

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION EXTRAORDINAIRE DE 1946.

RÉUNION DU 8 AOUT 1946.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner les Budgets du Ministère des Communications pour les exercices 1945 et 1946.

(Voir les nos 4-XIX (session de 1944-1945), 4-XXI (session de 1945-1946), 53, 77 (session extraordinaire de 1946) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 23 et 29 mai 1946.)

Présents : MM. DELPORT, Président; DE HAECK, le Comte DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DONVIL, JESPER, KNOPS, SPREUTEL, VERGEYLEN, WALLAYS et DE BLOCK, Rapporteur.

MESDAMES MESSIEURS,

L'industrie des transports est une des plus importantes par le rôle essentiel qu'elle joue dans l'économie du pays et par le nombre de personnes qu'elle occupe. Si les transports ne fonctionnent pas, tout est arrêté. Comme dans beaucoup de cas, on ne se rend compte de cette vérité, qu'au moment où un manque important de moyens de transports se manifeste, comme ce fut le cas immédiatement après la libération. Depuis avant la guerre, de grosses questions étaient posées dans le domaine du transport. La Commission a cru utile de profiter de la discussion du budget de 1945 et 1946 pour en parler. Elle l'a fait pour en souligner l'importance et pour attirer l'attention du Gouvernement sur la nécessité de les résoudre à bref délai.

* * *

Au mois de septembre 1944, tout l'appareil de transport se trouvait dans un état de désorganisation à peu près complète. Depuis lors, un redressement remarquable s'est opéré dans tous les secteurs. Certes, la situation est encore loin d'être normale, mais les progrès réalisés sont tels que toutes les demandes de l'industrie et du commerce à l'intérieur du pays peuvent être satisfaites et cela dans des délais normaux. Or, c'est là un des aspects dominants de la situation. Le transport de personnes continue à présenter de gros inconvénients au double point de vue du confort et du nombre, encore restreint, des relations. Le public comprend que cette situation est une conséquence fâcheuse de la guerre. Elle est due en partie à l'insuffisance de voitures à voyageurs, les Allemands ayant pris les meilleures d'entr'elles pour les utiliser sur les lignes du Reich.

Ce redressement rapide, très avantageux pour l'économie nationale, est dû :

— à l'aide substantielle en matériel qui nous a été fournie par les armées britannique et américaine;

— à l'esprit de dévouement dont a fait preuve tout le personnel des grands moyens de communications : chemins de fer, postes, télégraphes et téléphones, radio, etc.

La Commission est sûr d'interpréter les sentiments de la Haute Assemblée en remerciant les autorités militaires et civiles de la Grande-Bretagne et des Etats-Unis, pour le concours qui a été accordé à l'industrie belge du transport.

Elle rend un hommage vibrant au personnel des grandes entreprises de transport et de communications pour l'esprit de dévouement à la chose publique dont il a fait preuve. Elle comprend dans cet hommage la majorité des transporteurs privés qui, dans des circonstances particulièrement difficiles, ont su mettre le devoir vis-à-vis de la Nation en détresse au-dessus de l'esprit de lucre.

Un rôle fort utile a été joué par l'Office régulateur des Transports qui, en maintes circonstances, a su faire face avec honneur à des situations extrêmement compliquées.

Les résultats obtenus sont satisfaisants, mais il reste encore beaucoup à faire avant d'atteindre le but. Il faut reconstruire les moyens de communications de telle manière qu'ils répondent à toutes les exigences de l'économie nationale et du public, tout en appliquant les progrès techniques au maximum, ce qui doit permettre un rendement commercial raisonnable des capitaux engagés.

* * *

Signalons encore qu'en matière de coordination des transports, le Ministre responsable n'a tranché aucune question de principe. Il a déclaré spontanément qu'il désire fermement soumettre la solution qu'il prépare au Parlement. C'est une décision saine et hautement appréciable. Les questions de transport intéressent directement et au plus haut degré le public; les intérêts en jeu sont parfois considérables, souvent différents et même contradictoires. Dans ces conditions, seul un débat devant le Parlement est de nature à informer complètement le public. Ce n'est qu'en connaissant tous les éléments du problème que ce dernier pourra juger en connaissance de cause et se rallier volontairement aux solutions que commande l'intérêt général.

* * *

PREMIÈRE PARTIE.
PREMIÈRE SECTION.

Examen des crédits.

PERSONNEL

Le tableau ci-après donne une comparaison entre les effectifs du personnel des années 1939 et 1946.

TABLEAU COMPARATIF DU PERSONNEL

Effectif du personnel au 1^{er} janvier .

FONCTIONNAIRES	1939	1946	Différence
1. Secrétariat général (y compris Direction générale des Transports pour 1939)	160	72	{ — 4
2. Direction générale des Transports	—	84	
3. Commission de réception	14	5	— 9
4. Comité supérieur de Contrôle (transféré au service du Premier Ministre)	46 18	—	— 64
5. Office Central des Imprimés	33	34	+ 1
6. Office National des Vacances ouvrières (Tourisme)	5	—	
Commissariat général du Tourisme	—	11	+ 6
7. Service des Combustibles	—	17	+ 17
8. Marine :			
a) Fonctionnaires	1129	1061	
b) Pilotes	163	162	
c) Pilotes	260	294	
	— 1552	— 1517	— 35
9. Aéronautique	119	104	— 15
10. Postes :			
<i>Fonctionnaires :</i>			
a) Direction générale	292	276	
b) Chèques postaux	1629	1533	
c) Service régional	4210	4151	
	— 6131	— 5960	— 171

FONCTIONNAIRES	1939	1946	Différence
<i>Facteurs et gens de service :</i>			
a) Direction générale	49	58	
b) Chèques postaux	275	212	
c) Service régional	10006	9759	
	-----10330	-----10029	--- 301
<i>Ouvriers :</i>			
11. Secrétariat général	27	32	+ 5
12. Direction générale des Transports	—	61	+ 61
13. Commission de réception	2	6	+ 4
14. Comité supérieur de Contrôle	4	—	— 4
15. Office Central des Imprimés	19	30	+ 11
16. Office National des Vacances ouvrières	2	—	
Commissariat général de Tourisme	—	4	+ 2
17. Service des Combustibles	—	8	+ 8
18. Marine	313	415	+ 102
19. Aéronautique	91	82	— 9
20. Postes :			
a) Direction générale	38	34	
b) Office des Chèques postaux	124	115 570	
c) Service régional	383	366	
d) Facteurs surnuméraires	1485	1725	
	-----2030	-----2818	+ 788
<i>Disponibilité :</i>			
21. Secrétariat général	13	1	— 12
22. Direction générale	—	1	+ 1
23. Marine :			
a) Fonctionnaires	29	6	
b) Pilotes	23	4	
	-----52	-----10	— 42

FONCTIONNAIRES	1939	1946	Différence
24. Postes :			
a) Fonctionnaires	89	138	
b) Facteurs	186	255	
	275	393	+ 118
	21236	21694	+ 458
Direction du roulage (nouveau)		401	+ 401
		22095	+ 859

Il résulte de ce tableau qu'il y a une augmentation en ce qui concerne le personnel, de 4 %. Pour avoir une idée exacte, il faudrait calculer également le volume des prestations fournies. Il s'agit d'une opération assez laborieuse et le temps nous a manqué pour l'entreprendre. Quelques indications seront données à ce sujet plus loin. Nous avons simplement voulu contrôler s'il y avait inflation des effectifs de fonctionnaires. La réponse doit être négative. Il est à remarquer en outre qu'un certain nombre de temporaires ont reçu leur préavis. Ainsi pour la direction du roulage, le nombre de 401 sera ramené à 352 à partir du 30 juin 1946. Les autres ont reçu leur préavis pour le 1^{er} août 1946.

* * *

Le tableau ci-après donne pour l'année 1946 la répartition du personnel en agents définitifs et en agents temporaires ainsi que les chiffres du cadre des effectifs réels.

Effectif total en 1946.

	AGENTS DÉFINITIFS		AGENTS TEMPORAIRES	
	Prévu au cadre	Effectif réel	Prévu au cadre	Effectif réel
Secrétariat général	95 20	72 18	6	14
Office Central des Imprimés	39 17	34 22	3	8
Service des Combustibles	18 3	17 3	2	5
Direction générale des Transports	124	84 7	16	54
Commissariat général du Tourisme	26	11 1	—	3
Commission de réception des papiers	13	16 1	—	5

	AGENTS DÉFINITIFS		AGENTS TEMPORAIRES	
	Prévu au cadre	Effectif réel	Prévu au cadre	Effectif réel
Marine :				
Fonctionnaires	1142 404	1061 358	—	57
Pilotes	185	162	—	—
Pilotes	295	294	—	—
Aéronautique	166 117	104 80	—	2
Postes :				
<i>Fonctionnaires :</i>				
a) Administration centrale	276 36	276 34	—	—
b) Chèques postaux	1881 131	1533 115	— 230 (*)	— 578
c) Services régionaux	4302 388	4151 366	—	—
<i>Facteurs et gens de service :</i>				
a) Administration centrale	62	58	—	—
b) Chèques postaux	333	212	—	—
c) Services	10111	9759	—	—
d) Facteurs surnuméraires, aides-fact. étr.	—	1725	—	—
<i>Disponibilité :</i>				
Secrétariat général	—	1	—	—
Direction générale des Transports	—	1	—	—
Marine :				
Fonctionnaires	—	6	—	—
Pilotes	—	4	—	—
Postes :				
Fonctionnaires	—	138	—	—
Facteurs	—	255	—	—
Direction du Roulage	—	—	—	401 (**)
	20,184	20,962	257	1127

(*) Pour la durée de la guerre.

(**) Au 30 juin réduit à 352 — préavis donné pour le 31 août 1946.

L'examen de ce tableau fait ressortir que dans le cas des agents définitifs, l'effectif réel n'atteint presque jamais le cadre autorisé. Pour les temporaires, le contraire se produit. La Commission signale la situation paradoxale qui résulte de l'arrêté royal du 16 mai 1940, suspendant toute nomination d'agents à titre définitif. Cet arrêté qui se justifiait pendant toute la période de l'occupation, n'a plus sa raison et devrait donc être rapporté. Son maintien en vigueur doit certainement avoir des effets nuisibles, en ce sens que l'agent temporaire quitte beaucoup plus facilement le poste qu'il occupe que l'agent nommé à titre définitif. Or, il est contraire aux intérêts de l'administration de perdre les meilleurs éléments qu'elle a dû former souvent à grands frais.

MATÉRIEL.

Une comparaison avec les dépenses des années antérieures à la guerre ne donnerait aucun résultat positif et dès lors on ne pourrait en tirer aucune conclusion pratique. La guerre, en effet, continue à faire sentir très rudement ses effets.

Dans certains cas, les dépenses accusent une diminution sensible, exemple l'entretien des malles Ostende-Douvres. Avant la guerre, il y avait huit unités, actuellement le service doit se faire avec deux bateaux. La diminution n'est donc pas due à une amélioration de service ou à des nouvelles méthodes d'exploitation, mais uniquement au fait de la diminution des unités mises en ligne. Il faudrait donc rechercher la dépense moyenne par unité pour pouvoir établir le coefficient d'augmentation.

Dans d'autres cas, les différences portent sur la quantité et sur les prix unitaires, pour ne pas parler de la qualité des marchandises.

Nous croyons cependant utile de faire une remarque d'ordre général. Elle ne vise nullement le Ministère des Communications, mais la méthode employée pour l'élaboration des budgets en général. En effet, en examinant les budgets, il s'en dégage une impression très nette. La préoccupation principale qui préside à leur élaboration est de satisfaire aux lois et d'être parfaitement en règle vis-à-vis de la Cour des Comptes. C'est là une préoccupation fort juste et il ne faudrait en rien la diminuer, car c'est une garantie pour une bonne et saine administration.

Les budgets sont cependant beaucoup plus que des simples documents administratifs, ce sont des documents publics. Dès lors, ils doivent être conçus de telle façon que tout Belge puisse les consulter et voir comment les deniers de l'Etat sont dépensés.

Un pas serait fait dans ce sens si on pouvait insérer dans les budgets les quantités et les prix unitaires. Ces éléments donneraient des points de comparaison fort utiles.

Quelques exemples feront mieux saisir la portée de cette remarque.

L'article 19 est libellé comme suit :

« Achat d'imprimés, papiers, fournitures de bureau, etc. par l'Office central des fournitures pour compte des différents départements ministériels et des diverses administrations : 120,000,000 de francs. »

La somme est importante. Au surplus, il s'agit de matériel et d'articles où la standardisation est déjà poussée fort loin. La présentation suggérée permettrait non seulement de voir plus clair, mais également de démontrer

que l'achat en commun apporte à l'Etat des avantages réels et indiscutables. Il suffirait, pour cela, d'étendre un peu la rédaction de l'article, de donner les quantités et les prix unitaires et de grouper les fournitures à commander sous quelques rubriques fort faciles à établir. Ainsi présenté, l'article deviendrait très clair et le public en voyant les prix unitaires se rendrait compte que l'Etat a également le souci d'acheter au meilleur marché, bien entendu à qualité égale.

Même remarque pour l'article 20 : Fourniture de combustibles, 120,000,000 de francs.

Pourquoi ne pas donner les quantités, la qualité et les prix unitaires, et indiquer séparément les frais de transport, de camionnage, de mise en cave, etc.

Comme pour les deux articles 19 et 20, les dépenses de personnel sont données à l'article 3, un calcul facile permet d'établir l'augmentation des prix due à la distribution.

En somme, il s'agirait de donner un aspect plus commercial à certains budgets.

Dans le même ordre d'idées, il nous semble qu'il serait utile de séparer nettement les dépenses d'investissement de celles de l'entretien y afférent. Cette dernière est une dépense qui revient régulièrement chaque année. L'achat d'une machine, au contraire, est un investissement, qui augmente le patrimoine de l'Etat. Cette machine rendra des services aussi longtemps qu'elle est capable de produire un rendement maximum. Dès que par suite d'usure, elle demande des réparations, elle devient onéreuse et doit être remplacée. A une augmentation du capital investi, devrait donc correspondre logiquement la formation d'un capital de renouvellement. C'est le seul moyen pour éviter des dépenses massives, parfois à des moments où elles sont le moins désirables.

Il est vrai que cette conception n'est pas en conformité avec les règles de gestion administrative. Ces règles ont été établies à un moment où l'administration ne se servait pas ou très peu de machines. Elle était, au surplus, beaucoup moins développée, par le fait que sa mission était beaucoup plus restreinte. Une révision de ces règles s'impose parce qu'il est impossible d'ignorer les progrès techniques.

En conclusion, il serait souhaitable de rechercher une méthode de présentation rendant ce chapitre aussi clair que l'est la partie se rapportant aux dépenses de personnel.

* * *

Les autres chapitres de cette section ont donné lieu à des remarques particulières qui seront traitées plus loin.

DEUXIÈME SECTION.

Dépenses exceptionnelles.

Cette section donne lieu aux remarques générales suivantes :

Le Ministère des Communications n'est pas seulement le plus grand « patron » du Pays, en ce sens que les services qu'il contrôle directement ou indirectement occupent un nombre considérable de personnes, mais il dirige et supervise des services de structure très différents.

La section sous rubrique vise quelques offices jouissant d'un statut particulier. Parfois, ces offices « parastataux » ont une mission administrative à remplir, parfois ils revêtent un caractère purement commercial ou industriel, ou les deux à la fois. A côté de cela, le Ministère gère des services qui peuvent être catalogués sous la rubrique tellement décriée de l'étatisme pur, tels l'Administration des Postes et l'Office des Chèques postaux. Ces services donnent pleine satisfaction; ce qui d'ailleurs ne fait que confirmer la règle qu'il est difficile pour les aveugles de discuter de couleurs.

En effet, trop souvent il est affirmé qu'une administration publique, exploitant un service à caractère industriel ou commercial, n'est pas capable de le faire efficacement.

De telles affirmations, non prouvées par des faits ou se basant sur une exception, sont d'ailleurs entièrement désobligeantes pour un corps de fonctionnaires, d'employés et d'ouvriers, comme celui de la Poste et d'autres qui, par sa compétence et son dévouement prouve, tous les jours, qu'il est mû par le sentiment de servir efficacement l'intérêt général et de satisfaire le public. Nous disons cela avec d'autant plus d'aisance que nous sommes adversaires de l'« exploitation étatique ».

Il faut cependant convenir qu'il se pose là un problème pour lequel il serait souhaitable d'établir des directives générales. Ces dernières doivent être souples, mais cependant suffisamment rigides pour situer très nettement la responsabilité, facteur essentiel d'une bonne administration.

* * *

La question de principe, notamment, si l'Etat et les organismes qu'il crée doivent gérer des entreprises d'intérêt public n'est plus à trancher, puisque des faits existent. La question n'est, d'ailleurs, plus de savoir si certaines entreprises doivent ou non être exploitées dans l'intérêt général. La question est de savoir si la Belgique arrivera encore à conquérir une place convenable ou si elle arrivera bonne dernière. A ce sujet, il est bon de rappeler une vérité que tout le monde connaît, qui est admise partout, mais que malheureusement on oublie trop souvent, notamment que la société humaine est en évolution constante. Suivons dans ce domaine le bel exemple de nos ancêtres, de ceux qui ont fait la révolution de 1830. Ils ont parfaitement compris que loin de contrecarrer l'évolution, il faut l'aider et l'encourager. Ils n'ont pas hésité à créer un régime largement libéral, qui était loin d'être admis universellement à cette époque. La Belgique n'a pas eu à s'en plaindre. C'est cette hardiesse qui, plus tard, nous a valu le plus beau titre qui peut échoir à un pays : la Belgique, terre d'expérience.

Dans le domaine qui nous occupe, des essais ont été faits. Ce n'est pas la place ici pour les analyser, mais il est permis d'en tracer la ligne directrice :

L'octroi d'un statut spécial donnant une autonomie suffisamment large pour garantir une bonne gerance et au Ministre responsable les moyens nécessaires pour défendre efficacement l'intérêt général, se justifie et se recommande chaque fois que l'objet a un caractère commercial ou industriel ou les deux à la fois.

Par contre, il faut éviter de donner un statut spécial à un service dont la fonction est purement administrative.

Cela ne signifie pas que des changements ne sont pas à envisager dans le domaine administratif. L'Etat a dû construire ses administrations politique et judiciaire avec leurs organes spéciaux; de même, il devra créer l'administration économique, ce qui entraînera également la constitution d'organes spéciaux.

Dépenses résultant de la guerre.

Plusieurs questions ont été posées à M. le Ministre :

a) Est-ce que le montant total des dépenses dû à titre de dommages de guerre a pu être fixé?

La réponse est négative. Les sommes renseignées sont des avances, calculées sur des estimations qui serrent aussi près que possible la réalité;

b) Est-ce que les dépenses renseignées ont trait aux dommages de 1940 ou de 1944-1945?

Les sommes renseignées comprennent aussi bien les dommages de 1940 que ceux de 1944-1945. Les budgets antérieurs 1940, 1941, 1942, 1943 et 1944, comportent également des dépenses de cette nature. Une discrimination ne se justifie pas, puisque dans les deux cas les dommages résultent de la guerre et sont à charge de l'Etat en vertu de dispositions légales.

c) Est-ce que l'I.N.R. ne peut couvrir les dépenses résultant des dommages de guerre par ses propres moyens, qui semblent suffisants?

Les recettes produites par la taxe radiophonique sont déjà insuffisantes pour couvrir les dépenses d'exploitation de nos émetteurs nationaux.

La dépense de reconstruction des installations détruites à cause de la guerre est à charge de l'Etat en vertu des dispositions légales en vigueur.

d) Pourquoi le « Ministry of War Transport » doit-il intervenir dans l'indemnisation des navires belges mis à sa disposition pendant la guerre et comment sont calculées ces interventions?

Faut-il bien entendre par le mot « indemnisation » le loyer payé à l'armateur ou, en son absence, à l'autorité responsable de ses intérêts? S'il en est bien ainsi, l'intervention du Ministry of War Transport s'explique de la façon suivante. En 1940, le Gouvernement britannique a approché les Gouvernements alliés présents à Londres et, dans le but d'unifier ses efforts, a proposé la formation d'un « pool » des navires marchands appartenant aux nations alliées. C'est ainsi que tous les navires marchands alliés furent loués en « time charter » au Ministry of War Transport pour la durée de la guerre.

Le loyer payé par M.W.T. fut discuté pour chaque navire et payé par ce Département au Gouvernement dont il battait pavillon. C'était au Gouvernement intéressé qu'il appartenait de traiter avec ses nationaux et dans le cas de la Belgique, le loyer fut intégralement payé par le Gouvernement belge aux armateurs présents en Grande-Bretagne ou représentés. Quant aux armateurs absents, leurs intérêts furent pris en main par la Régie de la Marine qui doit rendre compte de sa gestion.

Le loyer mentionné dans la charte-partie fut discuté pour chaque navire en procédant par comparaison avec d'autres navires alliés du même type. Le montant fut ajusté lorsque les circonstances l'exigèrent ou lorsque certaines anomalies furent constatées.

e) Comment seront dédommagés les armements pour les pertes de navires, dues à la guerre?

L'ensemble de cette question est actuellement l'objet d'une étude dans le cadre de l'Amarig et des propositions concrètes ont été soumises au Département des Finances, en vue d'indemniser les armateurs sur la base de la valeur de remplacement. Tel était d'ailleurs l'esprit de la loi de 1939.

Pour ce qui concerne les indemnités de pertes déjà payées, deux cas sont à considérer :

1^o le cas des navires utilisés en Grande-Bretagne par le M.O.W.T. qui constituent la grosse majorité. Ces navires furent assurés contre les risques de guerre auprès d'un organisme issu du M.O.W.T., la War Risk Insurance Office.

Les valeurs assurées furent, comme les loyers, fixées en procédant par comparaison avec d'autres unités alliées du même type. La Régie de la Marine s'est efforcée d'obtenir la plus grande valeur assurée possible et le plus souvent a fait admettre (non sans difficultés) la valeur assurée AMARIG qui était généralement surfaite, compte tenu des prix de construction en 1939. Ce sont ces valeurs qui ont été payées par le W.R.I.O. en cas de sinistre. Elles furent liquidées aux armateurs présents ou tenues à la disposition des armateurs absents en Grande-Bretagne.

2^o Dans le cas des navires restés en Belgique et perdus soit en 1940, soit sous le régime de l'occupation, c'est à l'Amarig qu'incombe le dédommagement des pertes subies.

Dans l'état actuel des choses, seules les valeurs assurées sont dues, valeurs qui, fixées en 1939, ne correspondent pas à la valeur de remplacement.

f) Comment est fixée la quote-part de la Belgique dans les frais de fonctionnement de l'E.C.I.T.O.?

Quels sont les services rendus par cet organisme?

Est-ce que son maintien se justifie encore?

La quote-part de la Belgique dans les frais de fonctionnement de l'ECITO est fixée à 3,6 % des dépenses totales, sur la base approximative de son trafic ferroviaire et fluvial d'avant-guerre. Comme la Grande-Bretagne, les Etats-Unis et la Russie interviennent non pas comme exploitants, mais comme grandes puissances signataires, ces trois puissances ont été censées affectées du même trafic d'avant-guerre que la France.

D'une façon générale, l'ECITO a pour mission de ménager, au niveau gouvernemental, la transition entre l'état des transports européens après la fin des hostilités et une économie normale des transports.

Il s'attache à résoudre des difficultés spécifiques dans le trafic international : manque de matériel, difficultés administratives, liées à la traversée des zones militaires, manque de contact, service d'horaires. Il a organisé le recensement des wagons dispersés en Europe à la suite des opérations militaires, s'attache à provoquer la restitution du matériel roulant aux pays propriétaires et stimule la réparation du matériel ferroviaire avarié qui stagne en grand nombre dans diverses régions.

L'ECITO exerce des fonctions analogues mais moins développées dans les secteurs de navigation et routiers. Enfin, l'organisme étudie le retour, avec ou sans aménagement préalable, aux réglementations antérieures en matière de trafic international.

La question du maintien de l'ECITO est indirectement liée aux décisions qui seront prises à brève échéance par le Conseil Economique et Social de l'O.N.U.

On fait remarquer cependant, que dans les circonstances actuelles, la durée de l'ECITO est réglée par son statut dit XIV, qui dit en substance que l'accord restera en vigueur pendant deux années à compter de la date de la signature (1^{er} octobre). Il demeurera en vigueur par la suite, sauf préavis de six mois à donner par les Gouvernements désireux de se retirer.

DEUXIÈME PARTIE.

EXAMEN DES QUESTIONS PARTICULIÈRES.

LES AUTOMOBILES.

La question étant controversée, nous avons cru utile d'établir la situation exacte.

Avant la guerre, le département ne disposait d'aucune voiture sous le régime d'achat. Seul, le Ministre utilisait une auto, qui était sa propriété, et touchait, de ce chef, une allocation forfaitaire de 40,000 francs par an.

Quelques fonctionnaires — peu nombreux — utilisaient leur voiture pour les besoins du service et étaient indemnisés au kilomètre parcouru.

Actuellement, le contingent suivant a été fixé, mais toutes les voitures prévues ne sont pas encore en service.

AUTORITÉS OU SERVICES	CONTINGENT	VOITURES EN SERVICE
Ministre	1	1
Chef de Cabinet	1	1
Secrétaire Général	1	1
Direction Générale des Transports	5	4
Administration de l'Aéronautique	7	5
Administration de la Marine	4	1
Administration des Postes	5	2
	24	15

Il y a donc un changement assez profond. Il s'explique aisément par le manque de moyens de transports. De plus, il n'est pas exagéré de dire que les hauts fonctionnaires n'auraient pas été à même, au lendemain de la libération — et encore maintenant — de remplir leur mission s'ils n'avaient pas pu disposer d'une voiture. C'est une nécessité nouvelle de la vie administrative.

La question qu'il faut résoudre est de savoir s'il faut retourner à la situation d'avant guerre ou s'il faut s'adapter à la nouvelle situation qui a été créée.

Tout dépend du point de vue auquel on se place. Est-ce que la voiture automobile est un véhicule de luxe ou un outil de travail? Souvent, elle est les deux à la fois et c'est là la difficulté. A remarquer que la Belgique importe pratiquement toutes les voitures et que la majeure partie d'entr'elles proviennent des Etats-Unis d'Amérique. Or, ce pays construit en très grosses séries un nombre très limité de types. Le résultat en est que les prix sont tellement bas qu'ils permettent facilement la concurrence avec d'autres marques offrant des modèles moins luxueux. On arrive ainsi fatalement à la constatation qu'une même voiture sera un signe d'opulence pour le particulier et un outil de travail pour le rédacteur sportif d'un journal.

Le public ne s'oppose pas au fait de donner un outil aux hauts fonctionnaires leur permettant de travailler plus efficacement. Le public y met cependant quelques conditions : distinction très nette entre les voitures ministérielles et celles des fonctionnaires (il sera possible de faire cette distinction d'ici quelque temps, quand les voitures populaires feront leur apparition sur le marché) et utilisation exclusivement réservée aux besoins du service.

Enfin, le public exige que la plus grande parcimonie soit réalisée en n'employant que des voitures entraînant un minimum de dépenses pour un maximum de service.

Si le Gouvernement tient la nouvelle extension de voitures dans ces limites, le public ne critiquera pas parce qu'il sait que pour bien travailler, il faut de bons outils.

Les transports intérieurs.

LA COORDINATION DES MOYENS DE TRANSPORT.

Pour les transports intérieurs, trois concurrents sont en présence pour se disputer la faveur du public : le rail, comprenant la S.N.C.F.B. et la S.N.C.V.; la voie d'eau et enfin la route.

La pénurie de moyens de transport est une calamité; l'abondance en est une autre dès qu'elle dépasse des limites raisonnables. La preuve en a été faite avant la guerre. Personne, à ce moment, ne fut satisfait de la situation qui exista. Dès qu'une telle situation se produit, il peut être affirmé sans crainte que l'on est arrivé à un stade où il faut opérer des transformations.

La solution préconisée fut la coordination des moyens de transport. La coordination signifie la fin de la liberté en matière de transport. Coordination, qui n'est autre que la réglementation, n'est pas compatible avec la liberté. Si la coordination s'impose, il faut la réaliser dans le plus bref délai. En effet, si des difficultés continuent à exister, il faut cependant remarquer qu'en ce qui concerne les camions, le tonnage disponible dépasse déjà celui d'avant-guerre. Le nombre est encore déficitaire. La situation actuelle permettra de réaliser la coordination avec le moins de difficultés, tout en évitant que des sommes considérables soient investies inutilement ou mal investies. Les deux cas se manifesteront tôt ou tard par des pertes qui, finalement, retomberont sur l'Etat, donc sur la collectivité.

Il n'entre pas dans nos intentions de faire une étude complète du problème. Il nous a semblé cependant utile de reproduire quelques chiffres qui permet-

tront de voir plus clair dans un problème passablement compliqué. Pour comprendre mieux, il faut pouvoir suivre l'évolution des moyens de transport sur un certain nombre d'années. Malheureusement, cela n'est pas facile du fait que pour certains secteurs, le matériel statistique fait défaut. Malgré cela, nous avons pris comme départ l'année 1913, c'est-à-dire la dernière année normale avant la première guerre mondiale. Ceci permettra d'apprécier le chemin parcouru en vingt-cinq années. La dernière année de comparaison est, en effet, 1938, soit la dernière année normale avant la seconde guerre mondiale. Une comparaison avec 1946 conduirait à des résultats fantaisistes.

Importance des lignes exploitées.

Année	Chemins de fer	C.F.V.	Cours d'eau et canaux	Lignes d'autobus
1913	4,368 km.	4,000 km.	1,757.5 Km.	—
1924	4,730 km.	4,410 km.	1,788.8 Km.	pas de statistique
1929	4,792 km.	4,700 km.	1,780.3 Km.	
1934	4,851 km.	5,100 km.	1,771.2 km.	
1938	4,839 km.	5,250 km.	1,800.2 km.	9,236 km.

La conclusion qui se dégage de ce tableau est claire. Le nouveau venu, le véhicule à moteur, a pris sa place. Il domine en longueur de lignes exploitées les autres moyens de transport. Il a pu prendre un développement aussi surprenant grâce au fait que la Belgique possède un réseau routier extrêmement dense, ce qui a facilité énormément l'essor du véhicule à moteur.

La force avec laquelle il a pu prendre sa place prouve que l'autobus satisfait à un besoin réel, qu'il jouit, au surplus, de la sympathie du public.

LE TRANSPORT DES VOYAGEURS.

Le tableau ci-dessous donne l'évolution du transport des voyageurs par rail. Deux éléments d'appréciation sont réunis :

- a) les parcours des trains de voyageurs en millions de kilomètres;
- b) le nombre de voyageurs transportés exprimés en voyageurs-kilomètres.

Ce dernier indice est plus exact que le nombre de voyageurs.

Chemins de fer.

	1913	1924	1929	1934	1938
a) Parcours des trains de voyageurs.	46.5 100	36.8 79	42.6 92	54.8 118	62.4 134
b) Voyageurs-kilomètres . . .	6,242 100	6,195 99	6,365 102	4,873 78	5,965 96

Le tableau est très suggestif. Il accuse, d'une part, une augmentation des parcours des trains de 34 % et, d'autre part, une chute dans le nombre des voyageurs-kilomètres de 4 %. Ces deux chiffres traduisent un des aspects de la concurrence entre le rail et la route. Le chemin de fer se défend en augmentant la vitesse des trains, en multipliant leur nombre et en mettant en ligne de nouveaux moyens, notamment les trains électriques et les autorails. Malgré ces efforts conjugués, le rail ne parvient pas à maintenir le nombre de ses voyageurs.

Cette perte ne se traduit pas seulement par une perte de voyageurs, mais également par un déclassement, qui pèse surtout sur les recettes, comme le tableau suivant le prouve :

Voyageurs	1913	1924	1929	1934	1938
1 ^{re} classe	1.0 %	0.7 %	1.2 %	0.6 %	0.2 %
2 ^e classe	11.1 %	11.6 %	13.1 %	10.4 %	6.5 %
3 ^e classe	87.9 %	87.7 %	85.7 %	89.0 %	93.3 %

Pour suivre l'évolution, le chemin de fer devra réduire le nombre de classes. On tend fortement vers la classe unique et le maintien des premières ne se justifie plus sur un nombre considérable de lignes.

Faut-il supprimer également les secondes. La nécessité n'en est pas démontrée. Une politique appropriée semble, au contraire, de nature à augmenter l'importance des secondes.

