté le désir de le devancer; ceci ne serait d'aucune utilité pour la S.N.C.B., la marge de sécurité étant largement suffisante pour permettre l'achèvement en temps utile; au contraire, un avancement trop rapide des travaux entraînerait une immobilisation prématurée de capitaux.

D'autre part, une fourniture de matériaux en avance sur le planning, à cette entreprise, ne pourrait évidemment que retarder les fournitures à d'autres entreprises et perturber les travaux d'électrification des autres lignes.

QUESTION :

L'électrification des lignes 161 et 162, la dieselisation des autres lignes secondaires de la province du Luxembourg vont provoquer une réorganisation de la S.N.C.F.B.

Des informations recueillies font apparaître une situation angoissante. Certains sièges, Jemelle-Latour et Bertrix seraient menacés à $\pm 100\%$. Douze à quinze cents agents seraient menacés dans leur situation.

Le Ministre voudrait-il dire si la S.N.C.F.B. envisage des solutions à cette situation critique ?

Un programme d'activités nouvelles ou de remplacement ne devrait-il pas être prévu et mis à l'étude dès maintenant dans le cadre des activités de la S.N.C.F.B. ?

RÉPONSE :

L'électrification des lignes 161 et 162 et la mise en service des locomotives Diesel sur la ligne Athus-Meuse ne provoqueront pas la suppression des remises de Jemelle, de Latour et de Bertrix.

Ces nouvelles méthodes d'exploitation provoqueront néanmoins une réduction des effectifs dans ces services. Mais la Société s'efforcera, dans la mesure des possibilités, de réutiliser sur place le personnel devenant disponible.

Il est trop tôt pour déterminer dès à présent les activités nouvelles à établir dans ces régions.

Van nu af aan wordt evenwel de mogelijkheid overwogen uitbreiding te geven aan de wagenwerkplaatsen te Latour, om er zowel het te Bertrix als te Latour beschikbaar gekomen personeel te werk te stellen. Die werkplaats zal, behalve met het gewoon onderhoud van de wagens, belast worden met het verbouwen van overtallige gesloten wagens tot nieuwe stortwagens.

VRAAG :

Is de Staat voornemens ten gunste van de Maatschappij tussenbeide te komen voor het onderhoud en de verbetering der wegen alsmede voor de signalisatie?

Sommige landen schijnen het principe van het onderhoud van sommige wegen aan te nemen als volgt : waterwegen, luchtvaart en spoorwegen.

ANTWOORD :

Hierna een herinnering aan de initiatieven door het Departement van Verkeerswegen genomen in de vorm van tussenkomsten van de Staat binnen het raam van de modernisering en het onderhoud van het spoorwegnet.

a) Wegens de talrijke voordelen op nationaal gebied welke voortvloeien uit de verwezenlijking van het electrificatieprogramma van de N.M.B.S., dient aangenomen dat de Staat in de financiering van dat programma moet tussenbeide komen.

In deze gedachtengang heeft de Staat aanvaard een gedeelte te dragen van de lasten wegens de interesten die verschuldigd zijn voor de leningen welke door de N.M.B.S. van en met 1941 werden aangegaan voor de electrificatie van het spoorwegnet.

Zulks blijkt uit artikel 24-17 van het ontwerp van gewone begroting van Verkeerswegen voor 1955.

Het bedrag van 185 miljoen, op dat artikel uitgetrokken, werd vastgesteld rekening gehouden met het feit dat 2 % van die lasten wegens interesten door de N.M.B.S. zullen gedragen worden.

b) Bovendien financiert de Staat de afschaffing van in de geëlectriceerde of te electrificeren lijnen gelegen overwegen (cf. art. 475 van het ontwerp van buitengewone begroting voor 1955).

c) Aangezien de electrificatie van de lijn Antwerpen-Roosendaal een afzonderlijk geval is in het raam van Benelux, heeft de Staat aanvaard de uitgaven van eerste aanleg (173 miljoen in het geheel) voor die electrificatie, te zijnen laste te nemen (zie art. 476 van de buitengewone begroting).

d) Aan de andere kant zal de Staat, om de N.M.B.S. in de mogelijkheid te stellen te helpen werk te verschaffen, vanaf 1955 aan de N.M.B.S. voorschotten verlenen hetzij voor het onderhoud, hetzij voor de modernisering van de vaste installaties, van de sporen en van het rollend materieel (zie art. 553 van de buitengewone begroting).