Il convient d'examiner de très près le phénomène du déclassement. En voici les faits caractéristiques. Le voyageur qui se déplace reste client du chemin de fer. Il descend d'une classe, pour deux raisons :

1^o le confort des troisièmes a été augmenté considérablement;

2^o il estime que le prix demandé est trop fort pour le service rendu.

Il faut remarquer ici que les augmentations de tarifs s'appliquent en pourcentage : ainsi le rapport entre les classes est maintenu, mais la différence en chiffres absolus ne fait que croître. Et c'est ce chiffre absolu qui motive la

décision du client. Dans plusieurs pays, ces différences sont moins grandes qu'en Belgique, comme le montre le tableau ci-après :

Rapport entre le prix des classes de voitures.

	3 ^e classe	2 ^e classe	1 ^{re} classe
Belgique	1	1.74	2.53
France.	1	1.3	2
Hollande	1	1.44	1.88
Suisse	1	1.4	2.00

Qu'est-ce que la route a pris au chemin de fer ? En apparence, très peu de choses, puisqu'en vingt-cinq ans il n'y a qu'une chute de 4 %. Ce recul signifie cependant que le chemin de fer ne participe plus à l'augmentation régulière du trafic voyageurs. La perte sensible est due au déclassement et au fait que les voyageurs, payant les plus hauts prix, donnent la préférence à l'auto. C'est en somme moins l'autobus que l'auto qui concurrence le chemin de fer. L'autobus n'a fait que prendre l'augmentation du trafic due au fait que les hommes se déplacent plus. Or, il faut reconnaître en toute justice que la route offre des facilités, surtout sur les courts trajets, qui encourage et facilite les déplacements et contribue ainsi à l'augmentation du trafic voyageurs.

Les statistiques concernant la route sont malheureusement fort incomplètes. Nous devons nous contenter de donner le nombre de véhicules moteurs.

Nombre de voitures automobiles.

ANNÉE	AUTOS	AUTOCARS
1912	9,048	?
1924	44,361	sont compris dans les camions
1929	92,169	1,306 autocars soumis à la taxe
1934	121,167	1,685 id.
1938	154,130	1,497 id.

Malgré l'insuffisance de ces statistiques, il y a un fait marquant : le nombre d'autocars et d'autobus est très faible. Il est moins de 1 %, exactement 0.7 %, d'après une étude du Ministère des Affaires Economiques. L'autocar a pris des voyageurs au rail. Il serait cependant exagéré de prétendre qu'il a joué le rôle d'un concurrent dangereux. Il est plutôt un complément très utile pour faciliter les déplacements et, dans un système d'ensemble, il pourra continuer à rendre des services appréciables.

Le réel concurrent est l'auto, qui deviendra de plus en plus un moyen de transport familial. Il est d'ailleurs appelé à prendre dans l'avenir encore beaucoup d'extension. En effet, d'après les statistiques de 1939, la situation était la suivante :

Belgique : une auto par 36 habitants;
 Suède : une auto par 29 habitants;
 Danemark : une auto par 24 habitants;
 France : une auto par 19 habitants;
 Grande-Bretagne : une auto par 18 habitants.

Tenant compte de ces chiffres, il n'est nullement exagéré de prévoir que dans une vingtaine d'années notre pays comptera au moins 300,000 autos. Cette augmentation pèsera lourdement sur les moyens de transport publics.

Il posera d'ailleurs d'autres problèmes dont il y en a un qui, dès maintenant, mérite spécialement l'attention .

La sécurité.

Le transport des voyageurs pose trois problèmes essentiels : vitesse, confort et sécurité.

Les trois problèmes sont actuellement résolus par le chemin de fer et plus spécialement celui de la sécurité. Le nombre de morts et de blessés est extrêmement bas.

Il n'en est pas de même pour la route. Les statistiques n'indiquent pas des chiffres séparés pour l'autocar, le camion et l'auto. Le tableau ci-après donne le nombre total d'accidents de roulage et de circulation. Les chiffres entre parenthèses expriment le pourcentage des accidents occasionnés par les automobiles et le nombre de victimes *proportionnellement* au total des accidents de roulage et de la circulation, et des victimes. Ces statistiques ne sont dressées que depuis 1926.

Année	Collisions		Accidents provenant de non-collision		Ensemble des accidents	
	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	Nombre d'accidents	Nombre de victimes	Nombre d'accidents	Nombre de victimes
1927	8,653 (85)	3,243 (74)	3,335 (63)	3,129 (62)	11,988 (79)	6,372 (68)
1928	11,590 (89)	4,056 (80)	4,121 (67)	3,822 (64)	15,711 (83)	7,878 (73)
1934	15,569 (89)	5,289 (90)	3,902 (61)	3,536 (57)	19,471 (84)	8,825 (71)
1938	26,017 (90)	8,242 (96)	5,456 (68)	4,636 (56)	31,473 (85)	12,878 (82)
1939	22,770 (99)	7,660 (79)	5,302 (64)	4,323 (58)	28,072 (92)	11,983 (71)

Les statistiques n'indiquent pas le nombre de morts, qui constituent une perte pour le potentiel humain de la nation, ni celui des grands blessés qui deviennent une charge. L'augmentation du nombre de voitures entraînera une

augmentation du nombre des accidents et il faut malheureusement craindre que ce nombre croîtra d'après une progression plus rapide que celui du nombre de voitures en usage.

Comment expliquer cette disproportion entre le rail et la route?

La réponse est simple. Le chemin de fer est organisé d'après le principe : « safety first ». L'application de ce principe a conduit à trois catégories de mesures :

- a) codification technique du personnel. Ce dernier doit posséder un minimum de connaissances techniques et est soumis à des visites médicales régulières;
- b) le matériel est soumis à des revisions périodiques, pour établir s'il réunit toujours les conditions minima nécessaires pour une bonne marche;
- c) le train en marche est guidé et protégé par une signalisation parfaite, coûteuse mais nécessaire, pour éviter les accidents.

Pour la route, ces principes n'ont jamais été observés et on en paie les conséquences. Quelques initiatives ont été prises, mais elles sont absolument insuffisantes.

Le législateur devra tôt ou tard imposer ce principe rigide du « safety first », avec les désagréments que cela impliquera pour les propriétaires de voitures et les dépenses qui en résulteront pour les pouvoirs publics.

LES TRANSPORTS DE MARCHANDISES.

C'est ici que la concurrence se manifeste avec le plus d'âpreté.

Le tableau suivant donne l'évolution aux chemins de fer :

	1913	1924	1929	1934	1938
Parcours de trains de marchandises en millions de kilomètres	35.6 100	33.3 94	31.8 89	19.6 55	21.8 61
Tonnes kilométriques de marchandises transportées, en millions	5,729 100	7,010 122	8,386 146	4,483 78	5,143 90

Le parcours des trains de marchandises tombe très fortement, de 100 à 61; par contre, le nombre de T/km. de marchandises transportées accuse une chute beaucoup moins accentuée. Ce phénomène est dû d'une part à la rationalisation des méthodes d'exploitation, de l'autre au fait que la capacité des wagons a été augmentée considérablement. Il est à noter cependant, que si le trafic accuse une perte d'un peu plus de 10 %, l'augmentation du volume des transports, dû à une plus grande activité économique, est allée en grande partie aux autres moyens de transport.

En ce qui concerne la flotte intérieure, nous ne possédons pas de chiffres pour l'année 1913. Le tableau suivant donne cependant une idée approximative des progrès réalisés dans ce domaine :

Nombre d'unités et tonnage total de la flotte intérieure.

	1-1-1920		24-6-1931		15-8-1938	
	Nombre	Tonnage total	Nombre	Tonnage total	Nombre	Tonnage total
A propulsion mécanique . .	629	39,875	1,897	343,414	2,343	586,252
Sans propulsion mécanique . .	4,413	1,022,875	5,591	2,123,398	5,633	1,948,721
Divers et remorqueurs (1) . .	49	5,891	—	—	(2) 462	6,535
TOTAUX . . .	5,091	1,068,641	7,488	2,466,812	8,438	2,541,508

(1) Les « divers » comprennent des dragues, des pontons-grues, des élévateurs, des suceuses, etc.

(2) Remorqueurs.

Le nombre d'unités est en progrès constant, mais cette progression semble avoir dépassé le point culminant. En effet, entre 1920 et 1931, il y a une augmentation de 2.397 unités de tous genres, soit une moyenne de 217 par an. Pour la période de 1931 à 1938, l'augmentation est de 950 unités, soit une moyenne de 135 unités par an. Au surplus, la capacité des bateaux diminue sensiblement, puisqu'à une augmentation de 951 unités ne correspond qu'une augmentation de 74.696 tonnes.

Le tableau suivant situe la progression des transports effectués et la nature des marchandises transportées :

Tonnage kilométrique (000).

Nature des marchandises	1913	1924	1929	1934	1938
Combustibles minéraux	535,713	579,425	694,665	934,011	1,124,989
Industrie métallurgique, minerais et métaux	192,460	106,492	197,680	290,494	346,498
Matériaux de construction, minéraux	299,133	389,359	596,465	651,945	535,440
Industrie céramique et verrerie	126,692	131,830	172,717	165,187	224,026
Bois	32,474	23,238	32,656	34,068	41,978
Produits agricoles	217,840	189,309	193,183	296,726	250,591
Produits industriels	59,518	71,831	106,086	148,183	151,164
Marchandises diverses	172,187	118,638	191,684	161,711	160,920
Cendres et engrais	—	—	—	102,875	103,603
TOTAUX	1,636,017	1,610,122	2,185,136	2,785,200	2,939,209

La voie d'eau prend donc principalement les matières pondéreuses.

Le tableau ci-dessous, donne la comparaison entre le rail et la voie d'eau :

Volume de trafic en millions de tonnes-kilomètres.

	1913	1924	1929	1934	1938
Chemins de fer	5,729 100	7,010 122	8,386 146	4,483 78	5,143 90
Voies d'eau	1,636 100	1,610 100	2,185 130	2,785 165	2,939 173

Cette situation cache des drames en matière de tarification. La S.N.C.F.B. créa entre 1924 et 1940 pas moins de 900 tarifs spéciaux, dont 320 restaient en vigueur en 1940. Pour la batellerie, la situation est encore beaucoup plus pénible, du fait que le batelier peut y perdre son outil et que les conditions de travail s'avilissent régulièrement.

* * *

Pour la route, les données statistiques manquent totalement, excepté en ce qui concerne le nombre de camions. Le tableau suivant les indique :

Nombre de véhicules.

Année	Légers	Lourds	Total
1927	26,849	6,236	33,085
1929	40,250	9,611	49,861
1934	55,246	16,182	71,428
1938	62,069	15,531	77,600

Des estimations ont été faites pour établir le nombre des T/km. transportées. Il est cependant plus prudent de ne pas le reproduire.

Le camion, une fois de plus, s'avère un concurrent beaucoup plus sérieux que la voie d'eau. En effet, il ne s'occupe pas ou très peu de marchandises pondéreuses, mais transporte les marchandises payant les plus hauts tarifs et qui sont, de ce fait, de loin les plus intéressants. Au surplus, le camion s'établit sur les routes où il est certain de trouver régulièrement du fret, ce qui à son point de vue est logique. L'entreprise a pour but de gagner de l'argent et non d'en perdre. Au point de vue général, il faut cependant servir également, et dans des conditions avantageuses, le client habitant un village écarté.

La construction du camion très lourd — transportant jusqu'à 60 tonnes — a fait des progrès très considérables pendant la guerre. Quelle sera l'influence qu'il exercera sur les transports d'ici quelques années? Probablement une nouvelle extension du camion.

L'ASPECT FINANCIER.

Comment faut-il voir ce problème? Du point de vue strictement privé ou en prenant en considération les intérêts de la collectivité.

* A première vue, seul l'intérêt privé doit l'emporter. Malheureusement, dans ce domaine il y a déjà une contradiction. En effet, pour le transporteur il y a une limite qu'il ne peut dépasser en ce qui concerne le tarif de transport sous peine de faire faillite. On peut prétendre que l'élimination des plus faibles et des incompetents finira par opérer la sélection nécessaire. Le client cherche à diminuer le prix de son transport et il accepte volontiers le bradage des tarifs en vigueur. Cette méthode s'appliquait couramment pour les marchandises, avec le résultat qu'il n'était pas rare que le transport s'effectuait à perte.

Pour le transport des personnes, il arrive souvent que des lignes rentables sont doublées, voir triplées avec le résultat que les voyageurs se répartissent. La conséquence en est que la rentabilité diminue et devient même négative.

L'intérêt général n'est nullement servi par un éparpillement non justifié des moyens de transport. Le déficit des services publics devra être supporté de l'une ou de l'autre façon par la collectivité. De même, des éliminations trop nombreuses finissent par avoir des conséquences pour l'économie générale. L'élimination comporte une perte plus ou moins rude pour celui qui en est frappé, mais elle entraîne également une perte de capital pour l'industrie du transport. D'ailleurs, des pertes trop fortes ou trop fréquentes sont presque toujours signe que l'industrie qui les subit est malade.

Une fois de plus, le matériel nécessaire pour établir une vue d'ensemble manque. Nous devons nous contenter de voir les chiffres des chemins de fer.

La S.N.C.F.B. exploite à perte depuis 1931. Cette situation est due en partie au problème des pensions, dont il ne sera pas parlé ici et en partie aux causes qui sont exposées ci-après.

Le Ministre a annoncé à la Commission que le problème des malis antérieurs au 30 décembre 1945, a reçu une solution équitable tenant compte notamment du problème des pensions.

Les recettes du trafic exprimées en francs-or furent les suivantes :

1913 :	342	100 %
1938 :	263.8	77 %

Pour le trafic, il y a une réduction de 7 %.

La chute des recettes provient d'une chute dans les recettes par unité transportée, comme le tableau ci-après le montre :

		<i>Recette par</i>	
		<i>voyageur-km.</i>	<i>Tonne-km.</i>
1913		1.805 cent.-or	3.568 cent.-or
1924		1.713 »	3.237 »
1938		1.435 »	2.968 »

La réduction est donc continue pendant toute la période des 25 ans. Il serait peut-être téméraire de dire que la réduction s'est manifestée de la même façon pour les autres moyens de transport. Pour la navigation intérieure, la situation a été dure également. Pour la route, on peut admettre que là aussi, il y a de grosses difficultés.

Les dépenses d'exploitation, par contre, sont en augmentation :

1913 249 millions : 100 %

1924 375 millions : 151 %

1938 282 millions : 113 %.

Cette augmentation est due, comme il a été dit, à l'augmentation des charges provenant des pensions. Celles-ci s'établissent à 7 millions en 1913 et 44 millions (or) en 1938. Si l'on considère les dépenses d'exploitation, sans les dépenses pour pensions, on obtient 242 millions (or) en 1913 et 238 millions (or) en 1938.

L'ASPECT HUMAIN.

Ce résultat surprenant est le fait d'un effort très considérable de la part du personnel de la Société Nationale.

En 1913, l'effectif comprenait 78,659 agents. La durée du travail était de dix et douze heures par jour. Les agents jouissaient d'un jour de repos par quinzaine. Dans les meilleurs cas, la prestation hebdomadaire était donc de 65 heures.

Depuis lors, les heures hebdomadaires ont été réduites à 48 heures, soit 8 heures par jour et un jour de repos hebdomadaire. Malgré cette réduction et le fait que le parcours des trains a augmenté (82.1 milliers kilomètres en 1913 contre 84.2 milliers kilomètres en 1938) l'effectif des agents avait été réduit à 75,919 agents, soit une diminution de 2,740 unités.

La rationalisation a été poussée à l'extrême et, à notre avis, trop loin. Poussée toujours plus en avant elle a fini par créer un état d'esprit parmi le personnel, qu'il convient d'éviter à l'avenir.

* * *

Il est utile de souligner comment cet effort considérable du personnel a été récompensé.

Les salaires moyens annuels des ouvriers sont montés de 1,584 francs en 1913 à 1,846 francs en 1938, soit une augmentation de 262 francs-or ou 16 % par agent.

Les rémunérations unitaires des employés restaient à peu près stationnaires.

Les dépenses pour assurances sociales accusent une augmentation considérable. Elles passent de 1,86 millions francs-or en 1913 à 41,7 millions francs-or en 1938.

* * *

Nous regrettons une fois de plus que les données nécessaires et suffisamment sûres n'existent pas pour déterminer ce qui s'est produit dans les autres secteurs.

Le tableau qui suit, résume les postes principaux de la gestion des chemins de fer :

GESTION DES CHEMINS DE FER BELGES.

RUBRIQUES	1913 (millions de francs-or)	1924 (millions de francs-or)	1938 (millions de francs-or)
1. Longueur des lignes exploitées	4.368 km.	4.730 km.	4.839 km.
2. Dépenses du personnel (pensions exceptées) préposé à l'exploitation	98.—	216.—	106.—
3. Pensions	7.—	15.—	44.—
4. Combustibles	50.—	70.—	34.—
5. Dépenses d'entretien et de renouvellement (per- sonnel compris)	81.—	63.—	90.—
6. Frais d'exploitation divers	10.—	11.—	8.—
7. Dépenses totales d'exploitation	246.—	375.—	282.—
8. Recettes totales d'exploitation	342.—	404.—	264.—
9. Coefficient d'exploitation	71,98 %	92,83 %	106,78 %
Produit net	96.—	29.—	18.—
Charges financières	111.—	43.—	11.—
Résultats financiers	15	14	29
10. Parcours des trains (en millions de kilomètres) .			
Voyageurs	46,5	36,8	62,4
Marchandises	35,6	33,3	21,8
Ensemble	82,1	70,1	84,2
11. Voyageurs-kilomètres (millions)	6.242	6.195	5.965
12. Tonnes-kilométriques de grosses marchandises.	5.729	7.010	5.143
13. Unités de trafic (millions)	11.971	13.205	11.108
Recette moyenne par voyageurs-kilomètres .	1.805	1.713	1.435
Recette moyenne par tonne-kilométrique . .	3.568	3.237	2.968
Consommation de combustibles pour locomo- tives (milliers de tonnes)	2.284	2.809	1.967
Effectif des locomotives	4.370	4.606	3.396
Effectif des wagons	92.079	123.623	98.872
Effectif des voitures	10.664	9.311	6.928
Effectif du personnel (hommes-têtes)	78.659	103.946	75.919

CONCLUSIONS.

Faut-il coordonner les moyens de transport ?

La réponse à cette question doit être affirmative. La coordination des moyens de transport est devenue nécessaire et urgente. Il faut la faire maintenant sous peine d'investir des capitaux considérables qui, dans un délai relativement court, devront être considérés comme perdus.

La coordination ne peut pas tendre à donner une position privilégiée à un des moyens de transport en présence. Elle doit tâcher de confier à chacun le transport qui lui convient techniquement le mieux.

La coordination ne peut pas être rigide, au contraire, elle doit être conçue avec le maximum de souplesse, pour permettre une adaptation aux nouvelles techniques.

Elle doit être conçue de telle façon que les transports soient assurés par tous temps.

Enfin, la coordination doit tenir compte de l'intérêt de l'industrie nationale. Comme il a été dit plus haut, la construction de matériel de chemin de fer est fortement en déclin. Donner trop d'avantages à la voie d'eau signifie remplacer les locomotives par des bateaux, donc déplacement d'une activité wallonne vers la Flandre. La route se sert exclusivement de matériel importé en grande partie, du moins pour les organes essentiels. Espérer qu'il sera possible d'établir chez nous une construction de moteurs par exemple, capable de tenir tête à l'Amérique, est une douce illusion. Cela ne signifie cependant pas qu'il faut les écarter, car cela serait une autre erreur.

Le Ministre a fait part à la Commission qu'il étudie en ce moment un projet modéré de coordination. La Commission a marqué son accord et a insisté pour que le projet soit porté, dans le plus bref délai, devant le Parlement.

Activité déployée par la Société Nationale depuis la Libération.

I. — DANS LE DOMAINE DE LA VOIE.

a) A la libération, 2.916 kilomètres de lignes sont exploités, soit 59 % du développement du réseau; actuellement, on en compte 4.780, soit 98 % du développement total. Quant aux voies accessoires, 116 kilomètres ont été rétablis sur 245, soit 47.5 %.

b) 395 ouvrages d'art (passages sous voie) étaient détruits ou gravement endommagés.

Citons parmi ceux-ci les ponts sur la Meuse (à l'exception du pont de Huy), les ponts sur le canal Albert, les ponts sur la Sambre, entre Namur et Charleroi, les ponts sur l'Escaut, sur la Lys, sur l'Ourthe, sur l'Amblève et sur la Lesse, les viaducs de la Gueule, de Butgenbach, etc.

364 sont rétablis, dont 123 définitivement.

Sur 71 ouvrages d'art (passages supérieurs) détruits, 15 sont rétablis définitivement, 21 provisoirement.

c) 494 bâtiments étaient détruits ou endommagés, 281 sont restaurés à titre définitif ou provisoire.

Parmi les 494 bâtiments détruits ou endommagés gravement, on compte :

— deux ateliers centraux (Malines et Louvain);

— treize ateliers de ligne de voitures et de wagons, parmi lesquels ceux de Marchienne-Zône, Verviers, Ronet, Saint-Ghislain, Braine-le-Comte, Hasselt, Gand (*Nouveaux Bassins*), Haine-Saint-Pierre;

— 25 dépôts de locomotives, dont : Schaerbeek, Louvain, Merelbeke, Courtrai, Hasselt, Ronet, Kinkempois, Liège-Guillemins, Monceau, Montignies, Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain, Mons, Tournai, Tamines;

— 39 bâtiments de recettes, dont ceux de Mons, Tournai, Courtrai, Malines, Soignies, Trois-Ponts, Saint-Vith, Bastogne, Jemelle, Aerschot, Marloie, Tongres.

d) 151 cabines de signalisation mécanique étaient démolies ou endommagées. 68 sont rétablies définitivement.

38 cabines de signalisation électrique étaient détruites ou endommagées; 13 sont rétablies définitivement.

e) Sur 9.800 kilomètres de lignes téléphoniques détruites, 8,900 kilomètres sont rétablis, soit 91 %.

II. — DANS LE DOMAINE DU MATÉRIEL ROULANT.

Avant les événements de 1940, la S.N.C.B. disposait du matériel suivant :

Locomotives : 3.414;

Wagons : 110.000 (y compris wagons privés : 5.000);

Voitures en bois : 6.100;

Voitures métalliques : 1.650. .

A la libération, il a été recensé en Belgique :

Locomotives : 2.371 (dont 997 en état de rouler);

Wagons : 56.000 (dont 39.000 en état de rouler);

Voitures en bois : 3.700 (dont 1.770 en état de rouler);

Voitures métalliques : 825 (dont 320 en état de rouler).

A ce jour, nous disposons de :

Locomotives : 3.009 (dont 2.129 en état de rouler).

Pour arriver à ce résultat, la S.N.C.B. a, d'une part, effectué de nombreuses réparations; à l'origine, à défaut de matériaux, ces réparations ont été sommaires. Les machines qui en ont été l'objet ont dû être à nouveau réparées.

Au total, le nombre d'opérations sur locomotives a été de 3.514.

D'autre part, il est rentré d'Allemagne 310 locomotives; il en a été commandé 80 aux Etats-Unis, 220 au Canada et 113 en Belgique.

De ces locomotives neuves, il en circule actuellement plus de 200.

Wagons :

La Société Nationale a réparé environ 15.000 wagons en dehors des travaux d'entretien ordinaire. Ces derniers ont porté sur 200.000 wagons. Il est à remarquer, en effet, que de nombreux wagons ont passé plusieurs fois par les ateliers de réparation.

L'industrie privée a réparé 9.700 wagons.

Il a été commandé 2.000 wagons de réemploi en Angleterre, 6.000 à l'étranger et 10.000 à l'industrie privée belge. La construction de ces wagons est en cours.

L'effectif actuel est de 80.000 wagons, dont 51.000 wagons belges.

Voitures :

Actuellement, la S.N.C.B. possède 4.760 voitures utilisables, dont 980 métalliques.

L'effectif total est de 6.090 voitures.

Il a été effectué 2.810 grandes réparations.

III. — DANS LE DOMAINE DE LA FORMATION ET DE LA CIRCULATION DES TRAINS.

Sur un total de 34 gares de formation, 14 parmi les plus importantes avaient été ou détruites ou gravement endommagées.

Pour faire face au trafic renaissant, les gares de Monceau, Montignies, Ronet, Louvain, Muysen, Merelbeke, Gand-Maritime et Hasselt ont été rétablies dans une proportion variant de 75 à 100 %.

Les installations d'avant-guerre n'ont pas été rétablies dans leur état primitif. Un programme de reconstruction et de concentration a été étudié de manière à améliorer les conditions de travail. C'est ainsi que le nombre de gares de formation sera ramené de 34 à 26 par la suppression des gares de Bruxelles-Petite-Ile, Anvers-Sud, Bressoux, Angleur, Tamines, Montignies, Saint-Martin et Mons. En outre, Ans, dont les installations sont désuètes et étriquées, sera remplacé par Voroux-Goreux et Hasselt par Hasselt-Nord.

A ce jour, les plans des nouvelles gares de Kinkempois, Monceau, Châtelineau, Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain, Courtrai et Hasselt ont été arrêtés.

Les travaux sont en cours à Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain et Courtrai.

La nouvelle gare de Voroux-Goreux vient d'être mise en service avec 50 % des installations de voies.

Les plus grands efforts sont faits en vue de la remise en état de nos ateliers et remises. La capacité de travail des ateliers centraux est rétablie dans une proportion variant de 60 à 100 % par rapport à la situation d'avant guerre.

Quant aux remises à locomotives, elles ont été reconstruites dans une proportion variant de 40 à 85 %, à l'exception des remises de Kinkempois et de Courtrai, qui ont été détruites de fond en comble et qui doivent être entièrement reconstruites.

E.O. 1946

N° 79 (Fr.)

Fournitures hebdomadaires de wagons
Wekelijkse levering van wagens

Cfr. 35 mm.

1 plan

Avec ces moyens réduits, il a été possible d'organiser, grâce au dévouement et à l'initiative du personnel, un trafic qui atteint en ce moment un parcours de kilomètres de trains de voyageurs de 61 % par rapport à la situation de 1938. Pour le service des marchandises, le nombre de tonnes-kilomètres représente 83 % de celui d'avant guerre.

Le trafic des messageries a été rétabli; des trains de grande vitesse desservent actuellement les relations importantes. Un trafic de transit est assuré entre la Hollande et la zone d'occupation anglaise d'une part, la France et le Grand-Duché d'autre part, ainsi qu'entre le port d'Anvers et la Suisse.

Le Nord-Express a été rétabli depuis le 6 mai 1946, dans la relation Paris-Liège-Copenhague-Stockholm, avec branches Londres-Calais-Bruxelles et Londres-Ostende-Bruxelles-Liège.

* * *

Le graphique ci-annexé donne le nombre de wagons fournis hebdomadairement depuis la libération.

Questions posées.

Il a été demandé si l'absentéisme a augmenté à la S.N.C.B. et quelles en sont les raisons?

Il n'y a pas d'absentéisme à la S.N.C.B. De tout temps il y a eu des absences pour maladies. Avant la guerre, l'absence se chiffrait à 2,5 %. Depuis la libération, une progression est constatée. Elle atteint actuellement 5,06 %. Il est difficile de déceler avec exactitude les raisons de cette situation. A notre avis, il y a deux raisons essentielles : Tout d'abord, la sous-alimentation dont le personnel a souffert pendant l'occupation et cela malgré les mesures prises en sa faveur. Ensuite, une grande partie du personnel a été soumise à des tensions extrêmes tant par les bombardements, que par le fait qu'il importait de saboter autant que faire se peut, les ordres de l'occupant. Ajouter à cela l'action souterraine menée par bon nombre d'agents parmi leurs camarades. Il se comprend, dans ces conditions, que le nombre de malades ait augmenté. Cette situation est d'ailleurs surveillée de très près par les médecins du Service Social. Au fur et à mesure que les suites de l'occupation s'effacent une amélioration peut être attendue.

Personnel en surnombre à la S.N.C.B.

Un membre a demandé des renseignements concernant le personnel en surnombre.

Avant la guerre, la S.N.C.B. occupait 75.919 agents. Fin décembre 1945, l'effectif s'élevait à 99.809 agents, soit une différence en plus de 23.890 agents ou 31,5 %.

Les effectifs indiqués ci-dessus comprenaient 28 317 agents temporaires en 1945, contre 4.454 en 1938.

Cette augmentation résulte :

- de l'incorporation en 1940 de 3.700 agents du Nord-Belge;
- des prestations supplémentaires occasionnées par le rendement moins élevé des installations partiellement détruites ou endommagées par la guerre (9.800 unités);

— des recrutements nécessités par la reconstruction du réseau et la remise en état du matériel, qui justifient une main-d'œuvre (4.800 unités);

— de la proportion plus importante qu'avant guerre des absences pour maladies, blessures et congés (5.600 unités).

La réparation du matériel absorba toujours beaucoup de main-d'œuvre. Récemment, la S.N.C.B. a encore pu récupérer 110 locomotives enlevées par les Allemands. Ces machines nécessitent une revision complète.

Pour la fin de l'année, 8.000 agents temporaires pourront être replacés dans l'industrie privée.

Familles nombreuses.

Un membre a exprimé le désir que les parents des familles nombreuses continuent à jouir des réductions prévues, quand les enfants ont dépassé la limite d'âge fixée.

La discussion a démontré qu'il n'y avait pas unanimité sur cette question. La Commission a cependant approuvé unanimement la déclaration du Ministre disant que cette question doit être tranchée non par le Ministère des Communications, mais par le Gouvernement, dans le cadre général d'une politique des familles nombreuses.

Les transports par route.

Le progrès depuis la libération.

Depuis la libération, des progrès très substantiels ont été réalisés en ce qui concerne le nombre et la capacité des camions de transport. Depuis la libération, 11,800 camions ont été distribués.

Une comparaison entre la situation de 1938 et la situation actuelle fera saisir le chemin parcouru.

Nombre de camions et capacité de transport en 1938.

Véhicules de distribution 2.5 tonnes et moins	60,000	charge	62,000 tonnes
Véhicules de transport.	18,000	charge	70,000 »
Totaux . . .	78,000		132,000 tonnes.

Situation actuelle :

Véhicules de distribution	39,000		42,000 tonnes
Véhicules de transport.	22,000		87,000 »
Total. . .	61,000		129,000 tonnes.

S'il reste encore un écart de 17,000 véhicules, il n'y a plus qu'une différence de 3,000 tonnes en ce qui concerne la capacité totale. Les camions de transport (2.5 T. et plus) marquent déjà un progrès très net sur la situation de 1938. Il y a 4,000 véhicules en plus, tandis que la capacité s'est accrue de 17,000 tonnes.

Nombre de camions restant à fournir.

D'après les renseignements communiqués par la Mission Economique Belge, $\pm$ 3,000 camions restent à fournir sur les achats faits par la Mission.

Le Ministère des Communications n'est pas au courant des licences d'importation délivrées par le Ministère des Affaires Economiques. Toutefois, le 19 avril 1946, il a été demandé à ce Département de ne plus accorder des licences d'importation pour des camions de plus de 2 tonnes.

Le Gouvernement se serait engagé à acheter une partie du surplus des armées alliées : on a parlé de 8,500 camions, mais, d'après certains renseignements, il n'en aurait été commandé jusqu'ici qu'environ 2,000 à 3,000.

Date de la liquidation du Service des priorités.

Le Service des priorités pourra être liquidé trois mois après la fourniture des dernières commandes faites par la Mission Economique Belge et le règlement définitif de la reprise du surplus des armées alliées.

Deux questions ont été posées au Département, l'une tendant à connaître le mode de fonctionnement du Service de priorité, l'autre demandant des renseignements sur le fonctionnement de l'Office des Transports par Route. Les réponses à ces deux questions sont données dans les annexes I et II.

Office National Régulateur des Transports.

L'Office a été créé par arrêté du Régent en date du 27 novembre 1944.

Les renseignements ci-après, font ressortir que la création de cet Office a été utile et qu'il a rendu des services appréciables.

Situation comparative des transports en septembre 1944 et mai 1946.

A la libération du territoire, la gravité des destructions causées aux réseaux ferroviaires, fluvial et routier et l'amoindrissement considérable des capacités présentées par chacun des modes de transport traditionnels, pouvaient faire craindre que ceux-ci ne fussent pas en mesure de remplir efficacement leur fonction économique.

Quelques chiffres feront saisir, mieux que de longs commentaires, les pertes de matériel enregistrées :

	Avant-guerre	A la libération
<i>S.N.C.B. :</i>		
Locomotives	3,500	997 en service 1,650 hors service 2,647 (dont 2,468 S.N.C.B.)
Wagons	105,000	44,000 utilisables 16,000 avariés 60,000 (dont 38,000 belges)
Voitures	6,966	3,672
<i>Batellerie :</i>		
Bateaux de charge	6,912	4,059
<i>Route :</i>		
Véhicules servant au transport de personnes.	155,930	8,268
Véhicules servant au transport de marchandises	77,852	21,357
Motocyclettes	64,561	4,902
	298,343	34,525

Les programmes de première restauration furent entrepris rapidement. Ils étaient axés sur la nécessité de remettre en service, tout d'abord, les lignes d'intérêt militaire. Ensuite, on songea aux intérêts de l'industrie belge.

Les prévisions se sont réalisées au delà de toute espérance. Les difficultés ont été vaincues grâce au dévouement et à la ténacité de nos ouvriers des chemins de fer et des ponts et chaussées, qui, en partie avec l'aide des corps spécialisés des armées alliées, ont pu remettre en état les réseaux. Quant au matériel de transport, l'énorme activité des ateliers du chemin de fer, de l'industrie privée, des chantiers, a permis une rapide reconstruction du potentiel. Ainsi, non seulement tous les transports nécessaires à notre économie nationale ont pu être effectués — transports de produits agricoles et alimentaires, de matière première, d'approvisionnements, de produits finis — mais, en outre, l'aide apportée aux armées alliées a été d'une importance qu'en général on est loin de soupçonner. Parlant du travail de nos cheminots, dans sa lettre adressée le 21 avril 1945 à M. Henning, le général Erskine disait qu'il a permis « d'assurer l'énorme trafic militaire qui a soutenu les armées en campagne et rendu possible leur avance victorieuse ».

Pendant les cinq premiers mois de 1945, toute notre économie des transports est liée aux sujétions militaires de plus en plus lourdes : en avril 1945, le trafic militaire représente 60 % du trafic ferroviaire total. Les restrictions sont donc drastiques pour les besoins civils.

Mais après mai 1945, le trafic militaire diminue. Les améliorations d'exploitation permettent de fournir journellement un nombre de wagons de plus en plus grand, les transports par allèges apportent également une contribution de plus en plus forte, et le relâchement progressif des restrictions en carburants, pneus et pièces de rechange permet d'admettre à la circulation un nombre de plus en plus grand de camions et voitures.

La période d'automne est passée avec certaines difficultés : la production charbonnière est en hausse, l'économie nationale en plein mouvement ascendant, et il faut faire face aux transports saisonniers (betteraves, pommes de terre).

Mais la restauration de nos moyens de transport se poursuit. Les transports militaires continuent à décroître (ils n'atteignent plus que 5 % du trafic, en mai 1946).

A l'heure actuelle, plus aucune restriction n'est imposée aux demandes de transports civils. Dans l'ensemble, le pays se trouve devant une capacité totale de transport supérieure aux besoins. Si de nouveaux progrès ne se font pas sentir dans la production charbonnière, et par voie de conséquence dans la production industrielle, cette disparité va s'accroître dans les prochains mois.

La concurrence entre modes de transport a réapparu. La nécessité d'une coordination des transports devient chaque jour plus impérieuse : l'Office National Régulateur des Transports a remis à ce sujet un projet détaillé.

Les quelques chiffres ci-dessous montreront l'ampleur du retournement réalisé dans le domaine des transports, depuis la libération du territoire :

S.N.C.B.

Locomotives belges :

En service au 1 ^{er} juin 1946	2,120
Hors service au 1 ^{er} juin 1946	882

3,002

Wagons :

Présents en Belgique au 1 ^{er} juin 1946.	76,000 (dont 47,000 belges)
Avariés	8,500

67,500

Voitures :

Présentes en Belgique au 1 ^{er} juin 1946	5,555 (dont 5,249 belges)
Avariées	551

5,004

Tonnes transportées au cours des mois de (en trafic civil) :

S.N.C.B.

1944 septembre	217,950
1945 janvier	882,098
1945 décembre	3,609,366
1946 avril	4,326,406

Batellerie :

1944 septembre	69,464
1945 janvier	400,598
1945 novembre	1,572,752

Route.

Véhicules en circulation.

	31-12-44	31-12-45	30-4-46
servant au transport de personnes	15,006	45,604	72,518
servant au transport de marchandises	25,702	56,535	64,528
motocyclettes	7,304	31,198	46,869
	<u>48,012</u>	<u>133,337</u>	<u>183,915</u>

Essence distribuée (en litres) :

Octobre 1944	1,185,650
Janvier 1945	3,850,960
Décembre 1945	19,394,170
Avril 1946.	45,356,270

Transports aériens.

Les transports aériens posent trois problèmes :

1^o l'élaboration de la réglementation et de la législation aérienne; cette tâche incombe au service d'autorité;

2^o celui de l'aménagement des plaines d'aviation et des gares aéronautiques;

3^o celui de la création et l'exploitation des lignes aériennes proprement dites.

Nous examinerons successivement les deux derniers problèmes.

L'INFRASTRUCTURE.

Le Ministre envisage la création d'un office spécial, ayant dans ses attributions tout ce qui a trait aux plaines d'aviation : achat, vente, gérance, construction et entretien des bâtiments, achat et entretien du matériel, mise à la disposition des compagnies de navigation de tout ce qui est nécessaire à la bonne exploitation d'une gare aéronautique, y compris les services de signalisation, de sécurité, etc... Le nouvel organisme jouira d'un statut spécial, à caractère commercial.

Il tirera ses ressources, qui au début devront être considérables, de dotations annuelles de l'Etat. Ce seront en quelque sorte des capitaux d'investissements. Il percevra, en outre des péages notamment des compagnies utilisant ses installations. En principe, ces dernières recettes devront couvrir les dépenses d'exploitation.

Le principe de la constitution d'une telle société est excellent et même nécessaire. Il ne s'agit pas d'un service administratif, mais bien plus d'un service commercial; dès lors, il ne faut pas hésiter à le « commercialiser ». Cette formule offre l'avantage que le public aura constamment une vue claire et précise sur le volume de ses biens ainsi que sur sa gestion.

Deux remarques s'imposent cependant :

a) Le Gouvernement aurait intérêt à renoncer à créer de tels organismes par arrêté-loi, car une discussion publique devant le Parlement ne ferait qu'augmenter la valeur et l'autorité de la solution admise.

b) Le nouvel office devrait d'urgence poursuivre son but, à savoir, doter la Belgique d'un port aérien, qui, à tous les points de vue, peut prendre place parmi les meilleurs du monde. Ce serait encore mieux s'il pouvait devenir un modèle du genre.

Cela ne veut pas dire qu'il faut négliger les autres aéroports. Cela implique simplement qu'au moins dans un cas la Belgique devrait faire aussi grand, aussi bien et, si possible, mieux que les autres. C'est là un moyen pacifique pour une petite nation de se faire remarquer et s'attirer la sympathie des autres nations.

LES LIGNES AÉRIENNES.

L'avis a été émis à la Commission que l'avion est un nouveau et redoutable concurrent pour le rail.

Les lignes aériennes formeront leur propre clientèle. Au point de vue transports intérieurs, elles ne draineront que peu de voyageurs. Elles prendront, par contre, un contingent assez sérieux de voyageurs se rendant ou venant de l'étranger. Est-ce que cela entraînera forcément une perte pour le trafic par rail. Tel serait le cas si le volume de voyageurs à transporter formait un élément stable. Cela n'est heureusement pas le cas. Au contraire, ce volume est un élément extrêmement mouvant et dont la tendance est nettement à l'augmentation. Cette dernière suivra une ligne ascendante en rapport avec l'augmentation du bien-être des masses. Ce qui se perdra d'un côté, pourra être récupéré de l'autre. L'augmentation du trafic aérien, ne peut être une source d'inquiétudes au contraire, elle doit réjouir.

L'avion a une mission spéciale à remplir, mission qui ne saurait être effectuée par aucun autre moyen de transport. Il est et il restera encore pour longtemps le « roi de la vitesse ». Faire gagner du temps est un avantage immense dans beaucoup de cas. L'avantage ne peut s'acquérir gratuitement. Il n'est que juste que celui qui en profite en prenne également la charge. L'octroi de subsides ne se justifie donc plus. Cette question ne se pose d'ailleurs plus pour la SABENA.

Une autre question doit être étudiée de près, celle des bénéfices. La période des pertes est close. Celles-ci ont été supportées par la collectivité sous forme de subventions, se montant à un nombre coquet de millions.

La deuxième période a débuté, celle des bénéfices. L'Etat devra rester attentif aux intérêts qu'il possède dans ce secteur.

* * *

Voici une comparaison entre le réseau exploité par la SABENA en 1938 et celui actuellement en exploitation.

Réseau des lignes de la SABENA en 1938 :

Londres-Bruxelles-Cologne (plusieurs services par jour);
Le Zoute-Ostende-Londres (saisonnier quotidien);
Bruxelles-Prague (quotidien);
Bruxelles-Hambourg-Copenhague-Malmö (quotidien);
Bruxelles-Dusseldorf-Berlin (quotidien);
Londres-Bruxelles-Francfort-Munich-Vienne (quotidien);
Bruxelles-Anvers (plusieurs services par jour);
Bruxelles-Londres (ligne postale de nuit, du 5 avril au 31 décembre);
Bruxelles-Cologne (ligne postale de nuit, du 5 octobre au 31 décembre);
Bruxelles-Léopoldville (tous les 15 jours, puis hebdomadaire à partir du 6 novembre 1938).

Coefficient de chargement : 43.13.

Subvention : 22 millions.

Réseau des lignes de la SABENA exploitées actuellement :

Bruxelles-Londres (2 services par jour);
Bruxelles-Amsterdam (2 services par jour en semaine et 1 service le dimanche);
Bruxelles-Paris (idem);
Bruxelles-Zurich et Genève (lundis, mardis et mercredis);
Bruxelles-Lisbonne (hebdomadaire);
Bruxelles-Copenhague (3 services par semaine);
Bruxelles-Stockholm (2 services par semaine);
Bruxelles-Léopoldville (4 services par semaine).

Coefficient de chargement : ± 98 %.

Subvention : Néant.

Les lignes sont généralement doublées par des compagnies étrangères en vertu du principe de la réciprocité.

* *

Le transport du courrier postal par voie aérienne mériterait un nouvel examen. Est-ce que la perception d'une taxe spéciale se justifie encore, surtout pour les pays européens. Ne serait-il pas plus sage d'envisager sa suppression et de considérer le transport des lettres vers l'étranger comme une espèce de « pool ». Une légère augmentation uniforme suffirait pour compenser la perte ainsi subie par l'Administration des Postes.

Plus important encore nous semble l'idée de réaliser la standardisation de l'enveloppe et du papier à employer obligatoirement pour pouvoir profiter de la poste aérienne. Le poids et le volume seront ainsi réduit au minimum, question très importante pour l'avion. Dans le même ordre d'idées, des réductions importantes pourraient être faites par les journaux.

* *

Une question non moins importante et qui devrait être mise au point dans le plus bref délai est celle des transports de certaines productions, notamment des produits de la terre, vers des marchés importants comme Londres, Paris, etc...

* *

Il ressort des explications données à la Commission que la SABENA a renoncé définitivement à acheter encore des Fokker et des Savoia. Les nouveaux avions sont achetés aux Etats-Unis et sont du type « Douglas » (DC2 — DC3 — DC4 — DC6). Ce sont les derniers types. Ils donnent entière satisfaction à tous les points de vue. Un membre a insisté pour que le Gouvernement prête toute l'attention qu'elles méritent aux constructions anglaises. La qualité de ces dernières a été démontrée pendant la guerre.

* *

Enfin il nous semble que l'aviation, loin de vouloir s'isoler, ne devrait pas hésiter à chercher la collaboration des autres moyens de transports chaque fois que cela est possible.

Le champ d'aviation de Bruxelles se trouve près d'un chemin de fer. Il serait facile de relier celui-ci au champ d'aviation. La Société Nationale des Chemins de fer Belges peut mettre à la disposition des auto-rails confortables et spacieux. Le transport en ville prendrait quelques minutes, et les voyageurs seraient déposés dans une gare, offrant les facilités multiples qu'un bureau en ville ne peut donner. Cela a son importance. L'aérogare de Londres est située à proximité de Victoria-Station. Nous avons des possibilités que d'autres pays ne possèdent pas ! Pourquoi n'en fait-on pas usage ?

* *

LIGNES PRIVÉES.

La question a été posée de savoir si les entreprises privées ont le droit de créer des lignes aériennes.

Le Ministre a répondu qu'il est saisi de plusieurs demandes de ce genre. Rien dans la législation actuelle ne s'oppose à donner pareille autorisation. Le Ministre n'est pas opposé aux principes de la création de lignes complémentaires.

Un membre s'est opposé à la liberté dans ce domaine, tandis qu'un autre l'a défendue.

Le problème n'étant pas sien, le Ministre a demandé de lui laisser le temps d'examiner cette question dans son ensemble en tenant compte des points de vue exposés devant la Commission.

* * *

Une question a été posée concernant le champ d'aviation de Kiewit dans le Limbourg, exprimant le désir de s'occuper activement de cette installation.

Le Ministre a répondu qu'il porterait toute son attention sur cet aéroport quand le moment serait venu.

A cette occasion, le Ministre a signalé à la Commission que bientôt plusieurs champs d'aviation établis pour des raisons militaires pendant la guerre, seront libérés.

TOURISME ET VACANCES OUVRIÈRES.

Du débat qui a eu lieu à ce sujet, il se dégage les considérations suivantes :

1^o Le Service compétent élabore un vaste projet, tendant à développer au maximum le tourisme dans le pays. Une attention spéciale sera donnée aux visiteurs étrangers.

A cet effet, le Commissaire Général au tourisme actuellement détaché au Ministère des Affaires étrangères, sera rappelé sans tarder dans ses fonctions. Le service est trop important pour le laisser sans tête. Le Ministre fait des démarches et il espère aboutir à très bref délai.

2^o L'organisation régionale du tourisme et des vacances ouvrières sera revue. Des centres régionaux dirigés par des inspecteurs seront créés. Cette organisation est plus souple et plus logique. Un centre touristique ne coïncidera pas nécessairement avec les limites d'une province. Les centres régionaux seront organisés de manière à les adapter à leur mission.

3^o Un intérêt tout particulier sera porté à la ville historique de Bastogne, dans le but d'en faire le centre d'une région touristique, notamment pour les américains.

Le Pays témoignera ainsi spécialement sa gratitude aux soldats américains, tombés lors de l'offensive des Ardennes.

Un mémorial glorifiera dignement l'héroïsme américain. Dans ce but, le Ministre a autorisé l'émission d'un timbre postal spécial. Le produit de cette vente constituera un premier apport pour l'érection de ce mémorial.

La marine.

Une des plus grosses questions de notre économie. Nous regrettons sincèrement de ne pouvoir la traiter à fond comme le désir en a été exprimé. Une telle étude, en effet, ne peut être faite en quelques semaines. Nous devons donc nous contenter de donner les éléments principaux.

MOUVEMENT DE LA NAVIGATION MARITIME INTERNATIONALE.

D'après l'*Annuaire statistique de la Belgique et du Congo belge* (année 1944, page 215), le mouvement de cette navigation s'établit comme suit :

	<i>Nombre.</i>	<i>Tonnage.</i>
Navires à l'entrée en 1938	17,815	29,963,052
Navires à l'entrée en 1939	13,992	23,885,296
Navires à la sortie en 1938.	17,927	30,025,660
Navires à la sortie en 1939.	14,239	24,168,875

Les premiers mois de 1946 donnent pour les ports d'Anvers et de Gand les chiffres suivants :

A. CHIFFRES DÉFINITIFS (OFFICE CENTRAL DE STATISTIQUE).

Anvers :

a) Débarquements (en tonnes).

MOIS	Importations	Transit	Entrepôt (*)	Total
Janvier	376,000	108,000	219,000	703,000
Février	290,000	112,000	203,000	605,000
Mars	237,000	76,000	462,000	775,000

(*) La rubrique « Entrepôt » comprend les marchandises dont la destination définitive n'est pas déclarée au moment du débarquement et qui restent sous contrôle douanier. La plupart de ces marchandises sont ultérieurement déclarées en consommation.

b) Embarquements.

MOIS	Exportations	Transit	Total
Janvier	76,000	7,000	83,000
Février	105,000	32,000	137,000
Mars	147,000	15,000	162,000

Gand :

a) Débarquements.

MOIS	Importations	Transit	Total
Janvier	53,000	1,000	54,000
Février	51,000	10,000	61,000
Mars	57,000	5,000	62,000

b) Embarquements.

MOIS	Exportations	Transit	Total
Janvier	3,000	—	3,000
Février	9,000	—	9,000
Mars	10,000	—	10,000

B. CHIFFRES PROVISOIRES (probablement quelque peu en-dessous de la réalité).

Anvers :

a) Débarquements.

Mois	Tonnage total débarqué.
Avril	635,000
Mai.	702,000

b) Embarquements.

Les renseignements manquent.

Gand :

a) Débarquements.

Mois.	Tonnage total débarqué.
Avril.	90,000
Mai.	137,000

b) *Embarquements.*

<i>Mois.</i>	<i>Tonnage total embarqué.</i>
—	—
Avril	10,000
Mai.	12,000

La flotte marchande donne les chiffres suivants :

Situation.

1938	21 juin 1946	Différence.
—	—	—
Nombre de bâtiments : 94	55	— 39
Tonnage brut : 365,000 tonnes	220,683	—144,317

Toutes proportions gardées, ces chiffres permettent de dire que notre marine marchande a été frappée particulièrement durement par la guerre. Pendant cette longue période nos marins, hommes dévoués et obscurs, qui ne parlent jamais d'héroïsme, mais qui exécutent bravement et stoïquement leur « job », ont fait preuve des meilleures qualités de bravoure, d'intrépidité et d'endurance.

L'intervention de la marine marchande belge dans le mouvement du port d'Anvers se situe entre 3 et 5 % (voir Docum. 53, 1946 de la Chambre des Représentants).

Ces quelques données, quoique incomplètes, démontrent clairement qu'une marine marchande belge, plus importante que celle d'avant-guerre, trouverait sa place dans le cadre de notre économie nationale.

Est-ce qu'une marine marchande, plus puissante, représente un intérêt réel pour le Pays?

La question ne se discute même pas. Une marine marchande plus développée et rentable présenterait au moins deux gros avantages. Elle nous rendrait moins dépendant des lignes étrangères pour nos importations et exportations, ce qui n'est pas négligeable. Elle présenterait une source de revenus non négligeable, ce qui est de la plus haute importance pour un pays qui doit en grande partie vivre de ses exportations. Elle aurait un avantage indirect, non moins considérable par le fait qu'elle formerait en quelque sorte la colonne vertébrale de nos chantiers de constructions navales.

* * *

C'est cependant une erreur de croire qu'il est possible de se procurer tous ces avantages à coups de subsides. Conquérir une place plus importante dans la marine marchande mondiale pose des questions plus ardues à remplir. Pour réussir, il faut faire mieux que les concurrents.

Il faut un matériel convenable. On peut le construire. Nous avons déjà une bonne main-d'œuvre et les difficultés pour en former davantage peuvent être surmontées. Il faut, enfin, une direction extrêmement compétente, des organisateurs de tout premier ordre et des hommes ayant la volonté inflexible de

mener à bien une tâche difficile. Ayant réuni ainsi le maximum de chances de réussite, l'Etat peut s'engager de l'une ou de l'autre façon dans l'entreprise. Les méthodes d'intervention de l'Etat restent à déterminer.

Nous croyons que le Gouvernement agirait sagement en faisant examiner une fois de plus toute la question avec la participation de tous les intéressés, y compris les représentants du personnel.

Une intervention quelconque qui se solderait à la fin négativement, ne constituerait pas seulement une perte d'argent, mais elle nuirait au prestige du Pays.

* * *

Une autre question importante examinée par la Commission, est celle de l'Hinterland du port d'Anvers. Les membres se sont étonnés du fait que l'armée britannique a choisi comme base principale Hambourg, tandis que la base de l'armée américaine a été installée à Brême. Faut-il en conclure que nos alliés ont l'intention d'avantager ces deux ports au détriment d'Anvers?

Nous ne connaissons évidemment pas les intentions des armées d'occupation. L'examen des faits indique, à notre avis, clairement que cette inquiétude ne se justifie nullement.

Economiquement, ce choix ne justifie pas que le matériel destiné aux armées occupant la Ruhr et toute la partie au sud de cette région, soit détourné vers le Nord. La route maritime est plus longue et il en est de même de la route terrestre.

Il ne faut cependant pas oublier que jusqu'ici l'occupation coûte de l'argent aux occupants. Pour l'armée britannique, la somme de 80 millions de livres a été citée.

Du côté américain, aucun chiffre n'a été avancé. Il serait faux d'en conclure que les Américains parviennent à récupérer leurs frais. L'importation par Anvers ne ferait qu'augmenter ces dépenses, en devises notamment, sans qu'il soit possible de retrouver la contre-partie, notamment sous forme d'exportations allemandes. Il se peut qu'il y ait d'autres raisons, par exemple d'ordre militaire. Nous ne croyons cependant pas qu'elles soient déterminantes.

La situation changera profondément dès que l'industrie allemande pourra reprendre une activité plus accentuée, dans les conditions qui seront déterminées.

Il faut insister auprès des grandes puissances, pour que la Reichsbahn ne puisse plus faire une concurrence malsaine, pour ne pas dire malhonnête, par l'application des tarifs préférentiels pour les ports du Nord. Si ces derniers sont écartés sévèrement, les marchandises suivront leur route naturelle, moins chère d'ailleurs. Cette route naturelle est celle qui se dirige vers les ports de la mer du Nord.

Dans le même ordre d'idées, il conviendrait d'éliminer la concurrence déloyale de la Ruhr, qui livrait du charbon de soute à des prix de « dumping ». Nous admettons la concurrence internationale, mais sur des bases saines et honnêtes.

* * *

Une question a été posée concernant le *Mercator*. Ce navire ne sera pas repris. La remise en état coûterait trop cher. La mission de ce bateau est reprise par d'autres navires, notamment le *Marie-José*, stationnaire et les unités *Artevelde* et *Zinnia*.

* * *

Un membre a demandé s'il y a un Conseil d'Administration pour l'Ecole Supérieure Maritime d'Anvers. Le Ministre a répondu qu'il n'y a pas de Conseil d'administration mais qu'il existe un conseil de perfectionnement; le membre a insisté pour exercer un contrôle vigilant, cette institution étant de la plus haute importance pour la marine.

COMMANDE DE NAVIRES EN ITALIE.

L'Administration de la Marine étudie un projet de construction de navires belges sur chantiers italiens. L'opération qui parlerait éventuellement sur 9 unités, réunissant 32,000 tonnes, doit toutefois rencontrer l'accord préalable des Départements des Finances, des Affaires Economiques et du Rééquipement National.

Les négociations sont encore en cours dans le cadre d'un accord économique entre les deux pays, mais aucune décision n'est intervenue jusqu'à présent.

LA MARINE DE PÊCHE.

Depuis longtemps cette activité préoccupe le Parlement. Tout le monde proclame non seulement qu'il faut la maintenir, mais qu'il faut la développer. Son utilité d'ailleurs a été démontrée d'une façon saisissante pendant la guerre. Ce sont les pêcheurs qui ont pu apporter une nourriture saine et nourrissante à la population sous forme de harengs. C'est vrai à tel point qu'un membre de la Commission a pu dire : Que serions-nous devenus sans les harengs?

Peut-on augmenter la consommation du poisson en Belgique?

Il n'y a pas de doute qu'il y a encore de grandes possibilités dans le pays. La consommation du poisson n'est pas limitée par le fait que la population ne l'aime pas, mais souvent parce que les prix demandés au consommateur sont trop élevés.

Le pêcheur, par contre, a tendance à délaisser le métier. Son travail est dur et dangereux et malgré cela, il est moins bien payé que dans beaucoup d'autres métiers.

Faut-il s'étonner, dès lors, que beaucoup d'entre eux n'ont qu'un désir, c'est que les enfants n'apprennent plus le métier du père. Ce désir est compréhensible et même justifié.

* * *

Avant la guerre, des essais de différentes natures ont été faits, entre autres, le « colis de poissons ». Aucun de ceux-ci n'a donné une solution satisfaisante.

Il est à notre avis inutile de les recommencer, ce qui ne veut pas dire qu'il faut oublier les enseignements qu'on a pu en tirer.

Comme dans beaucoup d'autres cas, il faudra avoir le courage de choisir. Ou bien on retournera au système d'avant-guerre, qui conduira lentement et à travers pas mal de misères, vers le déclin de la pêche maritime. Des cris d'alarme seront lancés, de temps à autre on prendra une demi-mesure, mais tout cela ne résoudra rien. En effet, les pêcheurs auront déserté la profession et sans eux, il n'y a rien à faire.

Ou bien, il faudra constater que d'autres moyens s'imposent, qu'il faut rompre avec le passé et travailler d'après un plan bien établi. Pour stimuler la pêche maritime, il faudra l'organiser solidement.

La première mesure à prendre est de garantir un très bon salaire au pêcheur. C'est la condition *sine qua non*; le pêcheur continuera à exercer sa profession et les enfants continueront à suivre les pas de leur père.

Cette garantie ne peut être donnée dans les circonstances actuelles. Pour pouvoir le faire, il faudrait garantir un prix minimum à la vente. Ceci, à son tour, entraîne la nécessité de réorganiser les méthodes de vente, parce qu'il faut que le prix au consommateur n'augmente pas. Il faut des industries connexes, qui existent, mais qui doivent être améliorées et intégrées dans un ensemble.

Cela suffit pour démontrer que le Gouvernement se trouve en face d'un problème compliqué. On ne peut le résoudre à l'occasion de la discussion du budget.

Le Ministre a répondu que ce problème le préoccupe spécialement. Nous espérons qu'il trouvera une solution d'ensemble, de nature à faire prospérer la pêche maritime.

* * *

Un membre rappelle qu'en 1940, des bateaux de pêche se sont réfugiés dans des ports français. Des bateaux ont été perdus. Il demande une priorité spéciale pour payer l'indemnité due pour ces bateaux.

Réponse. — La priorité existe. Les dossiers justifiant les indemnisations sont actuellement soumis pour ratification au Ministère des Finances. Dès que ce Département aura statué, les indemnités pourront être payées.

Un membre soulève la question de sécurité sociale pour les marins et pêcheurs et désire savoir quelles mesures sont envisagées pour en faire bénéficier ces travailleurs.

Pour la marine marchande, la question est réglée par l'arrêté-loi du 7 février 1945, concernant la sécurité sociale des marins de la marine marchande; celui-ci est actuellement appliqué.

Pour la pêche maritime, les pêcheurs tombent sous l'application de l'arrêté-loi sur la sécurité sociale du 28 décembre 1944, par suite de l'arrêté du Régent du 3 janvier 1946. Cette application n'est que provisoire, vu que l'Administration de la Marine envisage de faire un statut spécial de sécurité sociale pour les pêcheurs à l'exemple de ce qui a été fait pour les marins de la marine marchande et pour les mineurs. Les projets de ce statut sont actuellement à l'examen du Comité paritaire de la pêche maritime.

Un membre signale la possibilité d'exporter du poisson à Paris. Il demande quels sont les projets en ce qui concerne l'exportation de poisson?

Les apports de notre flotte de pêche permettent l'exportation. L'Administration de la Marine est en contact continu avec les départements compétents pour recouvrer nos débouchés d'avant-guerre et conquérir de nouveaux marchés extérieurs.

Les négociations qui ont eu lieu à Paris, les 26 et 27 juin dernier, pour le renouvellement de l'accord commercial avec la France, ont abouti à l'octroi d'un contingent de 15,000,000 de francs belges pour l'importation en France de poisson frais en provenance de Belgique.

L'accord sera probablement signé dans les prochains jours.

Postes et comptes de chèques postaux.

Les deux services forment une même administration. Malgré cela, nous croyons utile de les examiner séparément. La fonction qu'ils remplissent dans la vie publique de notre pays est essentiellement différente. Les comptes de chèques postaux sont, en effet, une activité à caractère nettement financier, cependant spécialisée dans un certain nombre d'opérations.

LES POSTES.

L'ACTIVITÉ POSTALE DEPUIS LA LIBÉRATION.

Poste aux lettres :

Dès le début de septembre 1944, allégé des entraves multiples de l'occupation, tout a été mis en œuvre pour rétablir progressivement le service normal et ce, au fur et à mesure de l'avance des armées alliées. Malgré les destructions, les bombardements par bombes volantes, le danger des routes minées, le service postal a pour ainsi dire fonctionné sans interruption.

De nombreux circuits automobiles, complétés par des relais par vélos ou piétons, ont été organisés en vue d'assurer l'acheminement régulier des courriers postaux, en attendant la mise en activité progressive des voies ferrées.

Le départ de ces circuits de nuit et de jour vers Liège, Courtrai, Tournai, Gand, Charleroi, Mons, Namur, Anvers et Hasselt assura le transport de 100,000 envois par jour.

Après la bataille des Ardennes, les circuits suivants rayonnant de Liège, de Namur et de Libramont ont été créés et ont fonctionné malgré l'état indescriptible des routes ravagées et non encore déminées, malgré la neige et le mauvais temps :

- a) Liège, Melreux, La Roche-en-Ardenne;
- b) Liège, Namur, Charleroi;
- c) Liège, Pepinster, Eupen, Herbesthal, Aubel;
- d) Spa, Vielsalm, Malmédy;
- e) Namur, Dinant, Libramont, Bouillon, Beauraing;
- f) Namur, Marche, Havelange;
- g) Libramont, Houffalize, Bastogne;
- h) Libramont, Arlon, Virton, Florenville.

Bientôt la réorganisation rapide et remarquable du réseau de la S.N.C.B. permit à la Poste de remettre en ligne successivement tous les bureaux ambulants : Bruxelles-Ostende, Bruxelles-Herbesthal, Bruxelles-Charleroi, Bruxelles-Tournai et Bruxelles-Arlon, assurant la liaison postale avec le Grand-Duché de Luxembourg, la Suisse, l'Italie, les Balkans et la Turquie.

Pour pallier l'insuffisance des transports ferroviaires, de nombreux petits circuits automobiles ont été créés dans les provinces de Namur et de Luxembourg, dans l'Entre-Sambre et Meuse, dans la région de Gand, dans le Limbourg et au départ de Liège vers Vielsalm et vers Malmédy.

En complément des services d'auto, des circuits motocyclettes fonctionnent dans les cantons d'Eupen-Malmédy.

Dès le 4 avril 1945, tout le trafic interne fonctionnait intégralement et sans restrictions sur le territoire national.

Sur le terrain international, au fur et à mesure de la levée des restrictions imposées par les autorités militaires alliées, les relations postales furent rétablies avec tous les pays affiliés à l'Union postale universelle.

Poste aérienne :

Services européens. — De mars à août 1945, les envois-avion n'étaient admis que pour le Portugal, la Suède et la Finlande. Le 24 août 1945, la ligne Stockholm-Bruxelles-Stockholm a été remise en exploitation, tandis que les lignes Bruxelles-Paris et Bruxelles-Londres furent rétablies le 23 octobre 1945.

Au moyen de ces liaisons, il est permis actuellement d'atteindre tous les pays d'Europe.

Services internationaux. — La ligne Congo-Grande-Bretagne permit, dès le 7 mars 1945, de renouer les relations avec notre Colonie. Le 14 juillet suivant, le trafic aérien fut repris par la Sabena sur le trajet Bruxelles-Léopoldville, à la fréquence d'un voyage par semaine.

Depuis lors, la reprise des autres relations aériennes organisées par la Grande-Bretagne, la France, les Pays-Bas et les Etats-Unis a permis une transmission rapide et régulière des envois postaux dans toutes les parties du monde.

Le trafic postal. — Le trafic de la poste aux lettres se traduit par les chiffres suivants (index des principaux bureaux) :

	1939	1946
Lettres (par semaine)	3,250,000	3,450,000
Cartes postales (par semaine)	500,000	650,000

Ces chiffres montrent une progression sensible sur l'activité d'avant-guerre. Faut-il l'attribuer aux multiples rapports personnels qui ont été établis durant la guerre, ou peut-on y déceler la rapidité avec laquelle les hommes surmontèrent les suites de la guerre?