VRAAG :

Vastgesteld wordt dat niettegenstaande de signalisatie talrijke ongevallen aan de overwegen gebeuren. Zulks is onvermijdelijk naarmate het verkeer drukker wordt.

Zou er tussen het departement van Openbare Werken en de N.M.B.S. niet een akkoord kunnen gesloten worden ten gevolge waarvan de bewaking van de overwegen niet uitsluitend ten laste van de N.M.B.S. zou vallen?

De signalisatie van de buurtspoorwegen laat te wensen over. De kruispunten worden doorgaans slechts op de plaats zelf gesignaleerd.

ANTWOORD :

De normen volgens welke de overwegen met automatische signalisatie of eenvoudig met vaste signalisatie bewaakt worden zijn op zijn minst even veilig in België als in om het even welk ander land.

De talrijke ongevallen die zich op die plaatsen voordoen zijn ontegenzeggelijk te wijten aan het sneller en drukker geworden autoverkeer.

De door het achtbaar lid voorgestelde oplossing, die in Frankrijk reeds toegepast wordt en in Duitsland ter studie ligt, is mijn aandacht niet ontgaan.

Bovendien werkt mijn Departement op dit ogenblik, zowel voor de overwegen van de N.M.B.S. en de N.M.V.B. als voor die van de tramwegmaatschappijen, aan een voorontwerp van koninklijk besluit waarbij de reglementering betreffende de signalisatie van de over-

Mais d'ores et déjà on envisage de développer l'atelier des wagons de Latour de façon à y occuper le personnel qui deviendra disponible tant à Bertrix qu'à Latour. Cet atelier sera chargé, en plus de l'entretien courant des wagons, de la construction de wagons-tombereaux nouveaux par transformation de wagons fermés excédentaires.

QUESTION :

L'Etat compte-t-il intervenir en faveur de la société pour l'entretien des voies et leur amélioration ainsi que pour la signalisation?

Certains pays semblent ainsi adopter le principe de l'entretien de certaines voies : voies d'eau, aviation et chemins de fer.

RÉPONSE :

Ci-après, un rappel des initiatives prises par le Département des Communications sous forme d'intervention de l'Etat dans le cadre de la modernisation et de l'entretien du réseau ferroviaire.

a) En raison des multiples avantages d'ordre national à dériver de la réalisation du programme d'électrification de la S.N.C.B., il y a lieu de considérer que l'Etat doit intervenir dans le financement de ce programme.

Dans cet ordre d'idées, l'Etat a accepté de supporter une partie des charges des intérêts dus pour les emprunts contractés par la S.N.C.B. depuis et y compris 1941 pour l'électrification du réseau ferroviaire.

C'est ce qui ressort de l'article 24-17 du projet de budget ordinaire des Communications pour 1955.

Le montant de 185 millions, prévu à cet article a été établi, en tenant compte de ce que 2 % desdites charges d'intérêts seront supportés par la S.N.C.B.

b) Au surplus, l'Etat finance la suppression de passages à niveau situés sur les lignes électrifiées ou à électrifier (cf. art. 475 du projet de budget extraordinaire pour 1955).

c) Etant donné que l'électrification de la ligne Anvers-Roosendaal constitue un cas d'espèce dans le cadre de Benelux, l'Etat a accepté de prendre à sa charge les dépenses d'établissement (173 millions au total), afférentes à cette électrification (voir art. 476 du budget extraordinaire).

d) D'autre part, en vue de mettre la S.N.C.B. dans la possibilité d'aider à résorber le chômage, l'Etat allouera à la S.N.C.B., à partir de 1955, des avances soit pour l'entretien, soit pour la modernisation des installations fixes, de la voie et du matériel roulant (voir art. 553 du budget extraordinaire).

QUESTION :

On constate qu'il se produit de nombreux accidents aux passages à niveau, malgré la signalisation. Ceci est inévitable au fur et à mesure de l'accroissement de la circulation.

N'est-il pas possible de passer un accord entre les Travaux Publics et la S.N.C.B. de telle sorte que le gardiennage ne soit pas uniquement supporté par la S.N.C.B.?