Aspect financier :

La Poste fonctionne encore toujours comme une administration d'Etat. Le budget des Communications donne les dépenses. Pour les recettes, il faut consulter le budget des Voies et Moyens. L'Administration des Postes établit, chaque année, des comptes d'exploitation.

Voici celui de l'année 1945 :

COMPTE D'EXPLOITATION DE LA POSTE DE L'EXERCICE 1945.

(Arrêtés au 28 février 1946.)

DÉPENSES		RECETTES	
OBJET		OBJET	
Dépenses de personnel	fr. 783,300,329	Produit de la vente des valeurs postales . . . fr.	425,219,004
Dépenses de matériel	(1) 61,413,200	Affranchissements en espèces	40,860,898
Subsides et conventions	125,000	Taxe d'affranchissements et d'écritures des abonnements aux journaux	7,644,616
Dépenses de Prévoyance sociale	59,615	Produit du service des chèques et virements . . .	41,257,398
Dépenses diverses	(2) 1,565,582	Franchises	38,678,983
TOTAL des dépenses imputées sur le budget de la Poste	846,463,726	Remboursements d'avances budgétaires	3,500,000
Décompte avec les Offices étrangers	fr. 2,100,000	Redevances pour prestations effectuées pour d'autres administrations	(4) 19,087,224
Pensions	75,200,000	Recettes diverses	1,272,630
Subsides à la C.O.	1,207,180	TOTAL	577,520,753
Autres dépenses	(3) 4,393,879	Excédent des dépenses sur les recettes	362,504,663
Charges financières	10,660,631	TOTAL	940,025,416
TOTAL	fr. 940,025,416		

(1) Y compris les dépenses engagées et non encore liquidées.

(2) Quote-part des frais Secrétariat Général et divers.

(3) Combustibles et effets d'équipement personnel facteur.

(4) Ce poste comprend entre autres :

Taxe sur les permis de pêche : 120,000 francs;

Remise sur la vente :

des valeurs fiscales : 2,400,000 francs;

des timbres retraits : 1,216,000 francs;

Rémunération des opérations effectuées pour le compte de la

Caisse d'Epargne : 12,254,000 francs.

Indépendamment de cette rémunération, la Caisse d'Epargne alloue annuellement une prime de propagande que le personnel des Postes abandonne aux œuvres sociales de cette administration. Pour l'exercice 1945, cette prime s'est élevée à 4,634,000 francs.

Dans ces comptes figurent également les recettes des chèques et virements.

* * *

Il convient de féliciter l'Administration des Postes pour le souci qu'elle montre d'établir, officieusement, sa situation. Il faut cependant convenir que d'un point de vue commercial, un tel compte donne peu de satisfaction. C'est d'autant plus regrettable que la Poste est une très bonne administration. Seul un bilan avec un compte de pertes et profits permettrait d'évaluer à sa juste valeur les efforts de cette administration.

Au cours de la discussion, le Ministre a informé la Commission qu'il étudie un projet pour donner à la Poste le statut d'une régie autonome.

Nous insistons pour que ce projet soit réalisé rapidement.

LES COMPTES DE CHÈQUES POSTAUX.

SERVICES FINANCIERS.

L'Office des chèques postaux connaît, depuis la libération, une activité qui n'a jamais été atteinte jusqu'ici.

L'exécution des arrêtés concernant la réforme monétaire ont provoqué un surcroît de travail considérable; il a fallu notamment procéder à la transcription sur des comptes spéciaux de plus de 400,000 dépôts de billets de banque anciens.

L'importance actuelle de l'Office des chèques postaux ressort des chiffres suivants au 1^{er} janvier :

Nombre d'affiliés en 1940 : 450,895;

Nombre d'affiliés début 1946 : 559,184;

Nombre d'affiliés fin mai 1946 : 576,216.

Nombre d'opérations : année 1939 : 102 millions;

année 1940 : 62 millions;

année 1945 : 83 millions;

quatre premiers mois de 1946 : 36 millions.

Montant des inscriptions : en 1939 : 433 milliards;

en 1940 : 305 milliards;

en 1945 : 841 milliards;

quatre premiers mois 1946 : 440 milliards.

Avoir total (particulier + Etat) :

1939 : 4,329 millions;

1940 : 5,198 millions;

1945 : 21,116 millions;

avril 1946 : 22,702 millions.

En analysant les comptes, on obtient les résultats suivants :

Nombre d'affiliés à fin mai 1946 : 576,216.

a) Avoir moyen en mai 1946 :

Comptables de l'Etat	fr.	8,777,000,000
Comptes des particuliers		16,577,000,000
	Fr.	25,354,000,000

b) Avoir total figurant aux comptes de chèques postaux le 15 juin 1946 :

Comptes courants libres fr. 19,988,000,000

Comptes courants bloqués :

temporairement (40 %)	590,000,000
définitivement (60 %)	1,999,000,000

Comptes spéciaux « billets » bloqués :

temporairement (40 %)	78,000,000
définitivement (60 %)	738,000,000

Fr. 23,393,000,000

Les chèques postaux marquent un progrès constant en ce qui concerne le nombre des affiliés, mais il est encore beaucoup plus marquant en ce qui concerne le montant des dépôts.

Ce succès est d'ailleurs largement mérité. Malgré leur caractère étatique, l'Administration des Postes a su monter un service qui, à tous points de vue, dépasse très largement tout ce que les banques ont pu créer ici et ailleurs. Le système bancaire londonien, avec ses innombrables agences, est facile pour le public et, cependant, il reste loin en-dessous des facilités qu'offrent nos chèques postaux.

Le Ministre a fait part à la Commission de son désir d'étendre encore les facilités. Dans ce but, on étudie un projet de décentralisation du service de paiement des chèques au porteur. Le but est de permettre aux habitants de certaines grandes villes de pouvoir toucher immédiatement le chèque au porteur, comme cela existe déjà à Bruxelles.

Il a été demandé, d'autre part, au Ministre, de mettre à l'étude la possibilité de pouvoir payer dans les magasins, par chèque ou virement, comme cela se pratique régulièrement en Grande-Bretagne. Les avantages sont nombreux tant pour les intéressés que pour l'Etat. Par ce moyen, on peut espérer réduire notablement le volume de billets en circulation.

Enfin, la question a été posée de savoir s'il ne serait pas utile d'allouer un intérêt modique aux dépôts dépassant une limite à fixer. Dans ce but, il a été demandé à l'Administration des chèques de faire un certain dénombrement des comptes.

La réponse à l'une et à l'autre questions est donnée dans l'annexe III.

Radio.

Le Ministre étudie un nouveau statut pour la radiodiffusion. Dans ces conditions, il a été jugé plus opportun de remettre la discussion jusqu'au moment où ce projet sera déposé.

Nous avons cependant cru utile de présenter quelques chiffres qui donnent une idée générale sur le fonctionnement de l'Institut de radio-diffusion.

Il se dégage de ces chiffres que le nombre de postes récepteurs reste largement inférieur à celui de 1939. Inutile de dire que ce résultat est dû à la guerre. Pendant des mois, il n'a pas été possible ni d'importer des lampes, ni d'en fabriquer en Belgique. Cette difficulté n'existe plus actuellement. D'autre part, les constructeurs d'appareils ont repris leur activité. Une amélioration ne tardera pas à se manifester.

TABLEAU COMPARATIF.

	JUIN 1939	JUIN 1945	JUIN 1946
Nombre de postes récepteurs payants	1, 130, 862	615, 736	± 710, 000
Montant des taxes perçues (sur la base de 78 francs par appareil).	87, 570, 222 fr.	47, 205, 169	± 56, 000, 000
Effectif du personnel de l'I.N.R. (y compris personnel artistique à demeure)	651	858	889
Nombre de programmes nationaux et mondiaux	2 nationaux	2 nationaux + 1 mondial	2 nationaux + 1 mondial
Nombre de programmes locaux	0	3 français 3 flamands	3 français 3 flamands
Nombre d'heures d'émission du programme mondial (Ruyssede vers Léopoldville)	0	403 heures (7 mois 1/2)	944 heures (6 mois)
Nombre d'heures d'émission des programmes nationaux (flamands + français)	4, 600 h. français 4, 580 h. flamand	4, 487 h. français 4, 576 flamand 760 h. (4 mois) relais français	franç. 2, 205 h. flam. 2, 295 h. rel. fr. 1, 810 h. (6 mois)
Nombre d'émission des programmes régionaux (3 fl. + 3 fr.).	0	7, 820 h. français 8, 630 h. flamand	3, 831 h. français 4, 296 h. flamand

N. B. — Les indications du tableau ci-dessus ne comportent pas celles relatives à l'émetteur et aux services administratifs et culturels de Léopoldville. Toutefois, elles comportent celles du service mondial qui transmet les informations de Bruxelles à Léopoldville.

Des renseignements ont été demandés concernant le poste à grande puissance de Léopoldville. Ce dernier a été inauguré par la Radiodiffusion Nationale Belge (direction générale à Londres), le 16 mai 1943.

Sur le plan technique, le rayonnement de cette station s'est révélé de tout premier ordre. Des milliers de lettres venues de Grande-Bretagne, d'Irlande, de Suède, d'Islande, de Terre-Neuve, de l'U.R.S.S., de France, du Portugal, de Suisse, du Canada, des Etats-Unis, des Amériques, de Tahiti, des Indes Anglaises, du Bassin Méditerranéen, d'Afrique, de la Guyane, etc. ont apporté la preuve d'une parfaite transmission dans les plus lointaines contrées. On peut dire que, techniquement, cette station constitue un outil de propagande de tout premier ordre qui a considérablement enrichi le patrimoine radiophonique de la Belgique.

De mai à octobre 1943, Léopoldville a émis des programmes, dans les deux langues nationales, destinés à la Belgique. Ces programmes, qui comprenaient également un relais d'émissions belges venu de Londres et un autre venu de New-York, s'étendaient sur 8 h. 15 par jour.

Le 31 octobre 1943 furent créées des émissions en langues étrangères à destination de différentes parties du monde et s'étendant sur 5 h. 15 par jour.

Le 4 juin 1944, de nouveaux accroissements furent apportés aux programmes. A partir de ce moment, Léopoldville émit 8 heures vers la Belgique et 6 h. 45 vers l'étranger.

Les programmes destinés à l'étranger étaient consacrés à la propagande belge. Ils étaient diffusés en neuf langues : français, néerlandais, anglais, espagnol, portugais, luxembourgeois, afrikander, turc, allemand.

Les effets de cette propagande purent être vérifiés par le courrier des auditeurs. Le poste de Léo connut un très grand succès à l'étranger et notamment en Amérique.

Lors de la libération, Léopoldville ne disposait que d'une organisation de guerre, réalisée au prix de multiples efforts. La station poursuivit ses émissions en dépit de la difficulté de liaison avec Bruxelles, du manque de personnel, etc.

Un vaste plan de réorganisation a été mis à l'étude et adopté définitivement en 1946 par le Conseil de gestion de l'I.N.R. Il importait, tout en conservant la place prise par Léo dans l'éther et le considérable prestige acquis pendant la guerre, de mettre la station au service de la propagande belge à l'étranger. Ce plan est entré en voie d'exécution et, dans quelques mois, un nouvel ensemble de programmes sera diffusé par Léo.

Ces nouveaux programmes s'étendront quotidiennement sur 16 h. 20. Ils comporteront, pour le début, l'emploi de cinq langues : français, néerlandais, anglais, portugais, espagnol.

Des programmes spéciaux seront destinés aux Belges de la métropole.

Quant aux programmes pour l'étranger, ils sont destinés :

- 1° à l'Afrique du Sud et aux Indes Néerlandaises (en néerlandais);
- 2° à l'Empire français d'Afrique, de Moyen et d'Extrême-Orient;
- 3° à l'Empire britannique de Moyen et d'Extrême-Orient;
- 4° à l'Empire britannique d'Afrique et Moyen-Orient;
- 5° aux Pays-Bas;

- 6° à la France et à l'Empire français;
- 7° à la Suisse;
- 8° à la Grande-Bretagne;
- 9° au Brésil;
- 10° au Canada, aux Antilles et à l'Amérique Latine (en français);
- 11° à l'Amérique Centrale et à l'Amérique du Sud (en espagnol);
- 12° aux Etats-Unis.

Le but à atteindre est de présenter l'image la plus fidèle que possible de la Belgique sous tous ses aspects, de souligner son activité, la place qu'elle occupe dans le monde. Le choix des sujets et le mode de présentation doivent varier selon le pays destinataire. Ainsi, à l'heure où toutes les puissances s'efforcent de faire porter leur voix dans le monde entier par le truchement des ondes courtes, la Belgique métropolitaine, bénéficiant de ce qui a pu être réalisé pendant la guerre, continuera, parmi elles, à tenir une place de choix.

* * *

La Commission a rejeté les budgets de 1945 et de 1946 par cinq voix contre quatre.

Le présent rapport avait été approuvé par 9 voix et 4 abstentions.

Le Rapporteur,
AUG. DE BLOCK.

Le Président,
H. DELPORT.

ANNEXE I.

Réglementation des transports.

L'Office des Transports par Route a été créé au sein du Ministère des Communications par l'arrêté royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles.

Le chef de l'Office, ainsi que son suppléant, sont nommés par le Roi.

En vertu de l'arrêté précité, nul ne peut effectuer pour compte d'autrui et contre rémunération, des transports de choses au moyen de véhicules automobiles sans avoir obtenu, au préalable, une autorisation de transport.

C'est l'Office des Transports par Route qui est chargé de délivrer les autorisations de transport. Les autorisations sont personnelles. Elles ont une durée maximum de cinq ans et sortent leurs effets un mois après leur publication au *Moniteur Belge*. Pour l'examen des demandes sont notamment pris en considération les besoins du trafic ainsi que les progrès techniques et la nécessité d'assurer la sécurité des transports. Chaque demande fait l'objet d'une enquête spéciale. Dans l'octroi des autorisations de transport, l'O.T.R. s'efforce de donner aux usagers les plus larges facilités de transport, tout en s'inspirant de la nécessité d'éviter les doubles emplois et d'assigner à chaque mode de transport le trafic pour lequel il est le plus apte.

L'arrêté royal du 5 mars 1936 a institué une Commission d'appel auprès de laquelle un recours contre la décision de l'O.T.R. peut être introduit soit par le requérant si l'autorisation est refusée, soit en cas d'octroi de l'autorisation par toute personne qui justifie d'un préjudice en raison de cette autorisation.

La Commission d'appel est composée d'un président et de quatre membres, de nationalité belge, nommés par le Roi sur proposition du Ministre des Communications, pour une durée de trois ans.

Les présidents et membres cessent de faire partie de la Commission d'appel à l'âge de 65 ans révolus.

Le président est choisi en raison de sa compétence particulière.

Deux membres sont choisis parmi les candidats présentés par les organisations les plus représentatives de l'industrie et du commerce.

Un membre est choisi parmi les candidats présentés par les organisations les plus représentatives groupant des entreprises de transport par route.

Un membre est choisi parmi les candidats présentés par les sociétés exploitant un chemin de fer.

Un président suppléant et quatre membres suppléants sont nommés dans les mêmes conditions. Le président suppléant peut être choisi parmi les membres effectifs.

Le délai d'appel est de quinze jours à compter du jour de la publication au *Moniteur Belge*, si une autorisation est accordée, et du jour de la notification de la décision aux intéressés dans les autres cas.

Le recours a un effet suspensif.

Si la Commission d'appel émet un avis conforme à la décision de l'Office des Transports par Route, elle en informe les intéressés et la décision devient exécutoire le jour de cette notification.

Dans le cas contraire, la Commission d'appel soumet le recours, accompagné de son avis motivé, à la décision du Ministre des Communications. La décision du Ministre est exécutoire le jour de la notification aux intéressés.

ANNEXE II.

Attribution des camions automobiles.

L'attribution des camions automobiles s'effectue d'après la procédure ci-après :

Une demande de camion doit être obligatoirement introduite sur un formulaire *ad hoc* délivré par l'Office des Transports par Route.

Pour chaque demande, il est constitué un dossier dont le numéro d'immatriculation est mentionné dans l'accusé de réception adressé au requérant.

Les dossiers sont ensuite classés par catégories, suivant la nature de l'activité des demandeurs.

Sur avis conforme du comité des priorités relevant du Ministère des Affaires Economiques, il a été décidé que les camions importés seraient répartis entre les différentes activités dans les proportions suivantes :

Firmes industrielles et commerciales : 40 p. c.;

Firmes s'occupant de l'alimentation : 20 p. c.;

Transporteurs professionnels : 40 p. c.

Pour les firmes industrielles et commerciales, le Ministère des Affaires Economiques a chargé l'Office des Transports par Route de la répartition, tout en lui faisant parvenir la liste d'une quarantaine de conseils professionnels et en lui notifiant le pourcentage des camions à attribuer à chacun d'eux.

Dans les limites du contingent qui lui est ainsi alloué, chaque conseil professionnel propose les répartitions en tenant compte de la situation de chacun de ses membres. L'intervention de l'Office des Transports par Route se limite donc, en ordre principal, à veiller à ce que les contingents respectifs ne soient pas dépassés et à déceler les éventuels doubles emplois, beaucoup de firmes dépendant de deux, trois ou parfois quatre conseils professionnels différents.

Pour les demandeurs appartenant aux industries de l'alimentation, le Ministère du Ravitaillement fait parvenir régulièrement à l'Office des Transports par Route des listes de firmes bénéficiaires. Ces firmes sont alors servies dans l'ordre de réception des listes et dans les limites respectives du contingent alloué aux activités relevant du Ministère du Ravitaillement.

Enfin, pour les transporteurs professionnels, bénéficiaires qui sont désignés directement par l'Office des Transports par Route, les attributions se font suivant des règles simples sur lesquelles la Fédération des transporteurs ainsi que les unions professionnelles du pays ont marqué leur accord.

Dans une première phase, il est attribué un premier camion à tout transporteur professionnel d'avant-guerre qui a été entièrement dépourvu de son matériel par suite des hostilités (réquisition, destruction, etc.). Une priorité est en même temps accordée à ceux de ces transporteurs professionnels d'avant-guerre qui peuvent se prévaloir du titre de prisonnier politique ou de prisonnier de guerre.

Cette première phase est sur le point d'être terminée; l'Office des Transports par Route attribue, en effet, actuellement un camion à tout ancien transporteur qui a perdu l'unique véhicule qu'il détenait avant-guerre.

Dès que cette phase sera complètement réalisée, l'Office des Transports par Route passera à un deuxième stade. Au cours de celui-ci, les camions seront attribués selon un système de points et au prorata des véhicules perdus.

Il est à remarquer que chaque fois qu'un demandeur se voit attribuer un véhicule d'une marque qui n'est pas à sa convenance, il a la latitude de notifier au distributeur régional de cette marque qu'il renonce au véhicule qui lui est offert et de signaler en même temps à l'Office des Transports par Route la marque et le type du véhicule qui a ses préférences. Cet Office s'emploie à opérer la modification désirée dans le minimum de temps compatible avec les disponibilités dans la marque préférée.

Pour le surplus, il va de soi que la documentation du service compétent peut être consultée sur place par les membres du Parlement (s'adresser à l'Office des Transports par Route, rue de la Loi, 13, à Bruxelles).

ANNEXE III.

Démembrement des comptes et allocation d'un intérêt.

Nombre de comptes dont l'avoir du 15 juin 1946 dépassait 1 million de francs : 1,622.

La discrimination en avoirs de 500,000 à 1,000,000, de 100,000 à 500,000, de 10,000 à 100,000 et de moins de 10,000 nécessiterait la consultation de 576,000 postes et leur décomposition d'après l'échelle désirée. Un essai portant sur quelque 500 comptes permet d'évaluer à 480 heures la durée de ce travail. L'Office des chèques postaux souffre en ce moment d'une pénurie de personnel et de matériel et ses agents sont déjà astreints quasi journellement à des vacations supplémentaires. Aussi, je demande qu'on ne lui impose cette besogne considérable qu'en cas d'absolue nécessité.

La question de l'allocation d'un intérêt à tous les titulaires ou à ceux dont l'avoir atteint une certaine somme a déjà été posée à différentes reprises.

A l'origine du service (1913) seul, le dépôt de garantie fixé alors à 100 francs était productif d'un intérêt de 3 % l'an pour le titulaire du compte, mais cet intérêt fut lui-même supprimé dans la suite parce qu'il aurait été vraiment insignifiant et hors de proportion avec le coût des prestations qu'aurait occasionné sa mise en compte.

En effet, le montant du dépôt de garantie fut réduit successivement à 50, à 25 et enfin à 10 francs.

Pour ce qui concerne la non-productivité, au profit du titulaire, des autres capitaux figurant sur son compte de chèques, il convient de noter que l'article 138 de l'arrêté royal du 10 septembre 1936 modifiant la réglementation organique postale, article qui reproduit les dispositions légales antérieures, stipule que l'avoir en compte n'est pas productif d'intérêt. Le législateur a, en effet, estimé que l'Office des chèques n'avait pas pour mission d'appeler l'épargne et de la faire fructifier, mais qu'il ne devait être qu'un dépositaire provisoire dont le rôle essentiel était le règlement rapide, simple et peu coûteux des transactions entre débiteurs et créanciers. L'absence d'un intérêt est d'ailleurs largement compensé par les avantages spéciaux dont les ayants compte jouissent en Belgique : gratuité des virements, franchise postale pour les plis adressés au service des chèques et les envois de celui-ci aux titulaires; gratuité des communications particulières sur les bulletins de versement, chèques et virements; délivrance d'un extrait de compte gratuit chaque fois qu'une opération est inscrite au compte; exonération du droit de timbre pour les ordres divers; exonération du droit fiscal pour les acquits sur les assignations.

Nous ajouterons que dans la grande majorité des pays possédant un service des chèques, aucun intérêt n'est alloué aux titulaires. Dans les pays où cet intérêt a été maintenu, il a été ramené successivement à des taux presque dérisoires.

Au surplus, les titulaires dont le compte présente un fort mouvement de fonds, peuvent demander de transférer d'office et journellement à une banque à leur choix les avoirs dépassant une somme déterminée. L'Office des chèques exécute ces virements moyennant une taxe spéciale.

BELGISCHE SENAAT

BUITENGEWONE ZITTING 1946.

COMMISSIEVERGADERING VAN 8 AUGUSTUS 1946.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van de Begrotingen van het Ministerie van Verkeerswezen voor de dienstjaren 1945 en 1946.

(Zie de nrs 4-XIX (zitting 1944-1945), 4-XXI (zitting 1945-1946), 53, 77 (buitengewone zitting 1946), en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 23 en 29 Mei 1946.)

Aanwezig : de heeren DELPORT, Voorzitter; DE HAECK, graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DONVIL, JESPER, KNOPS, SPREUTEL, VERGEYLEN, WALLAYS en DE BLOCK, Verslaggever.

MEVROUWEN, MIJNE HEEREN,

De vervoernijverheid is een der belangrijkste door de allereerste rol die zij speelt in de economie van het land en door het aantal personen die zij te werk stelt. Indien het vervoer niet werkt, wordt alles stopgezet. Zooals vaak gebeurt, geeft men zich van deze waarheid slechts rekenschap op het oogenblik dat een aanzienlijk tekort aan vervoermiddelen tot uiting komt, zooals het geval is geweest onmiddellijk na de bevrijding. Reeds vóór den oorlog waren ernstige vraagstukken gesteld op gebied van vervoer. De Commissie heeft nuttig geoordeeld de bespreking der begroting voor 1945 en 1946 te baat te nemen om daarover te spreken. Zij heeft dit gedaan om het belang er van te onderstrepen en om de aandacht van de Regeering te vestigen op de noodzakelijkheid, deze vraagstukken binnen afzienbaren tijd op te lossen.

* * *

In de maand September 1944 verkeerde heel het vervoerapparaat in een toestand van bijna volledige ontreddeing. Sedertdien is er een merkwaardige verbetering ingetreden in al de sectoren. Gewis, de toestand is nog verre van normaal, maar de verwezenlijkte vooruitgang is dusdanig dat al de aanvragen van handel en nijverheid binnen het land kunnen voldaan worden en zulks binnen normale termijnen. Welnu, dit is een van de overheerschende uitzichten van den toestand. Het vervoer van personen biedt verder groote moeilijkheden in het dubbel opzicht van het comfort en van het nog beperkt aantal ritten. Het publiek begrijpt dat deze toestand een jammerlijk gevolg van den oorlog is. Hij is gedeeltelijk te wijten aan het ontoereikend aantal reizigersrijtuigen, daar de Duitschers de beste hebben genomen om ze te gebruiken op de lijnen van het Reich.

Deze vlugge heropleving die zeer voordeelig is voor 's Lands economie, dient toegeschreven aan :

— de substantieele hulp in materieel die ons werd verstrekt door de Britsche en Amerikaansche legers;

— den geest van toewijding waarvan heel het personeel van de groote verkeersmiddelen : spoorwegen, posterijen, telegrafie en telefonie, radio, enz. blijkt heeft gegeven.

De Commissie is er van overtuigd dat zij de gevoelens van de Hooge Vergadering vertolkt wanneer zij de burgerlijke en militaire overheden van Groot-Brittannië en van de Vereenigde Staten dankt voor de hulp die werd verleend aan de Belgische vervoernijverheid.

Zij brengt een daverende hulde aan het personeel der groote bedrijven van vervoer en van verkeer, voor den geest van toewijding aan het openbaar welzijn waarvan het blijk heeft gegeven. Zij omvat in deze hulde de meerderheid der private aannemers van vervoer die in bijzonder moeilijke omstandigheden hun plicht jegens het land in nood hebben weten te stellen boven het winstbejag.

Een zeer nuttige rol werd gespeeld door den Dienst voor Regularisatie van het Verkeer die in tal van omstandigheden eervol heeft weten het hoofd te bieden aan uiterst ingewikkelde toestanden.

De verkregen uitslagen zijn bevredigend maar er blijft nog veel te doen vooraleer het doel te bereiken. De vervoermiddelen moeten derwijze worden heropgebouwd dat zij beantwoorden aan al de eischen van 's Lands economie en van het publiek, terwijl tevens zooveel mogelijk gebruik wordt gemaakt van den technischen vooruitgang, hetgeen een redelijke commercieele rendee-ring der belegde kapitalen moet toelaten.

* * *

Wijzen wij er nog op dat op gebied van samenordering van het vervoer de verantwoordelijke minister geen enkel beginselvraagstuk heeft opgelost. Hij heeft spontaan verklaard dat hij krachtdadig wenscht de in voorbereiding zijnde oplossing voor te leggen aan het Parlement. Dit is een gezonde en zeer te waardeeren beslissing. De vervoervraagstukken zijn rechtstreeks en in den hoogsten graad van belang voor het publiek; de belangen die op het spel staan zijn soms aanzienlijk, vaak verschillend en zelfs tegenstrijdig. In deze voorwaarden kan alleen een debat in het Parlement het publiek volledig voorlichten. Het is slechts wanneer het bekend is met al de gegevens van het vraagstuk dat het publiek met kennis van zaken zal kunnen oordeelen en vrijwillig zal kunnen instemmen met de oplossingen die geboden zijn door het algemeen belang.

EERSTE DEEL.

EERSTE AFDEELING.

Onderzoek der kredieten.

PERSONEEL.

Onderstaande tabel geeft een vergelijking tusschen de personeelsterkte voor de jaren 1939 en 1946.

VERGELIJKENDE TABEL VAN HET PERSONEEL.

Personeelsterkte op 1 Januari.

AMBTENAREN	1939	1946	Vershil
1. Algemeen Secretariaat (met inbegrip van de Algemeene Directie van het Vervoer voor 1939).	160	72	— 4
2. Algemeene Directie van het Vervoer	—	84	— 9
3. Keurraad	14	5	— 9
4. Hoog Comité van Toezicht (overgebracht naar de diensten van den Eerste-Minister)	46 18	— —	— 64
5. Centraal Bureau voor Drukwerk	33	34	+ 1
6. Nationale Dienst voor Arbeidersverlof (Toerisme)	5	—	—
Commissariaat-Generaal voor Toerisme	—	11	+ 6
7. Dienst der Brandstoffen	—	17	+ 17
8. Zeewezen :			
a) Ambtenaren	1129	1061	—
b) Loodsen	163	162	—
c) Loodsen	260	294	— 35
	— 1552	— 1517	— 35
9. Luchtvaart	119	104	— 15
10. Posterijen :			
<i>Ambtenaren :</i>			
a) Algemeene Directie	292	276	—
b) Postchecks	1629	1533	—
c) Gewestelijke diensten	4210	4151	— 59
	— 6131	— 5960	— 171

AMBTENAREN	1939	1946	Vershil
<i>Bestellers en dienstlieden :</i>			
a) Algemeene Directie	49	58	
b) Postchecks	275	212	
c) Gewestelijke diensten	10006	9759	
	<u>10330</u>	<u>10029</u>	— 301
<i>Werklieden :</i>			
11. Algemeen Secretariaat	27	32	+ 5
12. Algemeene Directie van het Vervoer	—	61	+ 61
13. Keurraad	2	6	+ 4
14. Hoog Comité van Toezicht	4	—	— 4
15. Centraal Bureau voor Drukwerk	19	30	+ 11
16. Nationale Dienst voor Arbeidersverlof	2	—	
Commissariaat-Generaal voor Toerisme	—	4	+ 2
17. Dienst der Brandstoffen	—	8	+ 8
18. Zeewezen	313	415	+ 102
19. Luchtvaart	91	82	— 9
20. Posterijen :			
a) Algemeene Directie	38	34	
b) Bestuur der Postchecks	124	115	
		570	
c) Gewestelijke diensten	383	366	
d) Boventallige bestellers	1485	1725	
	<u>2030</u>	<u>2818</u>	+ 788
<i>Op wachtgeld :</i>			
21. Algemeene Secretariaat	13	1	— 12
22. Algemeene Directie	—	1	+ 1
23. Zeewezen :			
a) Ambtenaren	29	6	
b) Loodsen	23	4	
	<u>52</u>	<u>10</u>	— 42

AMBTENAREN	1939	1946	Vershil
24. Posterijen :			
a) Ambtenaren	89	138	
b) Bestellers	186	255	
	— 275	— 393	+ 118
	21236	21694	+ 458
Verkeersdirectie (nieuw)		401	+ 401
		22095	+ 859

Uit deze tabel blijkt dat het personeel met 4 % is aangegroeid. Om een juist inzicht te hebben zou men tevens den omvang der verstrekte prestaties moeten berekenen. Dit werk zou vrij moeilijk zijn en de tijd hiertoe schoot ons te kort. Verder zullen wij hieromtrent enkele aanduidingen geven. Wij hebben enkel willen nazien of er een inflatie was van de getalsterkte der ambtenaren. Het antwoord moet ontkennend zijn. Bovendien zij opgemerkt dat een zeker aantal tijdelijken hun opzegging gekregen hebben. Zoo zal voor de Verkeersdirectie van 30 Juni 1946 af het aantal van 401 tot 352 verminderd worden. De anderen hebben hun praeadvies ontvangen voor 1 Augustus 1946.

* * *

Onderstaande tabel geeft voor het jaar 1946 de indeeling van het personeel in definitieve ambtenaren en tijdelijke ambtenaren, zoomede de cijfers van het kader der eigenlijke getalsterkten.

Totale personeelsterkte in 1946.

	VAST PERSONEEL		TIJDELIJK PERSONEEL	
	In het kader	Eigenlijke getalst.	In het kader	Eigenlijke getalst.
Algemeen Secretariaat	95 20	72 18	6	14
Centraal Bureau voor Drukwerk	39 17	34 22	3	8
Dienst der Brandstoffen	18 3	17 3	2	5
Algemeene Directie van het Vervoer	124	84 7	16	54
Commissariaat-Generaal voor Toerisme	26	11 1	—	3
Keurraad voor papier	13	16 1	—	5

	VAST PERSONEEL		TIJDELIJK PERSONEEL	
	In het kader	Eigenlijke getalst.	In het kader	Eigenlijke getalst.
<i>Zeewezen :</i>				
Ambtenaren	1142	1061	—	57
Loodsen	404	358	—	—
	185	162	—	—
Loodsen	295	294	—	—
Luchtvaart	166	104	—	2
	117	80	—	—
<i>Posterijen :</i>				
<i>Ambtenaren :</i>				
a) Hoofdbestuur	276	276	—	—
	36	34	—	—
b) Postchecks	1881	1533	—	—
	131	115	230 (*)	578
c) Gewestelijke diensten	4302	4151	—	—
	388	366	—	—
<i>Bestellers en dienstlieden :</i>				
a) Hoofdbestuur	62	58	—	—
b) Postchecks	333	212	—	—
c) Gewestelijke diensten	10111	9759	—	—
d) Boventallige bestellers, hulpbestellers en vreemden	—	1725	—	—
<i>Op wachtgeld :</i>				
Algemeen Secretariaat	—	1	—	—
Algemeene Directie van het Vervoer	—	1	—	—
<i>Zeewezen :</i>				
Ambtenaren	—	6	—	—
Loodsen	—	4	—	—
<i>Posterijen :</i>				
Ambtenaren	—	138	—	—
Bestellers	—	255	—	—
Verkeersdirectie	—	—	—	401 (**)
	20,184	20,962	257	1127

(*) Voor den duur van den oorlog.