La signalisation des chemins de fer vicinaux est défectueuse. On ne signale généralement les croisements qu'aux endroits mêmes de ceux-ci.

RÉPONSE :

Les normes d'après lesquelles les passages à niveau sont gardés, munis de la signalisation automatique ou simplement de la signalisation fixe, sont pour le moins aussi prudentes en Belgique que dans n'importe quel autre pays.

Le nombre des accidents qui se produisent à ces endroits est incontestablement dû à l'intensification et à l'accélération du trafic automobile.

La solution préconisée par l'honorable membre, déjà d'application en France et à l'étude en Allemagne, n'a pas échappé à mon attention.

Pour le surplus, tant pour les passages à niveau de la S.N.C.B. et de la S.N.C.V. que pour ceux des sociétés de tramways, mon Département élabore en ce moment un avant-projet d'arrêté royal revisant la réglementation relative à la signalisation des passages à niveau

wegen en kruisingen herzien wordt. Het nodige wordt gedaan opdat dat ontwerp binnen de kortste tijd in werking kunne treden.

VRAAG :

Men heeft de indruk dat de werken tot onderhoud van de sporen te wensen overlaten. De N.M.B.S. wil wegens haar bezuinigingspolitiek haar onderhoudskosten en in het algemeen de kosten van de uitvoeringsdiensten tot een minimum beperken.

Daarin schuilt een gevaar, zowel voor de veiligheid der reizigers als voor de goede gang van de dienst.

ANTWOORD :

De door het achtbaar lid opgeworpen kwestie behandelen is terzelfder tijd herinneren aan de zware tol die het net der Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bij gebrek aan de onontbeerlijke middelen, aan de oorlog 1940-1945 heeft moeten betalen.

Sindsdien tracht de N.M.B.S. de achterstand in te halen, doch er blijft jammer genoeg nog veel te doen.

Hoe 't ook zij, er wordt prioriteit gegeven aan alles wat van belang kan zijn voor de veiligheid, en in dat opzicht oefent mijn Departement, dat met de macht van controle bekleed is, ten andere een nauwgezet toezicht uit.

VRAAG :

Welke zijn de bevoegdheden van de controleurs in burger ?

Doen de gewone controleurs hun dienst niet goed ?

Vanwaar komen die personeelsleden die op de drukke uren soms de oorzaak zijn van woordenwisselingen met het publiek aan de uitgangen van de stations ?

Welk is het nut van die supercontrole en wat levert de uitgave van hun wedde op ?

ANTWOORD :

Om bezuinigingsredenen is de uitreiking van de biljetten geheel of gedeeltelijk afgeschaft in circa 500 stations en aanhorigheden van de N.M.B.S.

Als men bovendien rekening houdt met de 350 stopplaatsen zonder personeel, dan kan men zich gemakkelijk voorstellen hoeveel irregelstelingen in de treinen moeten geschieden.

Het kader der wachters en hoofdwachters werd echter van jaar tot jaar verminderd, altijd om dezelfde redenen van bezuiniging, het bereikt nog slechts 2/3 van de vroegere effectieven.

Ook is het nodig geoordeeld geworden controleploegen samen te stellen ten einde in de tekortkomingen van het tot een minimum beperkt trein- en stationspersoneel te voorzien.

Die vliegende ploegen hebben tot hoofddoel het bedrog inzake vervoer op te sporen en te voorkomen door grondige controles in de treinen en aan de uitgang der stations.

Zij werken daar waar de belangrijkheid van de cliënteel en de moeilijkheden van de dienst hun medewerking onontbeerlijk maken voor de handhaving van de goede orde, voor het naleven van de reglementen en voor de vrijwaring van de ontvangsten.

VRAAG :

Aangezien de mijnwerkers over een zeker aantal kosteloze reisbiljetten beschikken, stel ik de vraag te weten :

1° hoeveel biljetten werden uitgereikt;

2° hoeveel biljetten gebezigd werden;

3° hoeveel hiervoor aan de spoorwegen werd betaald;

4° welk organisme die betaling doet ?

ANTWOORD :

1° De N.M.B.S. weet niet hoeveel bons aan de mijnwerkers werden afgegeven.