(**) Op 30 Juni teruggebracht tot 352 — opzegging gegeven voor 31 Augustus 1946.

Het onderzoek van deze tabel doet uitschijnen dat in het geval der vaste agenten de werkelijke getalsterkte bijna nooit het toegelaten kader bereikt. Voor de tijdelijken doet zich het tegenovergestelde voor. De Commissie wijst op den paradoxalen toestand, die voortvloeit uit het koninklijk besluit van 16 Mei 1940, waarbij alle benoemingen van agenten in vasten dienst wordt geschorst. Dit besluit, dat gewettigd was gedurende heel het tijdperk van de bezetting, heeft geen reden van bestaan meer en zou dus dienen ingetrokken. De handhaving van dit besluit moet stellig schadelijke gevolgen hebben in dezen zin dat de tijdelijke agent veel gemakkelijker den post, dien hij bekleedt, verlaat dan de vast benoemde agent. Welnu, het is strijdig met de belangen van het bestuur dat zij de beste elementen verliest, die zij vaak met groote kosten heeft moeten opleiden.

MATERIEEL.

Een vergelijking met de uitgaven der vooroorlogsche jaren zou geen positieven uitslag opleveren en derhalve zou men er geen enkel praktisch besluit kunnen uit trekken. Immers, de oorlog doet nog steeds zeer zwaar zijn gevolgen voelen.

In sommige gevallen boeken de uitgaven een gevoelige vermindering, bij voorbeeld voor het onderhoud der maalbooten Oostende-Dover. Vóór den oorlog waren er acht eenheden, thans moet de dienst geschieden met twee schepen. De vermindering is dus niet te wijten aan een verbetering van den dienst of aan nieuwe exploitatiemethodes, maar uitsluitend aan het feit der vermindering van de in de vaart gebrachte eenheden. Men zou dus de gemiddelde uitgaven per eenheid moeten opsporen om den verhoogingscoëfficiënt te kunnen vaststellen.

In andere gevallen slaan de verschillen op de hoeveelheid en op de eenheidsprijzen, om niet te spreken van de hoedanigheid der producten.

Wij achten het evenwel nuttig een opmerking van algemeenen aard te maken. Zij is geenszins gericht tegen het Ministerie van Verkeerswezen, maar wel tegen de methode die wordt gebruikt voor het opmaken der begrotingen in het algemeen. Immers, bij het onderzoek der begrotingen komt een zeer duidelijke indruk tot uiting. De hoofdbekommering bij het opmaken der begrooting bestaat er in te voldoen aan de wetten en volledig in orde te zijn tegenover het Rekenhof. Dit is een zeer billijke bekommring en men mag volstrekt niet daaraan tornen, want het is een waarborg voor een degelijk en gezond bestuur.

De begrotingen zijn echter veel meer dan eenvoudige administratieve bescheiden : het zijn openbare documenten. Derhalve moeten zij derwijze worden opgevat dat iedere Belg ze kan raadplegen en zien hoe de Staatspenningen worden uitgegeven.

Er zou in deze richting een stap vooruit worden gedaan, indien men in de begrotingen de hoeveelheden en de eenheidsprijzen kon inlasschen. Deze gegevens zouden zeer nuttige punten van vergelijking verschaffen.

Enkele voorbeelden zullen beter de beteekenis van deze opmerking doen vatten.

Artikel 19 luidt als volgt :

« Aankoop van drukwerk, papier, kantoorbehoefte, enz. door het Centraal bureau voor benodigdheden voor rekening van de verschillende ministerieele departementen en de onderscheiden besturen : 120,000,000 frank. »

De som is belangrijk. Trouwens het geldt materieel en artikelen waar de standaardisatie reeds zeer ver is gedreven. De voorgestelde inrichting zou toelaten niet alleen klaarder te zien, maar ook te bewijzen dat de gemeenschappelijke aankoop voor den Staat werkelijke en onbetwistbare voordeelen biedt. Hiertoe zou het volstaan het opstel van het artikel ietwat uit te breiden, de hoeveelheden en de eenheidsprijzen aan te geven en de te bestellen benodigdheden te groepeeren onder enkele zeer gemakkelijk op te maken posten. Aldus voorgesteld, zou het artikel zeer duidelijk worden en zou het publiek bij het zien van de eenheidsprijzen zich er van rekenschap geven dat de Staat eveneens er om bezorgd is zoo goedkoop mogelijk te koopen, wel te verstaan bij gelijke hoedanigheid.

Zelfde opmerking voor artikel 20 : Levering van brandstoffen, 120,000,000 fr.

Waarom niet de hoeveelheden, de hoedanigheid en de eenheidsprijzen aangeven en afzonderlijk aanduiden de kosten van vervoer, camionnage, het in kelder brengen, enz.

Evenals voor de beide artikelen 19 en 20, worden de uitgaven voor personeel opgegeven onder artikel 3; een gemakkelijke berekening laat toe de verhooging der prijzen, te wijten aan de verdeeling, vast te stellen.

Feitelijk gaat het er om een meer commercieel uitzicht te geven aan sommige begrotingen.

In denzelfden gedachtengang lijkt het ons dat het nuttig ware de uitgaven voor belegging duidelijk af te scheiden van de daaraan verbonden onderhoudsuitgaven. Deze laatste zijn uitgaven die ieder jaar regelmatig terugkeeren. De aankoop van een machine daarentegen is een belegging die het Staatspatrimonium verrijkt. Deze machine zal diensten bewijzen zoolang zij een maximum-rendeering kan opleveren. Zoodra zij ten gevolge van slijtage herstellingen vergt, wordt zij een lastpost en dient vervangen. Met een verhooging van het belegd kapitaal zou dus logisch moeten overeenstemmen het vormen van een vernieuwingskapitaal. Dit is het eenige middel om massale uitgaven te voorkomen, soms op oogenblikken dat zij minst wenschelijk zijn.

Het is waar dat deze opvatting niet strookt met de regelen van administratief beheer. Deze regelen werden opgemaakt toen het bestuur zeer weinig of geen gebruik maakte van machines. Trouwens het bestuur was veel minder uitgebreid door het feit dat zijn opdracht veel beperkter was. Een herziening van deze regelen is geboden omdat het onmogelijk is niet bekend te zijn met den technischen vooruitgang.

Als besluit ware het wenschelijk uit te zien naar een methode van opstel waardoor dit hoofdstuk even duidelijk zou worden als het gedeelte dat betrekking heeft op de uitgaven voor personeel.

* * *

De overige hoofdstukken van deze afdeeling hebben aanleiding gegeven tot bijzondere opmerkingen, die verder zullen worden behandeld.

TWEEDE AFDEELING.**Uitzonderlijke uitgaven.**

Deze afdeeling geeft aanleiding tot de volgende algemeene opmerkingen :

Het Ministerie van Verkeerswezen is niet alleen de grootste werkgever van het Land in dezen zin dat de diensten die het rechtstreeks of onrechtstreeks controleert een aanzienlijk aantal personen te werk stellen, maar het heeft de leiding van en het toezicht over diensten van zeer uiteenlopende structuur.

Deze afdeeling beoogt enkel diensten die een bijzonder statuut genieten. Soms hebben deze parastatale diensten een administratieve opdracht te vervullen en soms zijn zij van louter commerciëlen of industrieelen aard of de twee samen. Daarnaast beheert het Ministerie diensten die kunnen worden gerangschikt onder de zoozeer beruchte rubriek van het zuiver etatisme, zooals het Bestuur der Posterijen, en het Postcheckambt. Deze diensten schenken volledige voldoening, hetgeen trouwens alleen den regel bevestigt dat het voor blinden moeilijk is te redetwisten over kleuren. Immers, al te vaak wordt er beweerd dat een openbaar bestuur, dat een dienst van industrieelen of commerciëlen aard exploiteert, niet bij machte is dit doeltreffend te doen.

Dusdanige beweringen, niet gestaafd door feiten of steunende op een uitzondering, zijn trouwens ten zeerste onaangenaam voor een korps van ambtenaren, bedienden en werklieden, zooals dit van Posterijen en andere, die door zijn bevoegdheid en zijn toewijding iederen dag bewijst dat het gedreven wordt door het gevoelens doeltreffend het algemeen belang te dienen en het publiek tevreden te stellen. Wij zeggen dit met des te meer gemak, daar wij tegenstanders zijn van de « etatische exploitatie ».

Men moet nochtans toegeven dat hier een vraagstuk rijst voor hetwelk het wenschelijk ware algemeene richtsnoeren te bepalen. Deze laatste moeten soepel zijn maar niettemin voldoende strak om zeer duidelijk de verantwoordelijkheid, essentieele factor van een degelijk bestuur, af te bakenen.

* *

Het beginselvraagstuk, nl., of de Staat en de diensten die hij opricht ondernemingen van openbaar belang moeten beheeren valt niet meer te beslechten, vermits de feiten bestaan. De vraag is trouwens niet meer te weten of sommige ondernemingen al dan niet moeten worden geëxploiteerd in het algemeen belang. De vraag is of België er nog zal in slagen een behoorlijke plaats in te nemen dan wel of het op de laatste plaats zal komen. In dit verband is het goed te herinneren aan een waarheid, die iedereen kent, die algemeen wordt aangenomen maar die ongelukkig al te dikwijls wordt vergeten, nl. dat de samenleving in gestadige evolutie is. Laten wij op dit gebied het prachtige voorbeeld volgen van onze voorvaderen, van diegenen die de omwenteling van 1830 hebben verwezenlijkt. Zij hebben zeer goed begrepen dat men, verre van de evolutie tegen te werken, ze moet helpen en aanmoedigen. Zij hebben niet geaarzeld een ruim liberaal-regime in te voeren dat op verre na niet algemeen te dien tijde werd aangenomen. België heeft daarover niet te klagen gehad. Het is deze stoutmoedigheid, die ons later den mooisten titel heeft verworven die aan een land kan te beurt vallen : België, land van proefnemingen.

Op het gebied dat ons bezig houdt, werden er proefnemingen gedaan. Het is hier niet de plaats om deze te ontleden, maar men mag er de leidraden van aanduiden.

Het toekennen van een bijzonder statuut dat een zelfstandigheid verschaft, die ruim genoeg is om een degelijk beheer te waarborgen en om aan den verantwoordelijken minister de noodige middelen te verschaffen om het algemeen belang doeltreffend te verdedigen, is gewettigd en verdient aanbeveling telkens het voorwerp van commercieelen of industrieelen aard of de twee samen is.

Daarentegen moet men vermijden een bijzonder statuut te geven aan een dienst waarvan de opdracht van zuiver administratieven aard is.

Dit beteekent niet dat er geen wijzigingen te overwegen vallen op administratief gebied. De Staat heeft zijn politieke en gerechtelijke besturen met hun speciale organen moeten opbouwen; zoo ook zal hij het economische bestuur moeten in het leven roepen, hetgeen eveneens zal aanleiding geven tot de oprichting van bijzondere organen.

Uitgaven voortvloeiende uit den oorlog.

Verschillende vragen werden aan den minister gesteld :

a) Kon het globaal bedrag der uitgaven verschuldigd ten titel van oorlogsschade worden vastgesteld?

Het antwoord luidt ontkennend. De vermelde sommen zijn voorschotten berekend op ramingen die de werkelijkheid zoo dicht mogelijk benaderen.

b) Hebben de vermelde uitgaven betrekking op de schade van 1940 of van 1944-1945?

De vermelde sommen omvatten evenzeer de schade van 1940 als die van 1944-1945.

De vorige begrotingen 1940, 1941, 1942, 1943 en 1944 behelzen eveneens uitgaven van dien aard. Een onderscheid is niet gewettigd, vermits in beide gevallen de schade voortvloeit uit den oorlog en krachtens wettelijke bepalingen ten laste van den Staat valt.

c) Kan het N.I.R. de uitgaven voortvloeiende uit de oorlogsschade niet dekken door zijn eigen middelen, schijnen die voldoende?

De ontvangsten opgebracht door de radio-taxen zijn reeds ontoereikend om de exploitatie-uitgaven van onze nationale uitzendposten te dekken.

De uitgave voor wederopbouw der door den oorlog verwoeste installaties valt ten laste van den Staat krachtens de van kracht zijnde wettelijke bepalingen.

d) Waarom moet het « Ministry of War Transport » tusschenbeide komen in de vergoeding voor de Belgische schepen die tijdens den oorlog te zijner beschikking werden gesteld en hoe werden deze tusschenkomsten berekend?

Moet men door het woord « schadeloosstelling » verstaan de huur betaald aan den reeder of bij gemis daarvan aan de overheid die verantwoordelijk is voor zijn belang? Indien dit wel het geval is, dan moet de tusschenkomst van het Ministry of War Transport worden uitgelegd als volgt : In 1940 is de Britsche Regeering in voeling getreden met de geallieerde regeeringen die te Londen aanwezig waren en ten einde haar inspanningen één te maken heeft zij voorgesteld de oprichting van een pool der koopvaardij schepen behorende tot de

geallieerde naties. Aldus werden al de geallieerde koopvaardijschepen verhuurd in « time charter » aan het Ministry of War Transport voor den duur van den oorlog.

De huur betaald door het M.W.T. werd voor ieder schip bedongen en betaald door dit departement aan de Regeering onder welks vlag het voer. Het behoorde aan de betrokken Regeering te onderhandelen met haar onderdanen en in het geval van België, werd de huur volledig betaald door de Belgische Regeering aan de reeders die in Groot-Brittannië aanwezig of vertegenwoordigd waren. Wat de afwezige reeders betreft, hun belangen werden in handen genomen door de Regie van het Zeewezen, die moet rekenschap geven van haar beheer. De huur vermeld in den scheepsvrachtbrief werd bedongen voor ieder schip door vergelijking met andere geallieerde schepen van hetzelfde type. Het bedrag werd aangepast wanneer de omstandigheden zulks vereischten of wanneer sommige ongerijmdheden werden vastgesteld.

e) Hoe zullen de reederijen schadeloos worden gesteld voor de scheepsverliezen te wijten aan den oorlog?

Dit vraagstuk in zijn geheel is thans het voorwerp van een studie binnen het kader van de AMARIG en concrete voorstellen werden voorgelegd aan het Departement van Financiën, ten einde de reeders schadeloos te stellen op de basis van de vervangingswaarde. Deze was trouwens de geest van de wet van 1939.

Wat betreft de reeds betaalde vergoedingen wegens verlies dienen er twee gevallen in aanmerking genomen :

1^o Het geval van de schepen gebezigd in Groot-Brittannië door het M.O.W.T. die de overgrootste meerderheid zijn. Deze schepen werden verzekerd tegen de oorlogsisico's bij een instelling gesproken uit het M.O.W.T., nl. het War Risk Insurance Office.

De verzekerde waarden werden, evenals de huur, vastgesteld bij vergelijking met andere geallieerde eenheden van hetzelfde type. De Regie van het Zeewezen heeft getracht de grootst mogelijke verzekerde waarde te bekomen en meestal heeft zij, niet zonder moeilijkheden, de verzekerde waarde AMARIG doen aannemen, die doorgaans opgedreven was ten aanzien van de bouwprizen in 1939. Het zijn deze waarden die in geval van ramp werden betaald door het W.R.I.O. Zij werden uitgekeerd aan de aanwezige reeders of ter beschikking gehouden van de in Groot-Brittannië afwezige reeders.

2^o In het geval van de in België gebleven schepen die verloren gingen hetzij in 1940, hetzij tijdens de bezetting, is het aan de AMARIG dat een vergoeding der geleden schade behoort.

In den huidige stand van zaken zijn alleen de verzekerde waarden verschuldigd en deze waarden, die in 1939 werden vastgesteld, stemmen niet overeen met de vervangingswaarde.

f) Hoe wordt het aandeel van België in de werkingskosten van de E.C.I.T.O. vastgesteld? Welke diensten worden bewezen door deze instelling? Is haar handhaving nog gewettigd?

Het aandeel van België in de werkingskosten van de E.C.I.T.O. wordt bepaald op 3.6 % van de globale uitgaven op de benaderende basis van zijn spoorwegverkeer en rivierverkeer van vóór den oorlog. Daar Groot-Brittannië, de Vereenigde Staten en Rusland tusschenbeide komen, niet als uitbaters maar

wel als groote onderteekenende mogendheden, werden deze drie mogendheden geacht hetzelfde woeroorlogsch verkeer te bezitten als Frankrijk.

In het algemeen heeft de E.C.I.T.O. tot opdracht op het Regeeringsplan den overgang tusschen den staat van het Europeesch vervoer na het einde der vijandelijkheden en een normale economie van het vervoer aan te passen.

Het legt er zich op toe specifieke moeilijkheden in het internationaal verkeer op te lossen : gemis van materieel, administratieve moeilijkheden, verbonden aan den doortocht door de militaire zones, gemis van voeling, dienst der uur-roosters. Hij heeft de telling der ten gevolge van de krijgsverrichting over Europa verspreide wagens ingericht, legt er zich op toe de teruggave van het rollend materieel aan de landen-eigenaars te bewerken en hij spoort aan tot herstel van het beschadigd spoorwegmaterieel dat in groote hoeveelheden in verschillende streken ligt verspreid.

De E.C.I.T.O. oefent een soortgelijke doch minder uitgebreide bedrijvigheid uit in de sectoren van de scheepvaart en van het wegverkeer. Ten slotte bestudeert de instelling den terugkeer met of zonder voorafgaandelijke aanpassing, tot de vroegere reglementeeringen inzake internationaal verkeer.

Het vraagstuk van het behoud van de E.C.I.T.O. houdt onrechtstreeks verband met de beslissingen die eerlang zullen worden getroffen door den Economischen en Socialen Raad van de O.V.V.

Men doet evenwel opmerken dat in de huidige omstandigheden de duur van de E.C.I.T.O. wordt geregeld door zijn zoogenaamd statuut XIV, dat beknopt zegt dat het akkoord zal van kracht blijven gedurende twee jaar te rekenen van den datum der onderteekening (1 October). Het zal in werking blijven in het vervolg behoudens opzegging van zes maanden te beteekenen door de Regeeringen die zich wenschen terug te trekken.

TWEEDE DEEL.

ONDERZOEK VAN BIJZONDERE KWESTIES.

DE AUTOMOBIELEN.

Daar deze kwestie omstreden was, hebben wij het nuttig geacht den juisten toestand te onderzoeken.

Vóór den oorlog beschikte het Departement over geen enkel rijtuig onder het aankoopstelsel.

Alleen de Minister bezigde een auto, die hem toebehoorde en waarvoor hij een forfaitaire vergoeding van 40,000 frank per jaar ontving.

Slechts enkele ambtenaren bezigden hun eigen wagen voor den dienst en werden per afgelegden kilometer vergoed.

Thans werd het volgend contingent vastgesteld, maar alle voorziene wagens zijn nog niet in dienst.

OVERHEID OF DIENST	CONTINGENT	WAGENS IN DIENST
Minister	1	1
Kabinetshoofd	1	1
Secretaris-Generaal	1	1
Algemeene Directie van het Vervoer	5	4
Bestuur van het Luchtvaartwezen	7	5
Bestuur van de Marine	4	1
Bestuur der Posterijen	5	2
	24	15

Er is dus een vrij diepgaande verandering. Deze is gemakkelijk te verklaren door het gebrek aan vervoermiddelen. Het is bovendien niet overdreven te zeggen, dat de hooge ambtenaren, onmiddellijk na de bevrijding, en ook thans nog, niet in staat zouden geweest zijn hun opdracht te vervullen, indien zij niet hadden beschikt over een wagen. Dit is een nieuwe eisch van het administratieve leven.

De vraag, die een oplossing vergt, is of men moet terugkeeren naar den toestand van vóór den oorlog dan wel of men zich moet aanpassen aan den nieuw geschapen toestand.

Alles hangt er van af, op welk standpunt men zich plaatst.

Is de automobiel een wieldeartikel of een werkinstrument? Vaak is hij beide en daarin ligt de moeilijkheid. Er zij opgemerkt dat België practisch alle wagens invoert en dat ze meestal uit de Vereenigde Staten van Amerika komen. Dit land bouwt echter zeer groote reeksen van een zeer beperkt aantal typen. Het gevolg is dat de prijzen zoo laag zijn, dat de concurrentie met andere merken, die minder weelderige modellen leveren, zeer gemakkelijk te voeren is. Aldus komt men fataal tot de vaststelling, dat eenzelfde rijtuig een teeken van overvloed is bij een particulier en een werkinstrument bij den sportredacteur van een nieuwsblad.

Het publiek is er niet tegen, dat aan hooge ambtenaren een stuk gereedschap wordt gegeven om doeltreffender te werken. Maar het publiek stelt nochtans eenige voorwaarden : scherp onderscheid tusschen de ministerieele wagens en die van de ambtenaren (dit onderscheid kan binnen korten tijd gemaakt worden, wanneer de volkswagens op de markt zullen verschijnen), en uitsluitend gebruik voor de behoeften van den dienst.

Ten slotte eischt het publiek dat er zoo zuinig mogelijk wordt te werk gegaan door wagens te bezigen die een minimum aan uitgaven vergen en een maximum aan dienst leveren.

Indien de Regeering de nieuwe uitbreiding van wagens binnen deze grenzen houdt, dan zal het publiek geen kritiek uitbrengen, omdat het weet dat er goed gereedschap noodig is om goed te werken.

Vervoer. in het binnenland.

ORDENING VAN DE VERVOERMIDDELEN.

Voor het vervoer in het binnenland zijn er drie concurrenten, die om de gunst van het publiek werven : het spoor, namelijk de N.M.B.S. en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, de waterwegen en, ten slotte, de wegen.

De schaarschte aan vervoermiddelen is een onheil; maar ook overvloed daaraan is een onheil, zoodra de redelijke grenzen overschreden worden. Het bewijs daarvan werd geleverd vóór den oorlog. Toen was niemand tevreden over den bestaanden toestand. Zoodra zich zoo een toestand voordoet, mag zonder vrees bevestigd worden, dat men tot een stadium gekomen is waarin veranderingen moeten plaats hebben.

De aangeprezen oplossing was het coördinneeren van de vervoermiddelen. Dit beteekent het einde van de vrijheid in zake vervoer. Coördinneering is niets anders dan reglementeering en is ook niet bestaanbaar met de vrijheid. Indien de coördinneering geboden is, dan moet ze binnen den kortsten tijd tot stand komen. Want als er nog moeilijkheden bestaan, dan moet toch opgemerkt worden, dat in zake vrachtwagens het beschikbare tonnage reeds meer bedraagt dan vóór den oorlog. Er zijn nog niet genoeg vrachtwagens. De huidige toestand geeft ons de gelegenheid om de coördinneering met de minste moeilijkheden door te drijven, terwijl aan den anderen kant toch vermeden wordt, dat aanzienlijke sommen nutteloos of slecht belegd worden. Deze twee gevallen zullen zich vroeg of laat doen gelden in verliezen, die ten slotte op den Staat, dus op de gemeenschap drukken.

Het ligt niet in onze bedoeling een volledige studie van het vraagstuk te maken. Het lijkt ons nochtans gewenscht, om eenige cijfers aan te geven, die een duidelijker inzicht zullen geven in een vrij ingewikkeld probleem. Om den toestand beter te begrijpen, moet men de ontwikkeling van de vervoermiddelen over een aantal jaren kunnen volgen. Jammer genoeg is dat niet gemakkelijk doordat er voor sommige sectoren geen statistisch materieel voorhanden is. In weerwil daarvan hebben wij als uitgangspunt het jaar 1913 genomen, d.w.z. het laatste normale jaar vóór den eersten wereldoorlog. Aldus zal de afgelegden weg in 25 jaar kunnen overzien worden. Het laatste vergelijkingsjaar is immers 1938, d.i. het laatste normale jaar vóór den tweeden wereldoorlog. Een vergelijking met 1946 zou tot fantastische resultaten leiden.

Lengte van de in bedrijf zijnde lijnen.

Jaar	Spoorwegen	Buurtspoor	Waterlopen en kanalen	Autobuslijnen
1913	4,368 km.	4,000 km.	1,757.5 km.	—
1924	4,730 km.	4,410 km.	1,788.8 km.	geen statistieken
1929	4,792 km.	4,700 km.	1,780.3 km.	—
1934	4,851 km.	5,100 km.	1,771.2 km.	—
1938	4,839 km.	5,250 km.	1,800.2 km.	9,236 km.

De conclusie uit deze tabel ligt voor de hand. De nieuw gekomene, het motorrijtuig, heeft zijn plaats ingenomen. Hij beheerscht in lengte van geëxploiteerde lijnen de andere vervoermiddelen. Hij heeft zoo een verrassend groote ontwikkeling kunnen nemen, dank zij het feit dat België een uiterst dicht wegennet bezit, wat de ontwikkeling van het motorrijtuig enorm vergemakkelijkt heeft.

De kracht, waarmee hij zijn plaats heeft kunnen innemen, bewijst dat de autobus aan een werkelijke behoefte voldoet en dat hij bovendien de sympathie van het publiek heeft.

HET VERVOER VAN REIZIGERS.

Onderstaande tabel geeft het verloop van het reizigersvervoer per spoor. Twee waardeeringselementen werden samengebracht :

- a) de afstanden door de reizigerstreinen afgelegd in millioenen km.;
- b) het aantal vervoerde reizigers, uitgedrukt in reizigers-km.

Laatstgenoemde aanduiding is juistere dan het aantal reizigers.

Spoorwegen.

	1913	1924	1929	1934	1938
a) Afstanden door de reizigerstreinen afgelegd	46.5 100	36.8 79	42.6 92	54.8 118	62.4 134
b) Reizigers-kilometers	6,242 100	6,195 99	6,365 102	4,873 78	5,965 96

Deze tabel is zeer leerrijk. Zij wijst eensdeels op een aangroei van de door de treinen afgelegde afstanden met 34 % en, anderdeels, een vermindering van het aantal reizigers-km., ten beloope van 4 %. In die twee cijfers komt een van de aspecten van de concurrentie tusschen het spoor en de weg tot uiting.

De spoorweg verdedigt zich door de snelheid der treinen op te voeren, door het aantal ervan te verhoogen en door nieuwe vervoermiddelen in te schakelen, inzonderheid de electrische treinen en de autorails. Ondanks al deze inspanning, komt het spoor er niet toe zijn reizigersaantal te handhaven.

Dit verlies komt tot uiting niet alleen in een verlies van reizigers, doch eveneens in een declassering, die vooral op de uitgaven drukt, zooals blijkt uit navolgende tabel :

Reizigers	1913	1924	1929	1934	1938
1 ^{ste} klasse	1.0 %	0.7 %	1.2 %	0.6 %	0.2 %
2 ^e klasse	11.1 %	11.6 %	13.1 %	10.4 %	6.5 %
3 ^e klasse	87.9 %	87.7 %	85.7 %	89.0 %	93.3 %

Om de evolutie te volgen zal de spoorweg het aantal klassen moeten verminderen. Er is een sterke tendenz naar de eenige klasse, en het behoud van de 1^e klasse is op een aanzienlijk aantal lijnen niet meer te rechtvaardigen.

Moet de 2^e klasse eveneens afgeschaft worden? De noodzakelijkheid hiervan is niet bewezen. Integendeel, door een aangepaste politiek schijnt het mogelijk het belang van de 2^e klasse te verhoogen.

Het vraagstuk van de declassering dient van zeer dichtbij te worden onderzocht. Hier volgen de karakteristieke feiten. De reiziger die zich verplaatst, blijft klant van den spoorweg. Hij gaat een klasse lager, om twee redenen :

1^o het comfort in 3^e klasse werd aanzienlijk verhoogd;

2^o hij oordeelt dat de gevraagde prijs te hoog is voor den bewezen dienst.

Hier zij aangestipt dat de tariefverhoogingen percentsgewijze worden toegepast; de verhouding tusschen de klassen blijft behouden, maar het verschil in absolute cijfers neemt maar steeds toe. En dat absoluut cijfer bepaalt de beslissing van den klant. In tal van landen zijn die verschillen geringer dan in België, zooals blijkt uit de volgende tabel :

Verhouding tusschen den prijs van de klassen van rijtuigen.

	3 ^e klasse	2 ^e klasse	1 ^{ste} klasse
België	1	1.74	2.53
Frankrijk	1	1.3	2
Nederland	1	1.44	1.88
Zwitserland	1	1.4	2.00

Wat heeft de baan aan het spoor ontnomen? Schijnbaar zeer weinig, vermits in 25 jaar de vermindering slechts 4 % bedraagt. Deze achteruitgang beteekent evenwel dat de spoorweg geen deel meer heeft in de regelmatige toeneming van het reizigersverkeer. Het aanzienlijk verlies is toe te schrijven aan de declassering en aan het feit dat de reizigers die de hoogste prijzen betalen, hun voorkeur geven aan de auto. De geduchtste concurrent van den spoorweg is eigenlijk niet de autobus, doch de auto. De autobus neemt slechts de vermeerdering van het verkeer die voortvloeit uit het feit dat de menschen zich meer verplaatsen. Welnu, in alle rechtvaardigheid, dient erkend dat de weg, vooral over kleine afstanden, zekere faciliteiten biedt, die de verplaatsingen aanmoedigen en vergemakkelijken en aldus bijdragen tot de toeneming van het reizigersverkeer.

De statistieken over het wegvervoer zijn ongelukkig zeer onvolledig. Wij moeten ons bepalen tot het opgeven van het aantal motorvoertuigen.

Aantal autovoertuigen.

JAAR	AUTO's	AUTOCARS
1912	9,048	
1924	44,361	zijn begrepen in de vrachtwagens.
1929	92,169	1,306 aan de belasting onderworpen autocars.
1924	121,167	* 1,685 id.
1938	154,130	1,497 id.

Ondanks de ontoereikendheid van deze statistiek loopt het in het oog dat het aantal autocars en autobussen zeer gering is. Het bedraagt minder dan 1%, juist 0.7 %, volgens een studie van het Ministerie van Economische Zaken. De autocar heeft reizigers ontnomen aan het spoor. Het zou evenwel overdreven zijn te beweren dat hij een gevaarlijke concurrent geweest is. Hij is veeleer een zeer nuttige aanvulling om het reizen te vergemakkelijken en in een algemeen systeem zal hij waardeerbare diensten kunnen blijven bewijzen.

De werkelijke concurrent is de auto, die meer en meer een familiaal verkeersmiddel zal worden. Het gebruik ervan zal trouwens in de toekomst nog een groote uitbreiding nemen. Immers, volgens de statistieken over 1939 was de toestand als volgt :

België : een auto op 36 inwoners;

Zweden : een auto op 29 inwoners;

Denemarken : een auto op 24 inwoners;

Frankrijk : een auto op 19 inwoners;

Groot-Brittannië : een auto op 18 inwoners.

Op grond van deze cijfers is het geenszins overdreven, als men voorziet, dat ons land binnen een twintigtal jaren ten minste 300,000 auto's zal bezitten. Deze toeneming zal zwaar wegen op de openbare vervoermiddelen.

Er zullen overigens nog andere problemen aan verbonden zijn, waaronder er een is, dat nu reeds speciaal de aandacht verdient.

De veiligheid.

Aan het reizigersverkeer zijn drie hoofdzakelijke problemen verbonden : snelheid, comfort en veiligheid.

Deze drie problemen zijn thans opgelost door de spoorwegen, vooral dat van de veiligheid. Het aantal doden en gewonden is uiterst klein.

Dit geldt niet voor het wegverkeer. De statistieken geven geen afzonderlijke cijfers voor autocars, vrachtwagens en auto's. Onderstaande tabel geeft het totaal aantal verkeersongevallen. De cijfers tusschen haakjes drukken het percentage uit van de ongevallen veroorzaakt door automobielen, en het aantal slachtoffers *in verhouding* tot het totaal aantal verkeersongevallen en het totaal aantal slachtoffers. Deze statistieken worden eerst sedert 1926 opgemaakt.

Jaar	Botsingen		Ongevallen door niet-botsing		Ongevallen in 't algemeen	
	Aantal ongevallen	Aantal slachtoffers	Aantal ongevallen	Aantal slachtoffers	Aantal ongevallen	Aantal slachtoffers
1927	8,653 (85)	3,243 (74)	3,335 (63)	3,129 (62)	11,988 (79)	6,372 (68)
1928	11,590 (89)	4,056 (80)	4,121 (67)	3,822 (64)	15,711 (83)	7,878 (73)
1934	15,569 (89)	5,289 (90)	3,902 (61)	3,536 (57)	19,471 (84)	8,825 (71)
1938	26,017 (90)	8,242 (96)	5,456 (68)	4,636 (56)	31,473 (85)	12,878 (82)
1939	22,770 (99)	7,660 (79)	5,302 (64)	4,323 (58)	28,072 (92)	11,983 (71)

Uit de statistieken blijkt niet het aantal doden, die een verlies aan mensche-lijk potentieel van de Natie beteekenen, noch het aantal zwaar gewonden, die een last worden. De toeneming van het aantal wagens zal een stijging van het aantal ongevallen meebrengen en er valt jammer genoeg voor te vreezen, dat dit aantal sneller zal toenemen dan het aantal gebruikte wagens.

Hoe valt deze wanverhouding tusschen het spoor en den weg te verklaren?

Het antwoord is eenvoudig. De spoorweg is georganiseerd op grond van het beginsel : « safety first ». De toepassing van dat beginsel heeft tot drieërlei maatregelen geleid :

a) technische codificatie van het personeel. Dit personeel moet een minimum aan technische kennis bezitten, en wordt geregeld aan een medisch onderzoek onderworpen;

b) het materieel wordt op gezette tijden nagezien, om uit te maken of het aan de minimum-eischen voor een goede werking voldoet;

c) de rijdende trein wordt geleid en beschermd door een volmaakte signalisatie, die veel kost maar noodzakelijk is ter voorkoming van ongevallen.

Voor de wegen werden deze principes nooit nageleefd en wij moeten de gevolgen daarvan dragen. Er zijn weliswaar enkele initiatieven genomen, maar deze zijn volstrekt onvoldoende.

Vroeg of laat zal de wetgever het strakke principe van de « safety first » moeten invoeren met al de onaangenaamheden welke daaruit voortvloeien voor de eigenaars van wagens en met al de kosten die er voor de openbare machten aan verbonden zullen zijn.

HET GOEDERENVERVOER.

Hier komt de concurrentie met de grootste scherpte tot uiting.

Onderstaande tabel geeft de ontwikkeling van de spoorwegen aan :

	1913	1924	1929	1934	1938
Trajecten van goederentreins in miljoenen kilometers	35.6 100	33.3 94	31.8 89	19.6 55	21.8 61
Kilometrische tonnenmaat van vervoerde goederen in miljoenen	5,729 100	7,010 122	8,386 146	4,483 78	5,143 90

De trajecten der goederentreins vertoonen een sterke afneming, nl. van 100 tot 61; het aantal T/km. van vervoerde goederen wijst daarentegen een veel trageren teruggang aan. Dit verschijnsel vloeit ten deele voort uit de rationalisatie van de bedrijfsmethodes, ten deele uit het feit dat de inhoud van de wagons aanzienlijk vermeerderd is. Er valt evenwel op te merken, dat waar het verkeer ruim 10 % verlies aanwijst, de vermeerdering van den omvang der transporten, ter oorzaak van een grootere economische bedrijvigheid, grootendeels is overgegaan op andere vervoermiddelen.

Wat de binnenvloot betreft, bezitten wij geen cijfers over het jaar 1913. De volgende tabel geeft evenwel een vrij duidelijk inzicht omtrent de gemaakte vorderingen op dat gebied :

Aantal binnenvaartuigen en totale tonnenmaat van de binnenvloot.

	1-1-1920		24-6-1931		15-8-1938	
	Aantal	Totale tonnenmaat	Aantal	Totale tonnenmaat	Aantal	Totale tonnenmaat
Met mechanische voortbeweging	629	39,875	1,897	343,414	2,343	586,252
Zonder mechanische voortbeweging	4,413	1,022,875	5,591	2,123,393	5,633	1,948,721
Diversen en sleepboten (1)	49	5,891	—	—	(2) 462	6,535
TOTALEN	5,091	1,068,641	7,488	2,466,812	8,438	2,541,508

(1) De « Diversen » omvatten baggerboten, drijvende kranen, hijschtoestellen, zuigers, enz.

(2) Sleepboten.

Het aantal booten neemt voortdurend toe, maar het schijnt dat het hoogtepunt achter den rug is. Immers, tusschen 1920 en 1931, is er een toeneming met 2,397 vaartuigen van allen aard, d.i. een gemiddelde van 217 per jaar. In het tijdvak van 1931 tot 1938 bedraagt de toeneming 950 vaartuigen, zijnde een gemiddelde van 135 vaartuigen per jaar. Bovendien is de inhoud van de vaartuigen aanzienlijk verminderd, vermits er met een toeneming met 951 vaartuigen geen toeneming met 74,696 ton overeenstemt.

De volgende tabel geeft de vooruitgang van het vervoer en den aard van de vervoerde goederen weer.

Kilometrische tonnemaat (000).

Aard der goederen	1913	1924	1929	1934	1938
Minerale brandstoffen	535,713	579,425	694,665	934,011	1,124,989
Metaalnijverheid, ertsen en metalen	192,460	106,492	197,680	290,494	346,498
Bouwmateriaal, delfstoffen	299,133	389,359	596,465	651,945	535,440
Ceramik- en glasnijverheid	126,692	131,830	172,717	165,187	224,026
Hout	32,474	23,238	32,656	34,068	41,978
Landbouwproducten	217,840	189,309	193,183	296,726	250,591
Nijverheidsproducten	59,518	71,831	106,086	148,183	151,164
Verschillende goederen	172,187	118,638	191,684	161,711	160,920
Asch en meststoffen	—	—	—	102,875	103,603
TOTALEN	1,636,017	1,610,122	2,185,136	2,785,200	2,939,209

De waterweg komt dus vooral in aanmerking voor zware stoffen.
Onderstaande tabel geeft een vergelijking tusschen het spoor en den waterweg.

Omvang van het verkeer in millioenen tonnen-kilometers.

	1913	1924	1929	1934	1938
Spoorwegen	5,729 100	7,010 122	8,386 146	4,483 78	5,143 90
Waterwegen	1,636 100	1,610 100	2,185 130	2,785 165	2,939 173

Deze toestand verbergt drama's op gebied van tarieven. De N.M.B.S. voerde, tusschen 1924 en 1940, niet minder dan 900 speciale tarieven in, waarvan 320 in 1940 nog golden. Voor de scheepvaart is de toestand nog veel pijnlijker door het feit dat de schipper er zijn werktuig kan bij verliezen en dat de arbeidsvoorwaarden regelmatig slechter worden.

* * *

Voor den weg ontbreken de statistische gegevens volkomen ter uitzondering van het aantal vrachtwagens. Onderstaande tabel geeft ze aan :

Aantal voertuigen.

Jaar	Lichte	Zware	Totaal
1927	26,849	6,236	33,085
1929	40,250	9,611	49,861
1934	55,246	16,182	71,428
1938	62,069	15,531	77,600

Er werden ramingen gedaan om het aantal vervoerde Km/T. te berekenen. Het is evenwel voorzigtiger ze niet weer te geven.

De vrachtwagen ontpopt zich eens te meer als veel gevaarlijker mededinger dan de waterweg. Immers, hij houdt zich niet of althans zeer weinig bezig met zware goederen, maar hij vervoert de goederen die de hoogste tarieven betalen en die uit dien hoofde veruit de belangwekkendste zijn. Bovendien vestigt de vrachtwagen zich op de wegen waar hij zeker is regelmatig vracht te vinden, hetgeen van zijn standpunt logisch is. Het bedrijf heeft ten doel geld te winnen en niet te verliezen. In algemeen opzicht moet men evenwel eveneens en in voordeelijker voorwaarden den klant bedienen die een afgelegen dorp bewoont.

Het bouwen van den zeer zwaren vrachtwagen, die tot 60 ton vervoert, heeft tijdens den oorlog aanzienlijken vooruitgang gemaakt. Welke zal de invloed zijn dien hij zal uitoefenen op het vervoer binnen enkele jaren? Waarschijnlijk een nieuwe uitbreiding van den vrachtwagen.

DE FINANCIËELE ZIJDE.

Hoe moet men dit vraagstuk beschouwen? Uit streng privaat oogpunt of met inachtneming van de belangen der collectiviteit?

Op het eerste gezicht moet alleen het privaat belang de bovenhand hebben. Ongelukkig bestaat er op dit gebied reeds een tegenstrijdigheid. Immers, voor den vervoerder bestaat er een grens die hij niet mag overschrijden wat betreft het vervoertarief op gevaar van faillissement. Men kan beweren dat de uitschakeling van de zwaksten en van de onbevoegden ten slotte de noodige schifting zal verwezenlijken. De klant zoekt den prijs van zijn vervoer te verminderen en hij aanvaardt graag de verlaging der bestaande tarieven. Deze methode werd loopend toegepast voor de goederen, met het gevolg dat niet zelden het vervoer met verlies geschiedde.

Voor het vervoer van personen gebeurt het vaak dat de rendeerende lijnen worden verdubbeld en zelfs verdriedubbeld, met het gevolg dat de reizigers zich verdeelen. Het gevolg daarvan is dat de rendeerbaarheid vermindert en zelfs negatief wordt.

Het algemeen belang wordt geenszins gediend door een niet gewettigde versnippering der vervoermiddelen. Het tekort der openbare diensten zal op een of andere wijze moeten gedragen worden door de collectiviteit. Eveneens hebben al te talrijke uitschakelingen ten slotte gevolgen voor de algemeene economie. De uitschakeling beteekent een min of meer merkbaar verlies voor dengene die daardoor wordt getroffen, maar zij geeft eveneens aanleiding tot een verlies van kapitaal voor de vervoernijverheid. Trouwens al te groote of al te veelvuldige verliezen zijn bijna steeds een teken dat de nijverheid, die ze ondergaat, ziek is.

Eens te meer ontbreekt het noodige materieel om een algemeen overzicht op te maken. Wij moeten ons vergenoegen met de cijfers van de spoorwegen.

De N.M.B.S. exploiteert met verlies sedert 1931. Deze toestand is gedeeltelijk te wijten aan het vraagstuk der pensioenen, waarover hier niet zal worden gesproken, en gedeeltelijk aan de oorzaken die hieronder worden uiteengezet.

De Minister heeft aan de Commissie medegedeeld dat het vraagstuk der malie, dagteekenend van vóór 30 December 1945, een billijke oplossing heeft gevonden die, onder meer, rekening houdt met het vraagstuk der pensioenen. De ontvangsten van het verkeer, uitgedrukt in goud-franken, waren de volgende :

1913	: 342	100 %
1938	: 263.8	77 %.

Voor het verkeer is er een vermindering met 7 %.

De daling der ontvangsten spruit voort uit een daling van de ontvangsten per vervoerde eenheid, zooals onderstaande tabel aantoonst :

	Ontvangst per reiziger-km.	Km/Ton
1913	1.805 cent.-goud	3.568 cent.-goud
1924	1.713 " "	3.237 "
1938	1.435 " "	2.968 "

De vermindering is dus gestadig gedurende heel het tijdperk van de vijf en twintig jaar. Het ware misschien gewaagd te zeggen dat de vermindering op

dezelfde wijze tot uiting is gekomen voor de overige vervoermiddelen. Voor de binnenscheepvaart, is de toestand eveneens hard geweest. Voor den weg kan men aannemen dat er daar ook zware moeilijkheden zijn geweest.

De exploitatieuitgaven daarentegen zijn gestegen :

1913	249 miljoen : 100 %
1924	375 miljoen : 151 %
1938	282 miljoen : 113 %.

Deze verhooging is te wijten, zooals werd gezegd, aan de stijging der lasten voortspruitende uit de pensioenen. Deze bedroegen 7 miljoen in 1913, en 44 miljoen (goud) in 1938. Wanneer men de exploitatieuitgaven beschouwt zonder de uitgaven voor pensioenen, bekomt men 242 miljoen (goud) in 1913, en 238 miljoen (goud) in 1938.

HET PERSONEEL.

Deze verrassende uitslag is te wijten aan een zeer aanzienlijke inspanning vanwege het personeel van de Nationale Maatschappij.

In 1913 bedroeg de getalsterkte 78,659 agenten. De arbeidsduur bedroeg tien en twaalf uur per dag. De agenten genoten een dag rust per veertien dagen. In de beste gevallen bedroeg de wekelijksche prestatie dus 65 uur.

Sedertdien werden de weekuren verminderd tot 48, d. i. 8 uur per dag en één dag rust per week. Ondanks deze vermindering en het feit dat de ritten der treinen hebben toegenomen (82.1 miljoen kilometer in 1913 tegen 84.2 miljoen kilometer in 1938) werd de getalsterkte der agenten verlaagd tot 75,919 agenten, zijnde een vermindering met 2,740 eenheden.

De rationalisatie werd tot het uiterste doorgedreven en, naar onze meening, te ver. Steeds meer en meer doorgedreven, heeft zij ten slotte onder het personeel een geestestoestand geschapen die in de toekomst dient vermeden.

* * *

Het is nuttig te onderlijnen hoe deze aanzienlijke inspanning van het personeel werd beloond.

De gemiddelde jaarloonen van de arbeiders zijn gestegen van 1,584 frank in 1913 tot 1,846 frank in 1938, zijnde een verhooging met 262 goud-frank of 16 % per agent.

De eenheidsbezoldigingen van de bedienden bleven ongeveer stationnair.

De uitgaven wegens maatschappelijke verzekeringen boeken een aanzienlijke verhooging. Zij stijgen van 1.86 miljoen goud-frank in 1913 tot 41.7 miljoen goud-frank in 1938.

* * *

Wij betreuren eens te meer dat de noodige en voldoende zekere gegevens niet bestaan om vast te stellen wat zich heeft voorgedaan in de andere sectoren.

Onderstaande tabel geeft de samenvatting van de voornaamste posten van het Beheer der spoorwegen.

BEHEER DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

RUBRIEKEN	1913 (millioenen goud-frank)	1924 (millioenen goud-frank)	1938 (millioenen goud-frank)
1. Lengte der geëxploiteerde lijnen	4,368 km.	4,730 km.	4,839 km.
2. Uitgaven voor het personeel der exploitatie (pensioenen uitgezonderd)	98.—	216.—	106.—
3. Pensioenen	7.—	15.—	44.—
4. Brandstoffen	50.—	70.—	34.—
5. Uitgaven voor onderhoud en vernieuwing (per- soneel inbegrepen)	81.—	63.—	90.—
6. Verschillende exploitatieuitgaven.	10.—	11.—	8.—
7. Totale exploitatieuitgaven.	246.—	375.—	282.—
8. Totale exploitatie-ontvangsten	342.—	404.—	264.—
9. Exploitatie-coëfficiënt	71.98 %	92.83 %	106.78 %
Netto-opbrengst	96.—	29.—	18.—
Financieele lasten	111.—	43.—	11.—
Financieele uitgaven	15.—	14.—	29.—
10. Ritten der treinen (in millioenen kilometers) :			
Reizigers	46.5	36.8	62.4
Goederen	35.6	33.3	21.8
Te zamen	82.1	70.1	84.2
11. Reizigers-kilometers (millioenen)	6,242	6,195	5,965
12. Kilometrische tonnen zware goederen	5,729	7,010	5,143
13. Verkeerseenheden (millicenen)	11,971	13,205	11,108
Gemiddelde ontvangst per reizigers-kilometers.	1,805	1,713	1,435
Gemiddelde ontvangst per kilometrische ton.	3,568	3,237	2,968
Verbruik van brandstoffen voor locomotieven (duizenden ton)	2,284	2,809	1,967
Aantal locomotieven	4,370	4,606	3,396
Aantal wagons	92,079	123,623	98,872
Aantal rijtuigen.	10,664	9,311	6,928
Getalsterkte van het personeel (mannen-koppen)	78,659	103,946	75,919

BESLUITEN.

Moeten de vervoermiddelen worden samengeordend ?

Het antwoord op deze vraag moet bevestigend zijn. De samenordening der vervoermiddelen is noodig en dringend geworden. Zij moet thans worden doorgevoerd op gevaar af aanzienlijke kapitalen te beleggen die binnen betrekkelijk korten tijd als verloren zullen dienen beschouwd.

De samenordening mag er niet toe strekken een bevoorrechten toestand te geven aan een der tegenover elkaar staande vervoermiddelen. Zij moet trachten aan ieder het vervoer toe te vertrouwen dat technisch best gepast is.

De samenordening mag niet strak zijn. Zij moet daarentegen zoo soepel mogelijk worden opgevat, ten einde een aanpassing aan de nieuwe techniek mogelijk te maken.

Zij moet derwijze worden opgevat dat het vervoer ten allen tijde wordt verzekerd.

Ten slotte moet de samenordening rekening houden met het belang van de nationale nijverheid. Zooals hooger werd gezegd, neemt het bouwen van spoorwegmaterieel sterk af. Al te veel voordeelen verleen aan den waterweg beteekent de locomotieven vervangen door schepen, dus verplaatsing van een Waalsche bedrijvigheid naar Vlaanderen. De weg bedient zich uitsluitend van materieel dat grootendeels wordt ingevoerd althans voor de bijzonderste organen. Het is een zoete illusie te hopen dat het zal mogelijk zijn bij ons het bouwen van motoren te vestigen dat b. v. zou bekwaam zijn het hoofd te bieden aan Amerika. Dit beteekent geenszins dat men zulks moet van de hand wijzen want dit ware een nieuwe dwaling.

De Minister heeft aan de Commissie medegedeeld dat hij op dit oogenblik een gematigd ontwerp van samenordening bestudeert. De Commissie heeft haar instemming betuigd en aangedrongen opdat het ontwerp zoo spoedig mogelijk voor het Parlement zou worden gebracht.

**Bedrijvigheid van de Nationale Maatschappij
sedert de Bevrijding.**

I. — OP DE BAAN.

a) Bij de bevrijding waren er 2,916 kilometers lijnen in bedrijf, d. i. 59 % van de ontwikkeling van het net; thans worden er 4,780 geteld, d. i. 98 % van de totale ontwikkeling. Wat de zijlijnen betreft, werden 116 kilometers hersteld van de 245, d. i. 47.5 %.

b) Er waren 395 kunstwerken (onderkruisingen) verwoest of zwaar beschadigd.

Hieronder vermelden we de Maasbruggen (met uitzondering van de brug te Hoei), de bruggen over het Albertkanaal, de bruggen over de Samber, tusschen Namen en Charleroi, de bruggen over de Schelde, de Leie, de Ourthe, de Amblève en de Lesse, de viaducten van de Gueule, van Butgenbach, enz.

Daarvan zijn er 364 hersteld, waaronder 123 voorgoed.

Van de 71 verwoeste kunstwerken (bovenkruisingen) zijn er 15 voorgoed, 21 voorloepig hersteld.

c) Er waren 494 gebouwen verwoest of beschadigd : daarvan zijn er 281 voor-
goed of voorloopig hersteld.

Onder de 494 verwoeste of zwaar beschadigde gebouwen vermelden wij :

— twee Centrale Werkplaatsen (Mechelen en Leuven);

— 13 lijnwerkplaatsen voor rijtuigen en wagons, waaronder die te Mar-
chienne-Zône, Verviers, Ronet, Saint-Ghislain, 's Gravenbrakel, Hasselt, Gent
(*Groot-Dok*), Haine-Saint-Pierre.

— 25 locomotievenstelplaatsen waaronder : Schaarbeek, Leuven, Merel-
beke, Kortrijk, Hasselt, Ronet, Kinkempois, Luik-Guillemins, Monceau,
Montignies, Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain, Bergen, Doornik, Tamines;

— 39 ontvangstgebouwen waaronder dat van Bergen, Doornik, Kortrijk,
Mechelen, Zinnik, Trois-Ponts, Saint-Vith, Bastenaken, Jemelle, Aarschot,
Marloie, Tongeren.

d) Er waren 151 kabines voor mechanische signalisatie verwoest of bescha-
digd.

68 daarvan zijn voorgoed hersteld.

Er waren 38 kabines voor elektrische signalisatie verwoest of beschadigd;
13 daarvan zijn voorgoed hersteld.

e) Van de 9,800 kilometers verwoeste telefoonlijnen, zijn er 8,900 kilometers
hersteld, d. i. 91 %.

II. — HET ROLLEND MATERIEEL.

Vóór de gebeurtenissen van 1940 bezat de N.M.B.S. het volgende materieel :

Locomotieven : 3,414;

Wagons : 110,000 (met inbegrip van private wagons : 5,000);

Houten rijtuigen : 6,100;

Metalen rijtuigen : 1,650.

Bij de bevrijding werden in België geteld :

Locomotieven : 2,371 (waarvan 997 rijvaardig);

Wagons : 56,000 (waarvan 39,000 rijvaardig);

Houten rijtuigen : 3,700 (waarvan 1,770 rijvaardig);

Metalen rijtuigen : 825 (waarvan 320 rijvaardig).

Op heden beschikken wij over :

Locomotieven : 3,009, waarvan 2,129 rijvaardig.

Om dat resultaat te bereiken heeft de N.M.B.S. eensdeels talrijke herstel-
lingen gedaan; in den beginne waren deze herstellingen wegens gebrek aan
materiaal slechts summier. De aldus herstellde machines moesten opnieuw
hersteld worden.

In totaal bedroeg het aantal herstellingen van locomotieven 3,514.

Anderdeels zijn er 310 locomotieven uit Duitschland teruggekeerd, er werden er 80 in de Vereenigde-Staten, 220 in Canada en 113 in België besteld.

Van deze nieuwe locomotieven zijn er thans meer dan 200 op de baan.

Wagons :

De Nationale Maatschappij heeft ongeveer 15,000 wagons hersteld buiten de gewone onderhoudswerken om. In deze laatste waren 200,000 wagons betrokken. Het verdient immers opmerking dat vele wagons verscheidene keeren in de herstelwerkplaatsen zijn geweest.

De private nijverheid heeft 9,700 wagons hersteld.

Er werden 2,000 oude wagons besteld in Engeland, 6,000 elders in het buitenland en 10,000 bij de Belgische private industrie. Aan deze wagons wordt thans gewerkt.

Het huidig aantal wagons bedraagt 80,000 waaronder 51,000 Belgische wagons.

Rijtuigen :

De N.M.B.S. bezit tegenwoordig 4,760 bruikbare rijtuigen, waaronder 980 van metaal.

Het totale aantal bedraagt 6,090 rijtuigen.

Er werden 2,810 groote herstellingen uitgevoerd.

III. — RANGEERSTATIONS EN TREINVERKEER.

Van een totaal van 34 rangeerstations werden er 14 van de voornaamste verwoest of zwaar beschadigd.

Om het herlevend verkeer te kunnen bijhouden werden de stations te Monceau, Montignies, Ronet, Leuven, Muizen, Merelbeke, Gent-Zeehaven en Hasselt voor 75 tot 100 % hersteld.

De installaties van vóór den oorlog konden in hun oorspronkelijken toestand niet worden hersteld. Er werd een programma van wederopbouw en concentratie bestudeerd ten einde de arbeidsvoorwaarden te verbeteren. Aldus werd het aantal rangeerstations teruggebracht van 34 tot 26 door afschaffing van de stations te Brussel-Klein-Eiland, Antwerpen-Zuid, Bressoux, Angleur, Tamines, Montignies, Saint-Martin en Bergen. Bovendien zal Ans welks installaties verouderd en te eng zijn, vervangen worden door Voroux-Goreux en Hasselt door Hasselt-Noord.

Op heden zijn plannen vastgesteld voor nieuwe stations te Kinkempois, Monceau, Châtelineau, Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain, Kortrijk en Hasselt.

Er zijn werken aan den gang te Haine-Saint-Pierre, Saint-Ghislain en Kortrijk. Het nieuwe station de Voroux-Goreux is zoo pas in bedrijf genomen met 50 % van de baaninstallaties.

De grootste krachtingspanningen worden gedaan voor het herstel van onze werkplaatsen en stelplaatsen. De capaciteit van de Centrale werkplaatsen is voor 60 tot 100 % hersteld, in vergelijking met den vooroorlogschen toestand.

Wat de locomotievenstelplaatsen betreft, hiervan werden er 40 tot 85 % herbouwd, met uitzondering van de stelplaatsen te Kinkempois en Kortrijk, die volkomen vernield werden en geheel moeten herbouwd worden. In weerwil van deze beperkte middelen was het mogelijk, dank zij de toewijding en den ondernemingsgeest van het personeel, het verkeer zoodanig te organiseeren, dat op dit oogenblik het kilometer-traject van de reizigerstreinen 61 % bereikt in verhouding tot den toestand in 1938. In den goederendienst vertegenwoordigt het aantal T/km. 83 % van vóór den oorlog.

Het bestelgoederenvervoer werd opnieuw ingevoerd; snelle treinen verbinden thans de groote plaatsen. Er is voorzien in het transitoverkeer tusschen Holland en de Engelsche bezettingszone van den eenen kant, en Frankrijk en het Groot-Hertogdom van den anderen kant, alsmede tusschen de haven van Antwerpen en Zwitserland.

De Nord-Express werd sedert 6 Mei 1946 weer ingelegd voor Parijs-Luik-Kopenhagen-Stockholm, met vertakkingen Londen-Kales-Brussel en Londen-Oostende-Brussel-Luik.

* * *

Bijgaande grafiek vermeldt het aantal wekelijks sedert de bevrijding geleverde wagons.

Gestelde vragen.

Er werd gevraagd of de afwezigheid bij de N.M.B.S. gestegen is en om welke redenen.

Er heerscht geen afwezigheid bij de N.M.B.S. Er zijn altijd afwezigheden wegens ziekte geweest. Vóór den oorlog, bedroeg de afwezigheid 2.5 %. Sedert de bevrijding, werd een stijging waargenomen. Zij bereikt thans 5.06 %. Het is moeilijk de juiste redenen van dezen toestand op te sporen. Onzes inziens, zijn er twee hoofdredenen. Ten eerste, de ondervoeding waaraan het personeel tijdens de bezetting geleden heeft en zulks ondanks de maatregelen te zijnen voordeele genomen. Vervolgens is een groot deel van het personeel onderworpen geweest aan uiterste spanningen, zoowel door de bombardementen als door het feit dat het van belang was zooveel mogelijk de bevelen van den bezetter te saboteeren. Voegen wij daaraan toe de ondergrondse actie door tal onzer agenten onder hun kameraden gevoerd. Het valt in die voorwaarden te begrijpen dat het aantal zieken gestegen is. Deze toestand wordt trouwens van dichtbij nagegaan door de artsen van den Socialen Dienst. Naarmate de gevolgen van de bezetting verdwijnen, kan een verbetering verwacht worden.

Boventallig personeel bij de N.M.B.S.

Een lid heeft inlichtingen gevraagd betreffende het boventallig personeel.

Vóór den oorlog, telde de N.M.B.S. 75,919 agenten. Einde December 1945, bedroeg de getalsterkte 99,809 agenten, zegge een verschil in meer van 23,890 of 31.5 %.

Voormelde getalsterkte bevat 28,317 tijdelijke agenten in 1945, tegen 4,454 in 1938.

28 A (Nl.)

E.O. 1946

N° 79 (Nl..)

Fournitures hebdomadaires de wagons
Wekelijkse levering van wagens

Cfr. 35 mm.

1 plan

Deze verhooging is het gevolg van :

- de inlijving, in 1940, van 3,700 agenten van de Nord-Belge;
- bijkomende dienstverstrekkingen veroorzaakt door de mindere rendeering van de instellingen, gedeeltelijk vernietigd of beschadigd door den oorlog (9,800 eenheden);
- wervingen genoodzaakt door den wederaanleg van het net en de herstelling van materieel, wat nieuwe werkkrachten vergde (4,800 eenheden);
- de grootere verhouding dan vóór den oorlog van afwezigheden voor ziekte, verwondingen en verlof (5,600 eenheden).

Het herstel van het materieel slurpte altijd veel werkkrachten op. Onlangs nog heeft de N.M.B.S. 110 door de Duitschers weggevoerde locomotieven kunnen terugvorderen. Deze machines vergen een volledige revisie.

Voor het einde van het jaar zullen 8,000 tijdelijke agenten in de private nijverheid kunnen herplaatst worden.

Kroostrijke gezinnen.

Een lid heeft den wensch uitgedrukt dat de ouders van groote gezinnen voort de voorziene verminderingen zouden genieten wanneer de kinderen de vast-gestelde leeftijdsgrens overschreden hebben.

De bespreking heeft bewezen dat er daaromtrent geen eensgezindheid bestaat. De Commissie heeft evenwel eenparig de verklaring goedgekeurd van den Minister, wanneer hij zegde dat deze zaak niet moet beslecht worden door den Minister van Verkeerswezen, doch door de Regeering, binnen het algemeen kader van een politiek der groote gezinnen.

Vervoer langs den weg.

De vooruitgang sedert de bevrijding.

Sedert de bevrijding werd zeer merkbare vooruitgang verwezenlijkt in zake het aantal en het laadvermogen der vervoerwagens. Sedert de bevrijding werden 11,800 wagens toebedeeld.

Een vergelijking tusschen den toestand van 1939 en thans toont den afgelegden weg aan.

Aantal wagens en laadvermogen in 1938.

Bestelwagens 2.5 ton en minder	60,000	laadvermogen	62,000 ton.
Vrachtwagens.	18,000	»	70,000 ton.
Tofalen	78,000		132,000 ton.

Huidige toestand.

Bestelwagens	39,000	laadvermogen	42,000 ton.
Vrachtwagens.	22,000		87,000 »
Totalen.	61,000		129,000 ton.

Indien er nog een verschil blijft van 17,000 wagens in aantal, dan blijft er nog slechts een verschil van 3,000 ton voor hetgeen het globaal laadvermogen betreft. De vrachtwagens (2.5 ton en meer) beteekenen reeds een zeer merk-baren vooruitgang op den toestand van 1938. Er zijn 4,000 vrachtwagens meer en het laadvermogen is met 17,000 ton gestegen.

Aantal vrachtwagens die nog geleverd moeten worden.

Volgens de inlichtingen medegedeeld door de Belgische Economische Zending, blijven $\pm$ 3,000 vrachtwagens te leveren op de aankopen door de Zending gedaan.

Het Ministerie van Verkeerswezen is niet op de hoogte van de invoervergunningen afgeleverd door het Ministerie van Economische Zaken. Evenwel werd, op 19 April 1946, aan dit departement gevraagd geen invoervergunningen meer te verleen voor vrachtwagens van meer dan 2 ton.

De Regeering zou de verbintenis aangegaan zijn een deel van het teveel van de geallieerde legers aan te kopen : men heeft gesproken van 8,500 vrachtwagens, doch volgens sommige inlichtingen zouden er tot dusver slechts 2 à 3,000 besteld zijn geworden.

Datum van de liquidatie van den Dienst der Prioriteiten.

De Dienst der Prioriteiten zal kunnen gelijkwideerd worden drie maanden na de levering van de laatste bestellingen door de Belgische Economische Zending gedaan en de bepaalde regeling van de overname van het teveel der geallieerde legers.

Twee vragen werden aan het Departement gesteld, de eene om de wijze van werking van den Dienst der Prioriteit te kennen, de andere om inlichtingen te verkrijgen over de werking van den Dienst voor het Vervoer langs den Weg. De antwoorden op deze twee vragen worden gegeven in de bijlagen I en II.

Nationale Regularisatiedienst van het Vervoer.

De Dienst werd gesticht bij besluit van den Regent op 27 November 1944.

De hiernavolgende inlichtingen doen uitschijnen dat de stichting van dezen dienst nuttig was en dat hij merkelijke diensten heeft bewezen.

Vergelijkende toestand van het vervoer in September en Mei 1946.

Bij de bevrijding van het grondgebied, kon de omvang van de vernielingen aan de spoornetten, waterwegen en wegen en de aanzienlijke vermindering van het vervoervermogen opgeleverd door elk der traditioneele vervoermethodes laten vreezen dat deze niet bij machte zouden zijn doelmatig hun economische functie te vervullen.