Die bons worden aan de belanghebbenden uitgereikt door het « Nationaal Pensioenfonds voor Mijnwerkers », en wel tegen :

— 1 bon per dag vacantie, met maximum van 6 bons per jaar voor de op de grond werkende werklieden;

et traversées. Le nécessaire est fait pour que ce projet puisse entrer en vigueur dans les moindres délais.

QUESTION :

On a l'impression que les travaux d'entretien de la voie laissent à désirer. A raison de sa politique d'économie, la S.N.C.B. veut réduire au minimum ses frais d'entretien et en général les frais des services d'exécution.

Il y a là un danger, tant pour la sécurité des voyageurs que pour la bonne exécution du service.

RÉPONSE :

Aborder la question soulevée par l'honorable membre, c'est évoquer en même temps le lourd tribut que le réseau de la Société Nationale des Chemins de fer belges a dû payer, faute de moyens indispensables, à la guerre 1940-1945.

Depuis lors, la S.N.C.B. s'efforce de remonter la pente, mais il reste, malheureusement, encore beaucoup à faire.

En tout état de cause, la priorité est donnée à tout ce qui est susceptible d'intéresser la sécurité et, sous ce rapport, mon Département, investi du pouvoir de contrôle, exerce d'ailleurs une surveillance attentive.

QUESTION :

Quelles sont les attributions des contrôleurs en civil ?

Les contrôleurs ordinaires ne font-ils pas bien leur service ?

D'où viennent ces agents qui sont quelquefois la cause d'altercations avec le public aux heures d'affluence aux sorties des gares ?

En quoi ce super-contrôle est-il utile et que rapporte la dépense de leur traitement ?

RÉPONSE :

Par raison d'économie, la distribution des billets a été complètement ou partiellement supprimée dans quelque 500 gares et dépendances de la S.N.C.B.

Si l'on tient compte, en plus, des 350 points d'arrêt non pourvus de personnel, on peut se représenter aisément l'importance des régularisations qui doivent être opérées dans les trains.

Or, le cadre des gardes et chefs-gardes a été réduit d'année en année, toujours pour les mêmes raisons d'économie; il ne comprend plus que les 2/3 des effectifs anciens.

Aussi, a-t-il été jugé nécessaire de constituer des équipes de contrôle, pour suppléer aux déficiences du personnel des trains et des gares, réduit au minimum.

Ces équipes volantes ont pour objectif principal la recherche et la prévention de la fraude au transport par des contrôles approfondis dans les trains et à la sortie des gares.

Elles exercent leur activité là où l'importance de la clientèle et les difficultés de service rendent leur collaboration indispensable au maintien du bon ordre, au respect des règlements et à la sauvegarde des recettes.

QUESTION :

Les mineurs disposant d'un certain nombre de billets gratuits, je pose la question de savoir :

1° quel est le nombre de billets distribués;

2° quel est le nombre de billets utilisés;

3° quel est le montant de l'intervention payée aux chemins de fer;

4° quel est l'organisme payeur ?

RÉPONSE :

1° La S.N.C.B. ne connaît pas le nombre de bons distribués aux ouvriers mineurs.

Ces bons sont délivrés aux intéressés par le « Fonds National de Retraite des Ouvriers Mineurs », en raison de :

— 1 bon par jour de vacance, avec maximum de 6 bons par an pour les ouvriers de la surface;

— 2 bons meer per dag bijkomend verlof verleend aan de onder de grond werkende werklieden.

Dit bijkomend verlof wordt berekend in functie van de gestadige aanwezigheid van de werkmans op het werk. De onder de grond werkende werkmans kan dus ten hoogste 6 + 24, zegge 30 bons per jaar bekomen. Elke bon geeft recht op de kosteloze uitreiking van een biljet enkele reis.

2° In 1953	1.371.610 biljetten
10 eerste maanden 1954	1.172.655 biljetten
3° In 1953	65.012.515 frank
10 eerste maanden 1954	56.594.014 frank

4° De Staat, door bemiddeling van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.

VRAAG :

In de Brusselse stations zijn roltrappen geïnstalleerd. Men is voornemens er nog andere te installeren in een nabije toekomst.

Kunnen er ook geen roltrappen geïnstalleerd worden in het Centraal Station Antwerpen waarvan het hoogteverschil eveneens groot is ?

ANTWOORD :

Het principe van het installeren van een roltrap te Antwerpen Centraal is aangenomen.

Het ontwerp tot inrichting van de hal van dit station ligt ter studie.

VRAAG :

Het internationaal station Antwerpen-Oost is in een echte woestijn gelegen. De gebouwen zelf zijn een internationaal station onwaardig. Men vraagt aan de Minister welke maatregelen de Maatschappij voornemens is dienaangaande te nemen.

ANTWOORD :

Wegens de verlenging van de Plantijn-Moretuslei moet het huidige gebouw van het station Antwerpen-Oost worden gesloopt.

Het ontwerp van een nieuw ontvanggebouw ligt ter studie. Bij het opmaken van dat ontwerp zal met de bijzondere ligging van dat station rekening gehouden worden.

VRAAG :

Ter gelegenheid van de bespreking van de begroting voor 1954 heeft men aan de heer Minister gevraagd of het waar is dat de Herzieningscommissie ingericht met het oog op een nieuw onderzoek van de dossiers der wegens daden van incivisme gestrafte personeelsleden der N.M.B.S., haar bedrijvigheid gestaakt heeft.

De heer Minister heeft ontkennend geantwoord. Later is men in het bezit gekomen van een aan een lid van de Commissie gezonden brief, waarin gezegd wordt dat de zittingen van die Commissie geschorst zijn.

ANTWOORD :

De bedrijvigheid van de Herzieningscommissie der N.M.B.S. werd werkelijk tijdelijk geschorst in afwachting van de in de bestaande reglementering aan te brengen wijzigingen.

De N.M.B.S. bestudeert thans een omvorming van de samenstelling der afdelingen van de Commissie, om ze in overeenstemming te brengen met die welke bij de Staat werken.

VRAAG :

De sedert 17 October op de lijnen Mariembourg-Hastière in dienst gestelde autobussen zijn onvoldoende veilig, aangezien de bereden weg te smal is.

Alvorens spoorweglijnen op te heffen, zou de N.M. zich zekerheid moeten verschaffen omtrent de staat van de weg.

Mariembourg-Hastière tot in Ginnée is een weg van 4 meter.

— 2 bons en plus par jour de congé supplémentaire accordé aux ouvriers de fond.

Ce congé supplémentaire est calculé en fonction de l'assiduité au travail de l'ouvrier. Il est fixé à 12 jours au maximum. L'ouvrier de fond peut donc obtenir au maximum 6 + 24, soit 30 bons par an. Chaque bon donne droit à la délivrance gratuite d'un billet simple.

2° En 1953	1.371.610 billets
10 premiers mois 1954	1.172.655 billets
3° En 1953	65.012.515 francs
10 premiers mois 1954	56.594.014 francs

4° L'Etat, à l'intervention du Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale.

QUESTION :

Dans les gares bruxelloises on a installé des escalators. On compte en installer d'autres encore, dans un avenir rapproché.

N'y a-t-il pas moyen d'installer également des escalators à la gare centrale d'Anvers dont le dénivellement est également important.

RÉPONSE :

Le principe de l'installation d'un escalator à Anvers Central a été admis.

Le projet d'aménagement du hall de cette gare est à l'étude.

QUESTION :

La gare internationale d'Anvers-Est est située dans un véritable désert. Les bâtiments eux-mêmes sont indignes d'une gare internationale. On demande au Ministre quelles sont les dispositions que la Société compte prendre à ce sujet.

RÉPONSE :

Par suite de la prolongation de l'avenue Plantin-Moretus, le bâtiment actuel de la gare d'Anvers-Est doit être démoli.

Le projet d'un nouveau bâtiment de recettes est à l'étude. Il sera tenu compte de la situation particulière de cette gare lors de l'établissement de ce projet.

QUESTION :

A l'occasion de la discussion du budget de 1954, on a demandé à M. le Ministre, s'il est vrai que la Commission de revision instaurée en vue de réexaminer les dossiers des agents de la S.N.C.B., punis pour actes d'incivisme, a cessé son activité.

M. le Ministre a répondu négativement. Par après, on a été mis en possession d'une lettre adressée à un membre de la Commission dans laquelle il est dit, que les séances de cette Commission sont suspendues.

RÉPONSE :

L'activité de la Commission de revision de la S.N.C.B. a été effectivement suspendue temporairement en attendant les modifications à apporter à la réglementation existante.