Sommige getallen zullen beter dan lang commentaar het geboekte verlies van materieel doen begrijpen :

	Vóór den oorlog	Bij de bevrijding
<i>N.M.B.S. :</i>		
Locomotieven	3,500	997 in dienst 1,650 buiten dienst
Wagons	105,000	2,647 (waarvan 2,468 N. M. B. S.) 44,000 bruikbaar 16,000 beschadigd
Rijtuigen	6,966	60,000 (waarvan 38,000 Belg.) 3,672
<i>Binnenvaart :</i>		
Ladingsschepen	6,912	4,059
<i>Weg :</i>		
Rijtuigen dienende voor het vervoer van personen	155,930	8,268
Vervoermiddelen dienende voor het vervoer van koopwaar	77,852	21,357
Motorfietsen	64,561	4,902
	298,343	34,525

De programma's van eerste herstel werden spoedig aangevat. Zij gingen uit van de noodzakelijkheid vooreerst de lijnen met militair belang terug in dienst te stellen. Vervolgens dacht men aan de belangen van de Belgische nijverheid.

De vooruitzichten zijn buiten alle verwachting verwezenlijkt geworden. De moeilijkheden werden overwonnen dank zij de toewijding en de volharding van onze arbeiders van spoorwegen en van bruggen en wegen, die, gedeeltelijk met de hulp van de gespecialiseerde korpsen der geallieerde legers, de netten opnieuw in behoorlijken staat hebben kunnen stellen. Wat het vervoermaterieel betreft, de ontzaglijke bedrijvigheid der werkhuizen van de spoorwegen, van de private nijverheid, van de werven heeft een vlug herstel van het rendevermogen mogelijk gemaakt. Derwijze kon niet alleen al het noodige vervoer voor onze nationale economie gedaan worden — vervoer van landbouw- en voedingsproducten, van grondstoffen, bevoorrading, afgewerkte producten — doch, buitendien, was de hulp aan de geallieerde legers van veel grooter belang dan doorgaans verondersteld wordt. Sprekende van den arbeid onzer spoormannen in zijn brief, op 21 April 1945, gericht aan den h. Henning, zegt Generaal Erskine « dat daardoor het ontzaglijk militair verkeer kon verzekerd worden, dat de legers te velde heeft gesteund en hun zegerijken vooruitgang heeft mogelijk gemaakt ».

Tijdens de eerste vijf maanden van 1945, hing geheel onze vervoereconomie af van de steeds zwaardere militaire verplichtingen; in April 1945, bereikte het militair verkeer 60 % van het globaal spoorverkeer. De beperkingen voor de burgerlijke behoeften waren dus drastisch.

Doch na Mei 1945 vermindert het militair verkeer. De exploitatieverbeteringen laten toe dagelijks een steeds grooter aantal wagons te leveren. Het vervoer per sleepboot brengt ook een steeds grotere bijdrage aan en de geleidelijke verzachting van de beperkingen in motorbrandstoffen, gummibanden en wisselstukken, maakt het gebruik voor het vervoer mogelijk van een immer stijgend aantal vrachtwagens en rijtuigen.

De herfstperiode wordt met sommige moeilijkheden doorgemaakt; de steenkoolproductie verhoogt, 's lands economie is in volle stijgende beweging en men moet het hoofd bieden aan het seizoenvervoer (beetwortels, aardappelen).

Het herstel onzer vervoermiddelen gaat echter voort. Het militair vervoer blijft verminderen (het bereikt nog slechts 5 % van het verkeer, in Mei 1946).

Thans is geen enkele beperking meer opgelegd aan de aanvragen van burgerlijk vervoer. In het geheel bevindt het land zich voor een globaal vervoervermogen dat grooter is dan de behoeften. Indien zich geen nieuwe vooruitgang meer voordoet in de steenkoolvoortbrengst en diensengevolge in de nijverheidsvoortbrengst, dan zal dit verschil in de komende maanden nog stijgen.

De mededinging tusschen de wijzen van vervoer is opnieuw tot uiting gekomen. De noodzakelijkheid eener ordening van de vervoerstelsels is elken dag meer en meer geboden: de Nationale Regularisatiedienst van het Vervoer heeft daaromtrent een uitgewerkt ontwerp voorgelegd.

De enkele hierbovenstaande cijfers toonen den omvang aan van wat verwezenlijkt werd op het stuk van vervoer sedert de bevrijding van het grondgebied:

N.M.B.S.

Belgische locomotieven:

In dienst op 1 Juni 1946	2,120
Buiten dienst op 1 Juni 1946	882
	3,002

Wagens:

Aanwezig in België op 1 Juni 1946	76,000	(waarvan 47,000 Belgische).
Beschadigd	8,500	
	67,500	

Rijtuigen:

Aanwezig in België op 1 Juni 1946	5,555	(waarvan 5,249 Belgische).
Beschadigd	551	
	5,004	

Tonnemaat vervoerd tijdens de maanden : (als burgerlijk vervoer).

N.M.B.S.

1944 September	217,950
1945 Januari	882,098
1945 December	3,609,366
1946 April.	4,326,406

Binnenscheepvaart :

1944 September	69,464
1945 Januari	400,598
1945 November	1,572,752

Weg :

Voertuigen in omloop :

	31-12-44	31-12-45	30-4-46
dienende voor het vervoer van personen . .	15,006	45,604	72,518
dienende voor het vervoer van goederen . .	25,702	56,535	64,528
Motorfietsen	7,304	31,198	46,869
	<u>48,012</u>	<u>133,337</u>	<u>183,915</u>

Bedeelde benzine (in liters) :

October 1944	1,185,650
Januari 1945	3,850,960
December 1945	19,394,170
April 1946.	45,356,270

Het vervoer door de lucht.

Het vervoer door de lucht werpt drie vraagstukken op :

1^o Het opmaken van de reglementeering en de wetgeving inzake luchtvaart; deze taak behoort tot den overheidsdienst;

2^o Het aanleggen van de vliegvelden en luchthavens;

3^o Het tot stand brengen en de exploitatie van de eigenlijke luchtlijnen.

Wij zullen achtereenvolgens de twee laatstgenoemde vraagstukken beschouwen.

DE INFRASTRUCTUUR.

De Minister overweegt het oprichten van een specialen dienst, tot de bevoegdheid waarvan zal behooren al hetgeen betrekking heeft op de vliegvelden : aankoop, verkoop, beheer, aanbouw en onderhoud van de gebouwen, aankoop en onderhoud van het materieel, terbeschikkingstelling van de luchtvaartmaatschappijen van al wat noodig is voor de degelijke exploitatie van een luchthaven, met inbegrip van de signalisatie- en veiligheidsdiensten, enz... Het nieuw organisme zal een speciaal statuut, met handelskarakter, bezitten.

Zijn inkomsten, die in het begin aanzienlijk zullen moeten zijn, zal de dienst vinden in jaarlijksche dotatiën van den Staat. Dit zullen in zekere mate beleggingskapitalen zijn. Hij zal bovendien tollën heffen, inzonderheid van de maatschappijen die zullen gebruik maken van zijn installaties. In principe zullen laatstgenoemde ontvangsten de exploitatie-uitgaven moeten dekken.

Het principe van de oprichting van dergelijke maatschappij is uitstekend en zelfs noodzakelijk. Het geldt niet een administratieve dienst, doch veeleer een handelsdienst; er dient derhalve niet geaarzeld hem op commerciëlen leest te schoeien. Deze formule biedt het voordeel dat het publiek steeds een klaren en juiste kijk zal hebben op den omvang van zijn goederen zoomede op zijn beheer.

Twee bemerkingen zijn evenwel noodzakelijk :

a) De Regeering zal er belang bij hebben af te zien van het oprichten bij besluitwet van dergelijke organismen, want een openbare bespreking in het Parlement kan slechts de waarde en het gezag van de aangenomen oplossing verhoogen;

b) De nieuwe dienst zou dadelijk zijn doel moeten nastreven, nl. België te begiftigen met een luchthaven die in alle opzichten met de beste van de gansche wereld mag vergeleken worden. Het zou nog beter zijn zoo deze haven een model in haar soort kon worden.

Dit beteekent niet dat de overige luchthavens dienen verwaarloosd, alleen dat ten minste in één geval België het even grootsch en even degelijk zou moeten aanleggen als de andere landen, en, zoo mogelijk, nog beter. Dit is een vreedzaam middel voor een kleine natie om zich op den voorgrond te plaatsen en de sympathie der andere volkeren te winnen.

DE LUCHTLIJNEN.

In de Commissie werd de meening geuit dat het vliegtuig een nieuwe en geduchte concurrent is voor het spoor.

De luchtlijnen zullen hun eigen cliënteel vormen. Uit het oogpunt van het vervoer binnenslands zullen zij slechts weinig reizigers tot zich trekken. Daarentegen zullen zij een vrij aanzienlijk contingent reizigers opnemen, die zich naar het buitenland begeven of ervan terugkomen. Zal hieruit noodzakelijkerwijze een verlies voor het vervoer per spoor voortvloeien? Zulks zou het geval zijn indien het aantal te vervoeren reizigers een stabiel element vormde. Doch zulks is gelukkig niet het geval. Dit aantal is integendeel een zeer veranderlijk element, dat een duidelijke neiging tot verhooging vertoont. Deze laatste zal een stijgende

lijn volgen, in verhouding tot de toenemende welvaart der massa's. Wat aan den eenen kant zal verloren worden, zal aan den anderen kant kunnen bijgewonnen worden. De toeneming van het luchtvervoer mag geen bron van ongerustheid zijn, zij moet integendeel verheugend aandoen.

Het vliegtuig heeft een speciale opdracht te vervullen, welke door geen enkel ander verkeersmiddel zou kunnen uitgevoerd worden. Het is de « snelheidskoning » en zal het nog lang blijven. Tijd doen winnen is in vele gevallen een geweldig voordeel. Het voordeel kan niet gratis bekomen worden. Het is maar billijk dat wie er van geniet, ook den last ervan draagt. Het toekennen van toelagen is dus niet meer te verantwoorden. Die vraag rijst trouwens niet meer voor de SABENA.

Een ander vraagstuk dient van dichtbij bestudeerd, dat van de winsten. Het verliestijdperk is afgesloten. De verliezen werden door de gemeenschap gedragen in den vorm van tegemoetkomingen, tot een beloop van een aardig aantal millioenen.

Het tweede tijdperk, dat van de winsten, is aangebroken. De Staat zal zijn aandacht moeten gevestigd houden op de belangen die hij in dezen sector bezit.

* * *

Ziehier een vergelijking tusschen het net, geëxploiteerd door de SABENA in 1938, en het net dat thans in exploitatie is.

Net der lijnen van de SABENA in 1938 :

Londen-Brussel-Keulen (verschillende diensten per dag);
 De Zoute-Oostende-Londen (dagelijks gedurende het seizoen);
 Brussel-Praag (dagelijks);
 Brussel-Hamburg-Kopenhagen-Malmö (dagelijks);
 Brussel-Dusseldorf-Berlijn (dagelijks);
 Londen-Brussel-Francfurt-Munchen-Weenen (dagelijks);
 Brussel-Antwerpen (verschillende diensten per dag);
 Brussel-Londen (postlijn 's nachts van 5 April tot 31 December);
 Brussel-Keulen (postlijn 's nachts van 5 October tot 31 December);
 Brussel-Leopoldville (om de vijftien dagen, vervolgens iedere week vanaf 6 November 1938).

Ladingscoëfficiënt : 43.13.

Toelage : 22 millioen.

Net der lijnen van de SABENA thans in exploitatie :

Brussel-Londen (twee diensten per dag);
 Brussel-Amsterdam (twee diensten per dag in de week en 1 dienst 's Zondags);
 Brussel-Parijs (Idem);
 Brussel-Zurich en Geneve ('s Maandags, 's Dinsdags en 's Woensdags);
 Brussel-Lissabon (wekelijks);

Brussel-Kopenhagen (drie diensten per week);
Brussel-Stockholm (twee diensten per week);
Brussel-Leopoldville (vier diensten per week).

Ladingscoëfficiënt : ± 98 %.

Toelage : Geen.

De lijnen zijn doorgaans gedubbeld door vreemde maatschappijen krachtens het beginsel der wederkeerigheid.

* *

Het vervoer van den postkoerier langs den luchtweg zou een nieuw onderzoek verdienen. Is de heffing van een bijzondere taxe nog gewettigd, vooral voor de Europeesche landen? Zou het niet wijs zijn de afschaffing daarvan te overwegen en het vervoer der brieven naar het buitenland te beschouwen als een soort «pool». Een lichte eenvormige verhooging zou volstaan om het verlies te vergoeden dat aldus wordt geleden door het bestuur der posterijen.

Belangrijker nog schijnt ons de gedachte, de standaardisatie te verwezenlijken van den omslag en van het papier die verplicht dienen gebezigd voor de lucht-post. Het gewicht en de omvang zullen aldus tot een minimum worden beperkt, hetgeen zeer belangrijk is voor het vliegtuig.

In den zelfden gedachtengang zouden aanzienlijke verminderingen worden toegestaan voor de dagbladen.

* *

Een niet minder belangrijk vraagstuk, dat ten spoedigste zou dienen opgelost, is dat van het vervoer van sommige producten, onder meer der landbouwproducten, naar belangrijke markten zooals Londen, Parijs, enz..

* *

Uit den uitleg, aan de Commissie verstrekt, blijkt dat de SABENA er definitief heeft van afgezien nog Fokker- en Savoia-toestellen te koopen. De nieuwe vliegtuigen zullen worden aangekocht in de Vereenigde Staten en zijn van het type « Douglas » (DC2 — DC3 — DC4 — DC6). Het zijn de laatste modellen. Zij schenken volledige voldoening in alle opzichten. Een lid heeft aangedrongen opdat de Regeering aan de Engelsche constructies al de aandacht zou verleen die zij verdienen. De hoedanigheid van deze laatste werd bewezen tijdens den oorlog.

* *

Ten slotte schijnt het ons dat het vliegwezen, verre van zich te willen afzonderen, niet zou moeten aarzelen uit te zien naar de samenwerking van de andere vervoermiddelen telkens als zulks mogelijk is.

Het vliegplein van Brussel bevindt zich in de nabijheid van een spoorweg. Het ware gemakkelijk dezen spoorweg te verbinden met het vliegplein. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen kan gemakkelijke en ruime autorails ter beschikking stellen. Het vervoer in de stad zou maar enkele

minuten vergen en de reizigers zouden worden afgezet in een station dat veelvuldige faciliteiten biedt, die een kantoor in de stad niet kan geven. Dit is van belang. Het luchtvaartstation van Londen is gelegen in de nabijheid van het Victoria-Station. Wij hebben mogelijkheden die andere landen niet bezitten. Waarom wordt daarvan geen gebruik gemaakt?

* * *

PRIVATE LIJNEN.

De vraag werd gesteld of de private ondernemingen het recht hebben luchtlijnen aan te leggen.

De Minister heeft geantwoord dat verschillende aanvragen van dien aard werden ingediend. Niets in de huidige wetgeving verzet zich tegen het verleenen van dusdanige toelating. De Minister is niet gekant tegen het beginsel der oprichting van aanvullende lijnen.

Een lid heeft zich verzet tegen de vrijheid op dit gebied, terwijl een ander lid deze vrijheid heeft verdedigd.

Daar het vraagstuk niet rijp is, heeft de Minister gevraagd dat men hem den noodigen tijd zou laten om het in zijn geheel te onderzoeken met inachtneming van de standpunten uiteengezet voor de Commissie.

* * *

Een vraag werd gesteld betreffende het vliegplein van Kiewit in Limburg, en de wensch werd uitgedrukt dat men zich actief met deze installatie zou bezighouden.

De Minister heeft geantwoord dat hij op het gepaste oogenblik heel zijn aandacht zou wijden aan deze vlieghaven.

Bij die gelegenheid heeft de Minister aan de Commissie medegedeeld, dat verscheidene vliegvelden, die tijdens den oorlog om militaire redenen werden aangelegd, weldra zullen vrijkomen.

TOERISME EN ARBEIDERSVERLOF.

Uit het debat, dat daaromtrent plaats vond, volgen onderstaande overwegingen :

1^o De bevoegde dienst is bezig aan een grootsch ontwerp voor een maximale ontwikkeling van het toerisme in ons land. Aan buitenlandsche bezoekers zal speciale aandacht besteed worden.

Hiertoe zal de Algemeene Commissie voor het Toerisme, die bij het Ministerie van Buitenlandsche Zaken gedetacheerd was, onverwijld in zijn functie teruggeroepen worden. De dienst is te belangrijk om hem zonder hoofd te laten. De Minister doet er stappen voor en hoopt binnen zeer korten tijd te slagen.

2^o De gewestelijke organisatie van het toerisme en de arbeidersvacantie zal herzien worden. Er zullen gewestelijke centra onder leiding van inspecteurs opgericht worden. Zulk een organisatie is soepeler en logischer. Een toeristisch centrum moet niet noodzakelijk samenvallen met de grenzen van een provincie. De gewestelijke centra zullen zoodanig georganiseerd worden, dat ze voor hun doel berekend zijn.

3° De belangstelling zal in 't bijzonder uitgaan naar de historische stad Bastenaken, met het doel er een toeristencentrum van te maken, inzonderheid voor de Amerikanen.

Aldus zal het land zijn speciale dankbaarheid betoonen aan de Amerikaanse soldaten, die in het Ardennenoffensief gesneuveld zijn.

De heldenmoed der Amerikanen zal door een waardig gedenkteeken verheerlijkt worden. De Minister heeft te dien einde toegestaan, dat een speciale postzegel wordt uitgegeven. De opbrengst van den verkoop zal een eerste bijdrage zijn tot de oprichting van het gedenkteeken.

Het zeewezen.

Een van de voornaamste vraagstukken onzer economie. Wij betreuren het, dat vraagstuk niet grondig te kunnen behandelen, gelijk sommigen gewenscht hadden. Zulk een studie kan immers niet in enkele weken tijds gemaakt worden. Wij moeten er ons dus mede vergenoegen, de voornaamste gegevens naar voren te brengen.

INTERNATIONALE ZEEVAARTBEWEGING.

Volgens het statistisch jaarboek van België en Belgisch Congo (jaar 1944, blz. 215), is die scheepvaartbeweging als volgt :

	<i>Aantal.</i>	<i>Tonnenmaat.</i>
Binnengeloopen schepen in 1938	17,815	29,963,052
Binnengeloopen schepen in 1939	13,992	23,885,296
Uitgevaren schepen in 1938.	17,927	30,025,660
Uitgevaren schepen in 1939.	14,239	24,168,875

De eerste maanden van 1946 leveren voor de havens van Antwerpen en Gent de volgende cijfers op :

A. — DEFINITIEVE CIJFERS (CENTRALE DIENST VOOR DE STATISTIEK).

Antwerpen :

a) *Lossingen* (in tonnen).

MAAND	Invoer	Doervvoer	Opslag (*)	Totaal
Januari	376,000	108,000	219,000	703,000
Februari	290,000	112,000	203,000	605,000
Maart	237,000	76,000	462,000	775,000

(*) De rubriek « Opslag » omvat de goederen waarvan de eindbestemming niet aangegeven is bij het lossen en die onder de contrôle der douane blijven. De meeste van die goederen worden achteraf aangegeven voor het verbruik.

b) *Ladingen.*

MAAND	Uitvoer	Doorvoer	Totaal
Januari	76,000	7,000	83,000
Februari	105,000	32,000	137,000
Maart	147,000	15,000	162,000

*Gent :*a) *Lossingen.*

MAAND	Uitvoer	Doorvoer	Totaal
Januari	53,000	1,000	54,000
Februari	51,000	10,000	61,000
Maart	57,000	5,000	62,000

b) *Ladingen.*

MAAND	Invoer	Doorvoer	Totaal
Januari	3,000	—	3,000
Februari	9,000	—	9,000
Maart	10,000	—	10,000

B. VOORLOOPIGE CIJFERS (waarschijnlijk iets lager dan de werkelijkheid).

*Antwerpen :*a) *Lossingen.*

<i>Maand.</i>	<i>Totaal gelost tonnage.</i>
—	—
April	635,000
Mei.	702,000

b) *Ladingen.*

Gegevens ontbreken.

Gent :

a) *Lossingen.*

<i>Maanden.</i>	<i>Totaal geloste tonnemaat.</i>
April	90,000
Mei.	137,000

b) *Ladingen.*

<i>Maanden.</i>	<i>Totale geladen tonnemaat.</i>
April	10,000
Mei.	12,000

Voor de koopvaardijvloot zijn de cijfers als volgt :

Toestand.

1938	21 Juni 1946	Vershil.
Aantal vaartuigen : 94	55	— 39
Bruto-tonnemaat : 365,000 ton.	220,683	— 144,317

Alle verhoudingen in acht genomen mag men uit deze cijfers besluiten dat onze koopvaardijvloot bijzonder zwaar werd getroffen door den oorlog. Tijdens deze lange periode hebben onze zeelieden, toegewijde en weinig bekende mannen, die nooit over heldenmoed spreken, maar dapper en stoïek hun « job » uitvoeren, het bewijs geleverd dat zij de hoogste hoedanigheden van moed, onverschrokkenheid en uithoudingsvermogen bezitten.

Het aandeel van de Belgische koopvaardijvloot in de beweging van de haven van Antwerpen bedraagt van 3 tot 5 % (zie gedrukt stuk n^o 53, 1946, van de Kamer der Volksvertegenwoordigers).

Deze enkele gegevens toonen, ondanks hun onvolledigheid, duidelijk aan dat een Belgische koopvaardijvloot, die sterker in aantal zou zijn dan de vooroorlogsche, op haar plaats zou zijn in het kader van onze nationale economie.

Heeft een machtiger koopvaardijvloot een werkelijk belang voor het Land?

Die vraag wordt niet eens gediscussieerd. Een meer uitgebreide en rendabele koopvaardijvloot zou ten minste twee voordeelen bieden. Zij zou ons minder afhankelijk maken van het buitenland voor onzen in- en uitvoer, hetgeen niet te verwaarloozen is. Zij zou een niet onaanzienlijke bron van inkomsten vormen, wat van het hoogste belang is voor een land dat, voor een groot deel, van zijn uitvoer moet leven. Zij zou een niet minder aanzienlijk indirect voordeel hebben, door het feit dat zij als het ware de ruggegraat zou vormen van onze scheepbouwswerfen.

Het is nochtans een dwaling te gelooven dat al deze voordeelen door middel van toelagen kunnen bekomen worden. Om een belangrijker plaats in de wereldkoopvaardijvloot te veroveren zijn er lastigere voorwaarden te vervullen. Om te lukken moet men beter doen dan zijn mededingers.

Er is een behoorlijk materieel noodig. Men kan het maken. Wij hebben reeds degelijke arbeidskrachten en de moeilijkheden om arbeiders op te leiden kunnen overwonnen worden. Ten slotte zijn noodig een uiterst bevoegde leiding, organisatoren van allereerste gehalte en menschen, bezielde met den onverzettelijken wil een moeilijke taak tot een goed einde te brengen. Nadat al de kansen om te slagen aldus samengebracht zijn, kan de Staat zich op een of andere wijze aan de onderneming interesseeren. De methoden van tusschenkomst van den Staat blijven nog te bepalen.

Wij gelooven dat de Regeering wijs zou handelen door eens te meer het vraagstuk in zijn geheel te doen onderzoeken en bij dit onderzoek alle belanghebbenden, ook de vertegenwoordigers van het personeel, te betrekken.

Een welkdanige tusschenkomst, die op slot van rekening op een verlies zou uitloopen, zou niet alleen een geldelijke schade veroorzaken, doch tevens nadeelig zijn voor het prestige van het Land.

* * *

Een ander belangrijk vraagstuk werd door de Commissie onderzocht, n.l. het Hinterland van de haven van Antwerpen. De leden waren er over verwonderd dat het Britsche leger Hamburg als hoofdbasis gekozen heeft, terwijl de basis van het Amerikaansche leger te Bremen werd gevestigd. Moet hieruit besloten worden dat onze Gealliëerden de bedoeling hebben die twee havens te bevoordeelen, ten nadeele van Antwerpen?

Wij kennen natuurlijk de bedoelingen van de bezettingslegers niet. Het onderzoek der feiten wijst er o. i. duidelijk op dat deze ongerustheid ongegrond is.

Economisch beteekent die keuze niet dat het materieel voor de legers, die de Ruhr en het geheele zuidelijke gedeelte van dit gebied bezetten, naar het Noorden zou afgeleid worden. De zeeweg is langer, en de landweg eveneens.

Er dient echter niet vergeten dat tot dusverre de bezetting geld kost aan de bezetters. Voor het Britsche leger werd de som van 80 miljoen pond vermeld.

Van Amerikaansche zijde werd er geen enkel cijfer vooropgezet. Het ware verkeerd daaruit te besluiten dat de Amerikanen er in slagen hun kosten in te winnen. De invoer over Antwerpen zou enkel deze uitgaven doen stijgen onder meer in deviezen, zonder dat het mogelijk is de tegenwaarde terug te vinden, onder meer, in den vorm van Duitschen uitvoer. Het kan gebeuren dat er nog andere redenen, bij voorbeeld van militairen aard, bestaan. Wij meenen echter niet dat zij doorslaggevend zijn.

De toestand zal grondige wijzigingen ondergaan zoodra de Deutsche nijverheid een meer uitgesproken bedrijvigheid zal kunnen hervatten in de voorwaarden die zullen worden vastgesteld.

Er dient bij de groote mogendheden aangedrongen opdat de Reichsbahn geen ongezonde, om niet te zeggen oneerlijke, mededinging meer zou kunnen aandoen door de toepassing van preferentieele tarieven voor de Noorderhavens. Indien deze laatste streng worden geweerd, zullen de goederen hun natuurlijken weg volgen, die trouwens minder kost. Deze natuurlijke weg is die, welke leidt naar de havens aan de Noordzee.

In denzelfden gedachtengang zou het passen de oneerlijke mededinging van de Ruhr uit te schakelen, die scheepskolen leverde tegen dumpingprijzen. Wij nemen de internationale mededinging aan, maar op gezonde en eerlijke grondslagen.

* * *

Er werd een vraag gesteld betreffende de *Mercator*. Dit schip zal niet worden overgenomen. Het herstel zou te veel kosten. De taak van dit schip wordt overgenomen door andere schepen, onder meer door de *Marie-José*, die op anker ligt, en de eenheden *Artevelde* en *Zinnia*.

* * *

Een lid heeft gevraagd of er een beheerraad bestaat voor de hoge Zeevaartschool te Antwerpen. De Minister heeft geantwoord dat er geen beheerraad bestaat, maar dat er een verbeteringsraad bestaat. Het lid heeft aangedrongen opdat er een waakzame contrôle zou worden uitgeoefend, daar deze instelling van het hoogste belang is voor de zeevaart.

BESTELLING VAN SCHEPEN IN ITALIË.

Het Beheer van het Zeewezen onderzoekt een ontwerp voor het bouwen van Belgische schepen op Italiaansche werven. De verrichting, die eventueel zou lopen over 9 eenheden met gezamenlijk 32.000 ton, moet evenwel vooraf worden goedgekeurd door de Departementen van Financiën, van Economische Zaken, en van Wederuitrusting.

De onderhandelingen zijn nog aan den gang binnen het kader van een economisch akkoord tusschen beide landen, maar tot nog toe werd er geen beslissing getroffen.

DE VISSCHERIJVLOOT.

Reeds lang maakt deze bedrijvigheid de aandacht van het Parlement gaande. Iedereen erkent niet alleen dat zij moet worden behouden, maar ook dat zij moet worden uitgebreid. Haar nut werd trouwens op doeltreffende wijze bewezen tijdens den oorlog. Het zijn de visschers die een gezond en voedzaam voedsel hebben kunnen aanbrengen aan de bevolking in den vorm van haringen. Dit is zoodanig waar, dat een lid van de Commissie heeft kunnen verklaren : wat zouden wij geworden zijn zonder de haringen?

Kan het verbruik van visch in België worden uitgebreid?

Er bestaat geen twijfel dat er nog groote mogelijkheden voorhanden zijn in het land. Het verbruik van visch is niet beperkt door het feit dat het volk geen visch lust, maar vaak omdat de prijzen, die aan den verbruiker worden gevraagd, al te hoog zijn.

De visscher, daarentegen, vertoont een neiging om den stiel te verlaten. Zijn werk is zwaar en gevaarlijk. En desondanks wordt het minder goed betaald dan in tal van andere stielen.

Moet men er derhalve over verwonderd zijn, dat velen onder hen slechts één verlangen hebben, nl. dat de kinderen den stiel van den vader niet zouden leeren. Deze wensch is begrijpelijk en zelfs gewettigd.

* * *

Vóór den oorlog werden proefnemingen van verschillenden aard gedaan, onder meer de « Vischcolli ».

Geen enkel van deze proefnemingen heeft een bevredigende uitslag opgeleverd. Het is naar onze meening overbodig deze proefnemingen te herbeginnen, hetgeen niet beteekent dat men de lessen moet vergeten die men daaruit heeft kunnen trekken.

Zooals in tal van andere gevallen, zal men den moed moeten hebben te kiezen. Ofwel zal men terugkeeren tot het vooroorlogsch stelsel dat langzaam en doorheen talrijke ellenden zal leiden naar den ondergang van de zeevisscherij. Alarmkreten zullen worden geslaakt, af en toe zal men een halven maatregel treffen, maar dit alles zal niets oplossen. Immers, de visschers zullen het beroep hebben verlaten en zonder hen valt er niets te doen.

Ofwel zal men moeten vaststellen dat andere middelen geboden zijn, dat men moet afbreken met het verleden en werken volgens een degelijk opgemaakt plan. Om de zeevisscherij aan te wakkeren, moet men ze stevig inrichten.

De eerste maatregel, die dient getroffen, bestaat er in een zeer goed loon te waarborgen aan den visscher. Het is een « *conditio sine qua non* ». De visscher zal verder zijn beroep blijven uitoefenen en de kinderen zullen de voetsporen van hun vader blijven volgen.

Deze waarborg kan niet worden gegeven in de huidige omstandigheden. Om zulks te kunnen doen zou men een minimumprijs moeten waarborgen voor den verkoop. Dit op zijn beurt geeft aanleiding tot de noodzakelijkheid de verkoopmethodes herin te richten omdat de prijs, aan den verbruiker gevraagd, niet mag stijgen. Er zijn aanverwante bedrijven noodig, die bestaan, maar die moeten worden verbeterd en opgenomen in een geheel.

Dit volstaat om aan te toonen dat de Regeering staat tegenover een ingewikkeld vraagstuk. Men kan dit niet oplossen naar aanleiding der bespreking van de begroting.

De Minister heeft geantwoord dat dit vraagstuk zijn bijzondere aandacht gaande maakt. Wij hopen dat hij een algemeene oplossing zal vinden die de zeevisscherij kan doen bloeien.

* * *

Een lid brengt in herinnering dat in 1940 visscherijschepen een toevlucht hebben gezocht in Fransche havens. Schepen gingen verloren. Dit lid vraagt een bijzondere prioriteit voor de betaling der vergoeding verschuldigd voor deze schepen.

Antwoord. — De prioriteit bestaat. De dossiers, die de vergoedingen wettigen, zijn thans ter goedkeuring voorgelegd aan het Ministerie van Financiën. Zoodra dit departement uitspraak heeft gedaan zullen de vergoedingen kunnen betaald worden.

Een lid werpt het vraagstuk op van de maatschappelijke zekerheid voor de zeelieden en de visschers en verlangt te weten welke maatregelen werden overwogen om deze arbeiders het voordeel daarvan te laten genieten.

Voor de koopvaardijvloot is het vraagstuk geregeld bij besluitwet van 7 Februari 1945, betreffende de maatschappelijke zekerheid der zeelieden van de koopvaardijvloot; deze besluitwet wordt thans toegepast.

Voor de zeevisscherij vallen de visschers onder de toepassing der besluitwet betreffende de maatschappelijke zekerheid dd. 28 December 1944, en van het besluit van den Regent dd. 3 Januari 1946. Deze toepassing is enkel voorloopig, vermits het Bestuur van het Zeewezen overweegt een speciaal statuut van maatschappelijke zekerheid op te maken voor de visschers, naar het voorbeeld van hetgeen werd gedaan voor de zeelieden van de koopvaardijvloot en voor de mijnwerkers. De ontwerpen van dit statuut zijn thans voor onderzoek voorgelegd aan het Paritair Comité van de Zeevisscherij.