La S.N.C.B. étudie actuellement une réforme de la composition des sections de la Commission, pour les mettre en harmonie avec celles qui fonctionnent à l'Etat.

QUESTION :

Les autobus mis en circulation depuis le 17 octobre sur les lignes Mariembourg-Hastière ne donnent pas la garantie de sécurité du fait que la route utilisée est trop étroite.

Avant de supprimer des lignes de chemin de fer, la S.N. devrait s'assurer de l'état de la route.

Mariembourg-Hastière jusque Ginnée est une route de 4 mètres.

ANTWOORD :

De weg Hastières-Mariembourg is in volkomen goede staat, doch tamelijk smal tussen Mariembourg en Doische. Deze toestand is niet eigen aan de streek.

Verschillende in soortgelijke omstandigheden door de N. M. B. S. en de N. M. V. B. geëxploiteerde autobusdiensten geven desniettemin ten volle voldoening.

VRAAG :

De stelselmatige elektrificering van de grote lijnen van het spoorwegnet en het in lijn brengen van motricen Diesel, brengt een vermindering mee van het gebruik van gewone stoomlocomotieven en als logisch gevolg minder herstellingen en revisies in de centrale werkplaatsen van de N. M. B. S. De N. M. B. S. in toepassing van goede beheersprincipes wenst een meer rationeel gebruik van haar personeel en haar werkplaatsen. In het begin van het jaar 1954 was er sprake van en deel nieuwbouw toe te vertrouwen aan de eigen werkplaatsen van de N. M. B. S.

Het personeel van de werkplaatsen, en inzonder dit van de Centrale werkhuizen te Mechelen, is ten eerste geïnteresseerd in de manier waarop in het mindere werk aan herstellingen en nazicht van locomotieven zal voorzien worden om het vast personeel met het hoogst mogelijk nuttig rendement aan het werk te houden in de werkplaatsen waaraan dit vandaag verbonden is.

ANTWOORD :

Het is juist dat in 1954 voorgesteld werd aan de Centrale werkhuizen te Mechelen het bouwen van een reeks metalen rijtuigen te dragen. Men moet echter doen opmerken dat aan dit voorstel slechts een begin van uitvoering werd gegeven daar de kredieten vereist voor dit werk, niet werden afgeschreven. Inderdaad het is de huidige Regering die het initiatief heeft genomen om ze op de begroting in te schrijven (art. 553.1 der buitengewone begroting) waardoor het mogelijk zijn zal dit ontwerp te verwezenlijken.

RÉPONSE :

La route Hastière-Mariembourg est en parfait état mais assez étroite entre Mariembourg et Doische. Cette situation n'est pas exclusive à la région.

Plusieurs services d'autobus, exploités par la S. N. C. B. et la S. N. C. V. dans des conditions similaires, donnent malgré tout entière satisfaction.

QUESTION :

L'électrification systématique des grandes lignes du réseau ferroviaire et la mise en service de locomotives Diesel provoquent une diminution de l'emploi de locomotives à vapeur ordinaires et comme conséquence logique une diminution des réparations et des revisions dans les ateliers centraux de la S. N. C. B.

La S. N. C. B. appliquant de bons principes de gestion souhaite un emploi plus rationnel de son personnel et de ses ateliers.

Au début de l'année 1954, il a été question de confier une partie des fabrications nouvelles aux ateliers de la S. N. C. B. Le personnel de ces ateliers et plus particulièrement celui des ateliers centraux de Malines, est tout particulièrement intéressé par la manière dont il sera pourvu au remplacement des travaux de réparation et de contrôle des locomotives à vapeur, de telle sorte que le personnel définitif puisse être maintenu au travail avec le rendement utile le plus élevé dans les ateliers où il est actuellement employé.

RÉPONSE :

Il est exact qu'en 1954 il a été proposé de confier aux ateliers centraux de Malines, la construction d'une série de voitures métalliques. Il faut faire remarquer cependant, que cette proposition n'avait reçu qu'un commencement d'exécution puisqu'aussi bien les crédits nécessaires à cette fabrication n'avaient pas été prévus. C'est en réalité le Gouvernement actuel qui a pris l'initiative de les inscrire au budget (art. 553.1 du budget extraordinaire) et qui permettra la réalisation de ce projet.