Een lid wijst op de mogelijkheid visch uit te voeren naar Parijs. Hij vraagt welke de ontwerpen zijn in verband met den uitvoer van visch.

De aanvoer van onze visschersvloot maakt den uitvoer mogelijk. Het Bestuur van het Zeewezen staat in voortdurende voeling met de bevoegde departementen ten einde onze vooroorlogse afzetgebieden terug te veroveren en nieuwe buitenlandsche markten te winnen.

De onderhandelingen, die hebben plaats gehad te Parijs op 26 en 27 Juni jl., voor de vernieuwing van het handelsakkoord met Frankrijk, hebben geleid tot het toekennen van een contingent van 15 miljoen Belgische franks voor den invoer in Frankrijk van verse visch herkomstig uit België.

Het akkoord zal vermoedelijk in de eerstvolgende dagen worden ondertekend.

Posterijen en Postcheckrekeningen.

De twee diensten maken eenzelfde bestuur uit. Toch achten wij het nuttig ze afzonderlijk te onderzoeken. De functie die zij in het openbaar leven van ons land vervullen is volstrekt verschillend. De postcheckrekeningen zijn immers een bedrijvigheid met uitgesproken financieel karakter, die evenwel in een zeker aantal verrichtingen gespecialiseerd is.

DE POSTERIJEN.

DE BEDRIJVGHEID DER POSTERIJEN SINDS DE BEVRIJDING.

Brievenpost :

Van begin September 1944 af, toen de talrijke hinderpalen van de bezetting weggefallen waren, werd alles in het werk gesteld om den normalen dienst geleidelijk te herstellen, en zulks naar gelang van den vooruitgang der geallieerde legers. Ondanks de vernielingen, de bombardementen met vliegende bommen, het gevaar der ondermijnde wegen, heeft de postdienst om zoo te zeggen zonder onderbreking gewerkt.

Tal van rondritten per auto, met aanvullingsdiensten per fiets of te voet, werden ingericht om het regelmatig overbrengen van de poststukken te verzekeren, in afwachting dat de bedrijvigheid der spoorlijnen geleidelijk zou toenemen.

Het vertrek van die rondritten, bij dag en bij nacht, naar Luik, Kortrijk, Doornik, Gent, Charleroi, Bergen, Namen, Antwerpen en Hasselt, heeft het vervoer van 100,000 zendingen per dag mogelijk gemaakt.

Na den slag in de Ardennen, werden navermelde rondritten, met als uitgangspunten Luik, Namen en Libramont, ingesteld : zij hebben gefunctionneerd ondanks den onbeschrijflijken staat der vernielde en nog niet ontmijnde wegen, ondanks sneeuw en guur weder :

- a) Luik-Melreux-La Roche-en-Ardenne;
- b) Luik-Namen-Charleroi;
- c) Luik Pepinster-Eupen-Herbesthal-Aubel;
- d) Spa-Vielsalm-Malmedy;
- e) Namen-Dinant-Libramont-Bouillon-Beauraing;
- f) Namen-Marche-Havelange;
- g) Libramont-Houffalize-Bastenaken;
- h) Libramont-Aarlen-Virton-Florenville.

Weldra kon, dank zij de vlugge en bewonderenswaardige reorganisatie van het net der N.M.B.S., het Bestuur der Posterijen al de spoorwegpostkantoren achtereenvolgens opnieuw in dienst stellen : Brussel-Oostende, Brussel-Herbesthal, Brussel-Charleroi, Brussel-Doornik, en Brussel-Aarlen, welk laatste de postverbinding met het Groothertogdom Luxemburg, Zwitserland, Italië, de Balkanlanden en Turkije verzekert.

Ten einde te voorzien in de ontoereikendheid van het spoorwegverkeer, werden talrijke kleine autoritten ingericht in de provinciën Namen en Luxemburg, in de streek tusschen Samber en Maas, in de streek van Gent, in Limburg, en bij het vertrek van Luik naar Vielsalm en Malmedy.

Ter aanvulling van de autodiensten fungeeren ritten met motorfietsen in de kantons Eupen en Malmedy.

Reeds op 4 April 1945 fungeerde heel het binnenlandsch verkeer normaal, integraal en zonder beperkingen over heel het grondgebied van het land.

Op internationaal gebied werd het postverkeer naar gelang van de opheffing der beperkingen, opgelegd door de geallieerde militaire overheden, hersteld met al de landen aangesloten bij de wereldpostunie.

Luchtpost :

Europeesche diensten. — Van Maart tot Augustus 1945 werden de verzendingen per vliegtuig enkel toegelaten voor Portugal, Zweden en Finland. Op 24 Augustus 1945 werd de lijn Stockholm-Brussel-Stockholm in exploitatie gesteld, terwijl de lijnen Brussel-Parijs en Brussel-Londen werden hersteld op 23 October 1945.

Door middel van deze verbindingen is het thans mogelijk al de landen van Europa te bereiken.

Intercontinentale diensten. — De lijn Congo-Groot-Brittannië liet reeds op 7 Maart 1945 toe de betrekkingen met onze kolonie opnieuw aan te knopen. Op 14 Juli daaropvolgend werd het luchtverkeer door de SABENA hervat op de lijn Brussel-Leopoldville op voet van één reis per week.

Sedertdien heeft de hervatting der andere luchtverbindingen, ingericht door Groot-Brittannië, Frankrijk, Nederland en de Vereenigde Staten, toegelaten de postzendingen naar al de werelddeelen spoedig en regelmatig over te maken.

Het postverkeer. — Het verkeer van de brievenpost wordt weergegeven door de volgende cijfers (index der voornaamste kantoren) :

	1939	1946
Brieven (per week)	3,250,000	3,450,000
Postkaarten (per week).	500,000	650,000

Deze cijfers toonen een merkelijke stijging aan tegenover de vooroorlogsche bedrijvigheid. Dient zulks toegeschreven aan de veelvuldige persoonlijke betrekkingen die werden aangeknoopt tijdens den oorlog, of mag men daarin een bewijs zien van de vlugheid waarmede de menschen de gevolgen van den oorlog zijn te boven gekomen?

Financieele zijde :

De post werkt nog steeds als een bestuur van den Staat. De uitgaven komen voor op de begrooting van Verkeerswezen. Voor de ontvangsten moet men de Rijksmiddelenbegrooting raadplegen. Het Bestuur der Posterijen maakt ieder jaar exploitatierekeningen op.

Ziehier die over het jaar 1945 :

EXPLOITATIEREKENING DER POSTERIJEN OVER HET DIENSTJAAR 1945.

(afgesloten op 28 Februari 1946).

UITGAVEN		ONTVANGSTEN	
VOORWERP		VOORWERP	
Uitgaven voor personeel	fr. 783,300,329	Opbrengst van den verkoop van postwaarden . fr.	425,219,004
Uitgaven voor materieel	(1) 61,413,200	Frankeringen in specien	40,860,898
Subsidien en tegemoetkomingen	125,000	Taxe voor frankering en schrifturen der abonne- menten op de dagbladen	7,644,616
Uitgaven voor Sociale Voorzorg	59,615	Opbrengst van den postcheck- en girodienst	41,257,398
Allerhande uitgaven	(2) 1,565,582	Portvrijdom	38,678,983
TOTAAL der uitgaven uitgetrokken op de begrooting van Posterijen	846,463,726	Terugbetaling van begrootingsvoorschotten	3,500,000
Afrekening met de buitenlandsche Diensten . fr.	2,100,000	Retributiën voor verrichtingen gedaan voor andere besturen	(4) 19,087,224
Pensioenen	75,200,000	Allerhande ontvangsten	1,272,630
Subsidien aan de Arbeiderskas	1,207,180	TOTAAL . . fr.	577,520,753
Andere uitgaven	(3) 4,393,879	Overschot van de uitgaven op de ontvangsten . fr.	362,504,663
Financiële lasten	10,660,631	TOTAAL . . fr.	940,025,416
TOTAAL . . fr.	940,025,416		

- (1) Met inbegrip van de vastgelegde, nog niet vereffende uitgaven.
- (2) Aandeel in de algemeene kosten van het Alg. Secret. en allerhande.
- (3) Brandstoffen en dienstkleeding personeel brievenbestellers.
- (4) Deze post omvat o. m. :
Taxe op de vischverloven : 120,000 frank.
Commissie loon op den verkoop van :
fiscale waarden : 2,400,000 frank;
lijfrentezegels : 1,216,000 frank;
Vergoeding voor de verrichtingen gedaan voor rekening van de
Spaarkas : 12,254,000 frank.

Afgezien van deze bezoldiging, verleent de spaarkas ieder jaar een propagandapremie, die het personeel van Posterijen afstaat ten bate van de sociale werken van dit bestuur. Voor het dienstjaar 1945, bedroeg deze premie 4 miljoen 634,000 frank.

In de rekeningen komen eveneens de ontvangsten van de cheks en giro's voor.

* *

Het Beheer van Posterijen dient geluk gewenscht voor de bezorgdheid waarvan het blijk geeft om zijn toestand officieus op te maken. Er dient evenwel toegegeven dat in commercieel opzicht een dusdanige rekening weinig voldoening schenkt. Dit is des te meer betreurenswaardig, daar de post een zeer degelijk bestuur is. Alleen een balans met een winst- en verliesrekening zal toelaten de inspanningen van dit Bestuur naar haar juiste waarde te schatten.

In den loop der bespreking, heeft de Minister aan de Commissie medegedeeld dat hij een ontwerp onderzoekt om aan de posterijen het statuut van een zelfstandige regie te geven.

Wij dringen aan opdat dit ontwerp spoedig zou worden verwezenlijkt.

DE POSTCHECKREKENINGEN.

FINANCIEELE DIENSTEN.

Het Postcheckambt kent sedert de bevrijding een bedrijvigheid die tot nog toe nooit werd bereikt.

De tenuitvoerlegging der besluiten betreffende de munthervorming heeft aanleiding gegeven tot een aanzienlijke toeneming van werk; er diende, onder meer, overgegaan tot het overschrijven op speciale rekeningen van meer dan 400,000 deposito's van oude bankbiljetten.

Het huidig belang van het Postcheckambt blijkt uit de volgende cijfers op 1 Januari :

Aantal aangeslotenen in 1940 : 450,895;

Aantal aangeslotenen begin 1946 : 559,184;

Aantal aangeslotenen einde Mei 1946 : 576,216.

Aantal verrichtingen jaar 1939 : 102 miljoen;

Aantal verrichtingen jaar 1940 : 62 miljoen;

Aantal verrichtingen jaar 1945 : 83 miljoen;

Aantal verrichtingen 4 eerste maanden van 1946 : 36 miljoen.

Bedrag der inschrijvingen in 1939 : 433 milliard;

Bedrag der inschrijvingen in 1940 : 305 milliard;

Bedrag der inschrijvingen in 1945 : 841 milliard;

Bedrag der inschrijvingen 4 eerste maanden 1946 : 440 milliard.

Globaal bezit (particulier + Staat) :

1939 : 4,329 millioen;

1940 : 5,198 millioen;

1945 : 21,116 millioen;

April 1946 : 22,702 millioen.

Bij de ontleding van de rekeningen, bekomt men de volgende uitslagen :

Aantal aangeslotenen einde Mei 1946 : 576,216.

a) gemiddeld bezit van Mei 1946 :

Rekenplichtigen van den Staat	fr. 8,777,000,000
Rekeningen der particulieren	16,577,000,000
Fr.	25,354,000,000

b) Globaal bezit voorkomend op de Postcheckrekeningen op 15 Juni 1946 :

Vrije loopende rekeningen	fr. 19,988,000,000
Tijdelijk geblokkeerde loopende rekeningen (40 %)	590,000,000
Definitief geblokkeerde rekeningen (60 %)	1,999,000,000
Bijzondere rekeningen geblokkeerde « biljetten »	
Tijdelijk (40 %).	78,000,000
Definitief (60 %)	738,000,000
Fr.	23,393,000,000

De postchecks boeken een gestadigen vooruitgang wat betreft het aantal aangeslotenen, maar de vooruitgang is nog veel meer uitgesproken op gebied van het bedrag der deposito's.

Deze bijval is trouwens ruim verdiend. Ondanks hun etatistischen aard, heeft het Bestuur der Posterijen een dienst weten op te richten die in alle opzichten ruim overtreft alles wat de banken hier en elders hebben kunnen tot stand brengen. Het Londensche bankstelsel met zijn tallooze agentschappen, is gemakkelijk voor het publiek en nochtans blijft het ver beneden de faciliteiten geboden door onze postchecks.

De Minister heeft aan de Commissie kennis gegeven van zijn verlangen om deze faciliteiten nog meer uit te breiden. Met dit doel ligt ter studie een ontwerp van decentralisatie van den Dienst der betaling van de checks aan toonder. Het doel is aan de inwoners van zekere groote steden toe te laten de check aan toonder onmiddellijk te kunnen trekken zooals dit reeds bestaat te Brussel.

Aan den anderen kant, werd aan den Minister gevraagd dat hij de mogelijkheid zou onderzoeken om in de magazijnen te kunnen betalen per check of overschrijving, zooals dit regelmatig gebeurt in Groot-Brittannië. De zeer talrijke voordeelen zoowel voor de belanghebbenden als voor den Staat, zijn veelvuldig. Door dit middel kan men hopen den omvang der in omloop zijnde bankbiljetten aanzienlijk in te krimpen.

Ten slotte, werd de vraag gesteld te weten of het niet zou nuttig zijn een geringen interest toe te kennen aan de deposito's, die een vast te stellen grens overschrijden. Met dit doel, werd er aan het Bestuur der Postchecks gevraagd over te gaan tot een zekere telling der rekeningen.

Het antwoord op de eene en op de andere vraag wordt gegeven in bijlage III.

Radio.

De Minister bestudeert een nieuw statuut voor den radio-omroep. In deze voorwaarden, werd het verkieslijk geacht de bespreking uit te stellen tot wanneer dit ontwerp zal ingediend zijn.

Wij hebben het nochtans nuttig geoordeeld enkele cijfers in te lasschen, die een algemeen beeld geven van de werking van het Instituut voor radio-omroep.

Uit deze cijfers treedt naar voren dat het aantal ontvangtoestellen heel wat geringer is dan in 1939. Onnoodig te zeggen dat dit resultaat aan den oorlog dient toegeschreven. Maandenlang was het niet mogelijk lampen in te voeren noch er in België te fabriceren. Deze moeilijkheid bestaat thans niet meer. Aan den anderen kant, hebben de constructeurs van toestellen hun werkzaamheid hervat. Een verbetering zal weldra aan het licht treden.

VERGELIJKENDE TABEL.

	JUNI 1939	JUNI 1945	JUNI 1946
Aantal betalende ontvangtoestellen	1, 130, 862	615, 736	± 710, 000
Bedrag der geïnde taxes (op de basis van 78 frank per toestel)	87, 570, 222 fr.	47, 205, 169	± 56, 000, 000
Personeelsterkte van het N. I. R. (met inbegrip van het vast artistiek personeel)	651	858	889
Aantal nationale en wereldprogramma's	2 nationale	2 nationale + 1 wereldprog.	2 nationale + 1 wereldprog.
Aantal gewestelijke programma's	0	3 Fransche 3 Vlaamsche	3 Fransche 3 Vlaamsche
Aantal uren uitzending van het wereldprogramma (Ruiselede naar Leopoldstad)	0	403 uren (7 maanden 1/2)	944 uren (6 maanden)
Aantal uren uitzending der nationale programma's (Fransch + Vlaamsch)	4, 600 u. Fransch, 4, 580 u. Vlaamsch	4, 487 u. Fransch 4, 576 u. Vlaamsch 760 u. (4 maanden) overschakeling Fr.	Fransch 2, 205 u. Vlaamsch 2, 295 u. Oversch. Fr. 1, 810 u. (6 maanden)
Aantal uren uitzending der gewestelijke programma's (3 Fr. + 3 Vl.)	0	7, 820 u. Fransch 8, 630 u. Vlaamsch	3, 831 u. Fransch 4, 296 u. Vlaamsch

N. B. — De gegevens van bovenstaande tabel omvatten niet diegene betreffende het zendstation en de administratieve en culturele diensten te Leopoldstad. Zij omvatten nochtans wel diegene aangaande den werelddienst die de berichten van Brussel naar Leopoldstad overseint.

Inlichtingen werden gevraagd betreffende den post met sterke zendkracht te Leopoldville. Deze laatste werd door den Belgischen Nationalen Radio-Omroep (Algemeene Directie te Londen) ingehuldigd op 16 Mei 1943.

Op technisch gebied, is de uitstraling van dit station van allereersten rang gebleken. Duizenden brieven, komende uit Groot-Brittannië, Zweden, IJsland, Nieuw-Foundland, U.S.S.R., Frankrijk, Portugal, Zwitserland, Canada, de Vereenigde Staten van Amerika, Tahiti, Britsch Indië, de kom van de Middellandsche Zee, Afrika, Guiana, enz., hebben het bewijs gebracht van een volmaakte uitzending naar de meest afgelegen streken. Men mag zeggen dat technisch dit station een werktuig van propaganda van allereersten rang betekent, dat het radiophonisch patrimonium van België aanzienlijk heeft verrijkt.

Van Mei tot October 1943, heeft Leopoldville programma's, bestemd voor België, uitgezonden in de beide landstalen. Deze programma's, die eveneens de overname van Belgische uitzendingen uit Londen en een andere uit New-York omvatten, strekten zich uit over 8 uur 15 per dag.

Op 31 October 1943, werden uitzendingen in vreemde talen ingericht ter bestemming van verschillende werelddeelen en loopende over 5 uur 15 per dag.

Op 4 Juni 1944, werden nieuwe uitbreidingen toegebracht aan de programma's. Vanaf dit oogenblik, zond Leopoldville uit gedurende acht uren naar België en zes uur 45 naar het buitenland.

De programma's bestemd voor het buitenland waren gewijd aan de Belgische propaganda. Zij werden uitgezonden in 9 talen : Fransch, Nederlandsch, Engelsch, Spaansch, Portugeesch, Luxemburgsch, Zuid-Afrikaansch, Turksch en Duitsch.

De gevolgen van deze propaganda konden worden nagegaan door de briefwisseling vanwege de hoorders. De post van Leo genoot veel bijval in het buitenland en vooral in Amerika.

Bij de bevrijding, beschikte Leopoldville slechts over een oorlogsinrichting verwezenlijkt ten koste van veelvuldige inspanningen. Het station zette zijn uitzendingen voort ondanks de moeilijke verbinding met Brussel, het gemis van personeel, enz.

Een ruim plan van herinrichting werd ter studie gelegd en definitief aangenomen in 1946, door den Beheerraad van het N.I.R. Het kwam er op aan tevens de plaats door Leo in den æther ingenomen en het aanzienlijk prestige tijdens den oorlog verworven, te behouden en het station ten dienste te stellen van de Belgische propaganda in het buitenland. Dit plan is thans in uitvoering en binnen enkele maanden zullen een nieuwe reeks programma's door Leo worden uitgezonden.

Deze nieuwe programma's zullen dagelijks loopen over 16 uur 20. Zij zullen in het begin het gebruik van 5 talen behelzen : Fransch, Nederlandsch, Engelsch, Portugeesch, Spaansch.

Bijzondere programma's zullen bestemd zijn voor de Belgen uit het moederland.

Wat betreft de programma's voor het buitenland, deze zijn bestemd :

- 1^o voor Zuid-Afrika en Nederlandsch-Indië (in het Nederlandsch);
- 2^o voor het Fransche Rijk van Afrika, van het Midden Oosten en van het Verre Oosten;
- 3^o voor het Britsche Rijk van het Midden Oosten en van het Verre Oosten;

- 4^o voor het Britsche Rijk van Afrika en van het Midden-Oosten;
- 5^o voor Nederland;
- 6^o voor Frankrijk en het Fransche Rijk;
- 7^o voor Zwitserland;
- 8^o Voor Groot-Brittannië;
- 9^o voor Brazilië;
- 10^o voor Canada, de Antillen en Latijnsch Amerika (in het Fransch);
- 11^o voor Midden-Amerika en voor Zuid-Amerika (in het Spaansch);
- 12^o voor de Vereenigde Staten.

Het te bereiken doel bestaat er in zoo getrouw mogelijk het beeld van België weer te geven in alle opzichten, nadruk te leggen op zijn bedrijvigheid, op de plaats die het inneemt in de wereld. De keuze der onderwerpen en de wijze van voorstelling moeten afwisselen volgens het land van bestemming. Aldus, op het oogenblik dat al de mogendheden er zich op toeleggen hun stem te doen hooren over de geheele wereld langs de korte golven, zal het moederland België, genietend van hetgeen tijdens den oorlog kon worden verwezenlijkt, onder de mogendheden een uitgelezen plaats blijven innemen.

* * *

De Commissie heeft de begrootingen voor 1945 en 1946 verworpen met vijf tegen vier stemmen.

Dit verslag werd goedgekeurd met 9 stemmen en 4 onthoudingen.

De Verslaggever,
AUG. DE BLOCK.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

BIJLAGE I.

De regeling van het Vervoer.

Het Bureau voor het Wegvervoer werd opgericht bij het Ministerie van Verkeerswezen bij koninklijk besluit, n^o 248, van 5 Maart 1936, houdende regeling van het vervoer van zaken door autovoertuigen.

Het Hoofd van den Dienst alsmede zijn plaatsvervanger worden benoemd door den Koning.

Krachtens voormeld besluit mag niemand, voor rekening van anderen en tegen bezoldiging, vervoer van zaken verrichten door middel van motorvoertuigen zonder vooraf vervoermachtiging te hebben bekomen.

Het is het Bureau voor het Wegvervoer dat met het uitreiken van de vervoermachtigingen is belast. De machtigingen zijn persoonlijk. Zij zijn ten hoogste vijf jaar geldig en gaan in één maand na de bekendmaking in het *Belgisch Staatsblad*. Voor het onderzoek der aanvragen worden, onder meer, in aanmerking genomen de noodwendigheden van het verkeer, alsmede de technische vooruitgang en de noodzakelijkheid, de veiligheid van het vervoer te verzekeren. Iedere aanvraag maakt het voorwerp uit van een afzonderlijk onderzoek. Bij het verleenen der vervoermachtigingen tracht het Bureau voor het Wegvervoer aan de gebruikers de ruimste vervoerfaciliteiten te verleenen terwijl het rekening houdt met de noodzakelijkheid dubbel gebruik te voorkomen en aan iedere wijze van vervoer het verkeer toe te kennen, waarvoor zij best is geschikt.

Het koninklijk besluit van 5 Maart 1936, heeft een Commissie van Beroep ingesteld bij dewelke beroep tegen de beslissing van het Bureau voor het Wegvervoer kan worden ingediend, hetzij door den verzoeker indien de machtiging geweigerd wordt, hetzij in geval de machtiging wordt verleend, door eenieder die wegens de toekenning van die machtiging van eenig nadeel doet blijken.

De Commissie van Beroep bestaat uit een voorzitter en vier leden, van Belgische nationaliteit, door den Koning benoemd op voordracht van den Minister van Verkeerswezen, voor den duur van drie jaar.

De voorzitter en leden houden op van de Commissie van Beroep deel te maken als zij den vollen leeftijd van 65 jaar hebben bereikt.

De voorzitter wordt gekozen wegens zijn speciale bevoegdheid.

Twee leden worden gekozen onder de kandidaten voorgedragen door de meest representatieve organisaties van handel en nijverheid.

Een lid wordt gekozen onder de kandidaten voorgedragen door de meest representatieve organisaties die de ondernemingen van wegvervoer groepeeren.

Een lid wordt gekozen onder de kandidaten voorgedragen door de maatschappijen die een spoorweg exploiteeren.

Een plaatsvervangende voorzitter en vier plaatsvervangende leden worden benoemd in dezelfde voorwaarden. De plaatsvervangende voorzitter mag worden gekozen onder de werkende leden.

De termijn van beroep bedraagt vijftien dagen te rekenen van den dag der bekendmaking in het *Staatsblad* in geval een machtiging wordt verleend, en te rekenen van den dag der kennisgeving van de beslissing aan belanghebbenden in de andere gevallen.

Het hooger beroep heeft opschorsende werking.

Indien het door de Commissie van Beroep uitgebracht advies met de beslissing van het Bureau voor het Wegvervoer overeenstemt, geeft zij hiervan kennis aan belanghebbenden en wordt de beslissing uitvoerbaar den dag van die kennisgeving.

In het tegenovergesteld geval, legt de Commissie van Beroep, het hooge beroep, vergezeld van haar met redenen omkleed advies, ter beslissing voor aan den Minister van Verkeerswezen. De beslissing van den Minister is uitvoerbaar den dag der beteekening aan belanghebbenden.

BIJLAGE II.

Toekenning van autovrachtwagens.

De toekenning der autovrachtwagens geschiedt volgens onderstaande procedure :

Een aanvraag om een vrachtwagen moet verplichtend ingediend worden op een formulier *ad hoc*, afgeleverd door het Bureau voor het Wegvervoer.

Voor iedere aanvraag wordt een dossier aangelegd, waarvan het inschrijvingsnummer vermeld wordt op het bewijs van ontvangst dat aan den aanvrager wordt toegestuurd.

De dossiers worden daarna gerangschikt per categorieën volgens den aard van de bedrijvigheid der aanvragers.

Op gelijkkluidend advies van het Comité der Prioriteitsrechten, afhangende van het Ministerie van Economische Zaken, werd er beslist dat de ingevoerde vrachtwagens over de verschillende bedrijvigheden zouden verdeeld worden in de navermelde verhoudingen :

Handels- en nijverheidsfirma's : 40 %;

Firma's die zich bezighouden met voedingswaren : 20 %;

Beroepsvervoerders : 40 %.

Voor de handels- en nijverheidsfirma's heeft het Ministerie van Economische Zaken het Bureau voor het Wegvervoer met de verdeling belast ; het Ministerie heeft evenwel aan het Bureau een lijst overgemaakt van een veertigtal bedrijfsraden en medegedeeld hoeveel procent van de vrachtwagens aan elk hiervan dient toegekend.

Binnen de perken van het contingent dat hem aldus is toegewezen, stelt elke bedrijfsraad de verdeelingen voor, rekening houdende met den toestand van elk van zijn leden. De tusschenkomst van het Bureau voor het Wegvervoer is er dus in hoofdzaak toe beperkt ervoor te waken dat de respectieve contingenten niet overschreden worden en de gebeurlijke dubbelgangen op te sporen, daar vele firma's van twee, drie of soms vier verschillende bedrijfsraden afhangen.

Voor de aanvragers die tot de voedingsnijverheid behooren, maakt het Ministerie van Ravitailleering geregeld de lijsten der begunstigde firma's aan het Bureau voor het Wegvervoer over. Die firma's worden dan bediend naar de rangorde waarin de lijsten ontvangen worden en binnen de respectieve perken van het contingent toegekend aan de bedrijvigheden afhangende van het Ministerie van Ravitailleering.

Voor de beroepsvervoerders, ten slotte, begunstigden die rechtstreeks door het Bureau voor het Wegvervoer worden aangewezen, geschieden de toekenningen volgens de eenvoudige regelen waarover het Verbond der Vervoerders en de beroepsverenigingen van het land zich akkoord verklaard hebben.

In het eerste stadium wordt er een eerste vrachtwagen toegekend aan elk vooroorlogsch beroepsvervoerder, die ten gevolge van de vijandelijkheden (opeisching, vernieling, enz.) gansch van zijn materieel beroofd is geworden. Een prioriteitsrecht wordt terzelfder tijd toegekend aan die vooroorlogse beroepsvervoerders, die zich kunnen beroepen op den titel van politiek gevangene of krijgsgevangene.

Dit eerste stadium is op het punt van afgesloten te worden; het Bureau voor het Wegvervoer kent immers thans een vrachtwagen toe aan elk vroeger vervoerder die het eenig voertuig dat hij vóór den oorlog had, verloren heeft.

Zoodra dit stadium volledig zal afgewikkeld zijn, zal het Bureau voor het Wegvervoer overgaan tot het tweede stadium. In den loop daarvan, zullen de vrachtwagens toegekend worden volgens een puntenstelsel en naar rato van de verloren voertuigen.

Er zij opgemerkt dat, telkens een aanvrager een voertuig toegewezen krijgt van een merk dat niet naar zijn gading is, hij aan den gewestelijken verdeeler van dit merk mag meedeelen dat hij afziet van het hem aangeboden voertuig en terzelfder tijd aan het Bureau voor het Wegvervoer merk en type van het voertuig dat hij verkiest, mag laten kennen. Dit Bureau beijvert zich om de gewenschte verandering uit te voeren in het minimum van tijd, overeenkomstig het aantal beschikbare wagens van het verkozen merk.

Voor het overige, is het vanzelfsprekend dat de documentatie van den bevoegden dienst ter plaatse mag geraadpleegd worden door de leden van het Parlement (zich wenden tot het Bureau voor het Wegvervoer, Wetstraat, 13, te Brussel).

BIJLAGE III.

Onderverdeeling der rekeningen en toekenning van een intrest.

Aantal rekeningen waarvan het bezit op 15 Juni 1946 hooger was dan 1 miljoen frank : 1,622.

De onderverdeeling in bezittingen van 500,000 frank tot 1 miljoen frank, van 100,000 frank tot 500,000 frank, van 10,000 tot 100,000 frank en van minder dan 10,000 frank, zou aanleiding geven tot het raadplegen van 576,000 posten en tot hun onderverdeeling volgens de gewenschte schaal. Een proefneming, loopende over een vijfhonderdtal rekeningen, laat toe den duur van dit werk op 480 uren te schatten. Het Postcheckambt lijdt op dit oogenblik onder een schaarschte van personeel en materieel, en de agenten zijn bijna dagelijks verplicht bijkomende prestaties te leveren. Ook vraag ik dat deze aanzienlijke arbeid hun enkel zou worden opgelegd in geval van volstreekte noodzakelijkheid.

Het vraagstuk der toekenning van een interest aan al de titularissen of aan diegene wier bezit een zekere som bereikt, werd reeds herhaaldelijk gesteld.

Bij den oorsprong van den Dienst (1913) bracht alleen de waarborgdeposito, die toen op 100 frank was vastgesteld, een interest van 3 % 's jaars op voor den titularis van de rekening, maar deze interest zelf werd naderhand afgeschaft, omdat hij werkelijk zou onbeduidend geweest zijn en buiten verhouding tot de kosten der prestaties waartoe het in rekening brengen daarvan aanleiding zou hebben gegeven.

Immers, het bedrag van den waarborg-deposito werd achtereenvolgens verlaagd tot 50, tot 25 en ten slotte tot 10 frank.

Wat betreft de niet-rendeering ten bate van den titularis van de overige kapitalen die op zijn postcheckrekening voorkomen, dient er opgemerkt dat artikel 138 van het koninklijk besluit van 10 September 1936, houdende wijziging van de organieke reglementeering van de post, welk artikel de vroegere wettelijke bepalingen weergeeft, bepaalt dat het bezit op de rekening geen interest opbrengt. De wetgever heeft inderdaad geoordeeld dat het Postcheckambt niet tot taak had het spaargeld aan te trekken en het interest te doen opbrengen, maar dat dit ambt slechts een voorloopige depositohouder moest zijn waarvan de bijzonderste taak was de vlugge, eenvoudige en weinig kostelijke regeling der verhandelingen tusschen schuldenaars en schuldvorderaars. Het gemis van interest wordt trouwens ruimschoots vergoed door de bijzondere voordeelen welke de houders van een rekening in België genieten : kosteloosheid der giro's, portvrijdom voor de omslagen gericht tot den Dienst der Postchecks en, voor de verzendingen van den dienst naar de titularissen ; kosteloosheid der bijzondere mededeelingen op de bulletins van storting, op de checks en op de giro's ; aflevering van een kosteloos uittreksel uit de rekening telkens een verichting op de rekening wordt ingeschreven ; vrijstelling van het zegelrecht voor de verschillende orders ; vrijstelling van het fiscaal recht voor de kwijtingen op de assignaties.

Wij voegen er bij dat in de overgrootste meerderheid der landen die een checkdienst bezitten, er aan de titularissen geen interest wordt verleend. In de landen waar deze interest werd behouden, werd hij achtereenvolgens verlaagd tot bijna bespottelijke bedragen.

Trouwens, de titularissen wier rekening een sterke beweging van fondsen vertoont, kunnen vragen dat de sommen boven een bepaald bedrag van ambtswege en dagelijks zouden worden overgedragen op een bank naar keuze. Het Postcheckkambt voert deze giro's uit mits een bijzondere taxe.

