

BELGISCHE SENAAT

ZITTING 1946-1947.

VERGADERING VAN 26 JUNI 1947.

Verslag uit naam van de Commissie van Verkeerswezen belast met het onderzoek van het wetsontwerp houdende de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1947.

(Zie de n^{rs} 4-XX, 113, 189, 239, 240, 281 (zitting 1946-1947) en de Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergaderingen van 29 en 30 April, 6, 7 en 8 Mei 1947); n^r 145 (zitting 1946-1947) van de Senaat.)

Aanwezig : de hh. DELPORT, voorzitter; CASTERMAN, DE HAECK, Graaf DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DONVIL, JESPER, KNOPS, NEELS, STEYAERT, SPREUTEL, STRUVAY, VERGEYLEN, WALLAYS en DE BLOCK, verslaggever.

INHOUD.

	Bladz.
1. — WIJZIGINGEN AAN DE BEGROTING	3
2. — CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGDHEDEN	5
3. — ZEEWEZEN :	
I. Koopvaardij	10
II. Zeevisserij	10
III. Zeemacht	17
4. — DE POST	18
5. — BESTUUR DER POSTCHECKS.	22
6. — TOERISME	24

7. — HET VERVOER :

I. De N. M. B. S. :

1 ^o De voorschotten van de Staat aan de N. M. B. S.	25
2 ^o De tekorten bij de N. M. B. S.	28
3 ^o De huidige toestand van de N. M. B. S.	30
4 ^o Allerhande opmerkingen en inlichtingen	35
5 ^o De electrificatie van 1.500 kilometer lijnen	37

II. De N. M. V. B. 39

III. Het wegvervoer 39

IV. De coördinatie van de vervoermiddelen 41

8. — LUCHTVAART :

1 ^o De luchtvaarterreinen	43
2 ^o Constructie	44
3 ^o De luchtvaartlijnen	45

9. — DE RADIO-OMROEP 48

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

WIJZIGINGEN AAN DE BEGROTING.

De begroting, gestemd door de Kamer der Volksvertegenwoordigers zal wijzigingen ondergaan ingevolge de beslissing van de Regering tot vermindering der uitgaven. Het bedrag van de tot heden beoogde kredietverminderingen zal 212.474.000 frank bereiken.

Anderzijds, werden voorstellen tot kredietvermeerderingen, gerechtvaardigd door de evolutie van de sedert het opmaken van de begroting ontstane behoeften, aan het Ministerie van Begroting voorgelegd voor een bedrag van 25 miljoen 875.000 frank (1) samengesteld als volgt :

A. — GEWONE UITGAVEN.

15.000.000 frank voor de brandstof ten behoeve van de pakketboten Oostende-Dover;

1.500.000 frank voor het bouwen van een vrachtvliegtuig en voor de vorming van piloten.

B. — UITZONDERINGSUITGAVEN.

500.000 frank voor de expeditie van de professoren Picard en Cosyns;

1.255.000 frank voor het drukken van het *Toeristenboekje*;

2.500.000 frank voor de aankoop en het in goede staat stellen van dienst-vliegtuigen;

120.000 frank voor de uitrusting van de telefooncentrale van het C.B.B.;

5.000.000 frank voor de studiekosten van de Toeristische Tentoonstelling in de Maasvallei en in de Ardennen.

Indien deze verminderingen en vermeerderingen worden verwezenlijkt zal de begroting volgend uitzicht vertonen :

	TOTALEN	VERMEERDERING OF VERMINDERING OP 1946	
		in cijfers	in %
Gewone uitgaven. fr.	1.916.532.800	+ 656.245.500	+ 52 %
Uitzonderingsuitgaven	43.145.000	— 55.895.000	— 56 %
Uitgaven voortvloeiende uit de oorlog.	713.593.000	— 185.672.000	— 20 %
Zeemacht	51.859.000	+ 1.684.000	+ 3,3 %
TOTALEN . . . fr.	2.725.129.800	416.362.500	

(1) Behalve deze vermeerderingen, moet in het hoofdstuk « Uitgaven voortvloeiende uit de oorlog » een krediet van 425.000.000 frank voorzien worden tot dekking van de door de Staat verleende waarborg voor de verrichtingen van de V.O.Z.O.R. (besluitwet van 27 Februari 1947). (Zie verslag van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, Gedr. st. n^o 239).

Bij groepering van de wijzigingen per bestuur bekomt men volgende uitslag :

BESTUREN EN DIENSTEN	VERMEERDERING OF VERMINDERING MET BETREKKING TOT 1946	
	Vôôr wijzigingen	Na wijzigingen
Algemeen Secretariaat fr.	+ 9.622.250 (2)	+ 9.622.250
Bestuur van het Vervoer	— 5.743.200	— 10.743.200
Centraal Bureau voor Benodigdheden	+ 190.000	+ 310.000
Commissariaat-generaal voor Toerisme	+ 17.950.000	+ 24.205.000
Bestuur van het Zeewezen	+ 22.718.150	— 51.644.150
Bestuur der Luchtvaart	+ 51.245.000	+ 50.245.000
Bestuur der Posterijen	+ 484.407.300	+ 468.007.300
Dienst der Brandstoffen	+ 25.000.000	+ 25.000.000
Bureelbenodigdheden	+ 55.000.000	+ 55.000.000
Kledingdienst	+ 11.000.000	+ 11.000.000

Indien men de kredieten onderzoekt per aard van uitgaven, komt men tot de vaststelling dat de vermeerderingen voortvloeien uit :

Wedden fr.	+ 444.212.500
Materieel	+ 205.554.500
Subsidiën en tegemoetkomingen	— 6.034.500
Allerlei	+ 12.513.000
Uitzonderingsuitgaven	— 55.895.000
Uitgaven voortvloeiende uit de oorlog.	— 185.672.000
Zeemacht	+ 1.684.000
TOTAAL. . fr.	416.362.500

De voornaamste oorzaken van de vermeerderingen zijn voldoende bekend. Het schijnt ons dus nutteloos er bij stil te staan.

(1) Rekening gehouden met het feit dat de kredieten voor het personeel van het C.B.B. in 1946 in die van het Algemeen Secretariaat begrepen waren.

CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGDHEDEN.

A. — ALGEMENE BESCHOUWINGEN.

Vooreerst dienst er op gewezen dat het Centraal Bureau voor Benodigdheden een zelfstandige dienst is welke afhangt van het Algemeen Secretariaat van het Ministerie van Verkeerswezen en, in zijn schoot, de drie diensten groepeert waarover de inlichtingen worden gevraagd, inzonderheid : Kledingdienst, Bureau voor Benodigdheden, Dienst der Brandstoffen.

1^o *Oprichting van het C.B.B.*

Het door de oprichting van het C.B.B. nagestreefde hoofddoel is de aanvragen om de voor de werking van de ministeriële departementen nodige verschillende producten te centraliseren, ten einde, door de massale aankoop van die producten, lagere prijzen te bekomen dan die welke in geval van aankoop bij kleine hoeveelheden zouden verkregen worden.

Het C.B.B. bestaat thans uit het vroeger Centraal Bureau voor Drukwerken, opgericht bij koninklijk besluit van 25 September 1926, het Kledingfonds van Posterijen en Telegrafen, bij koninklijk besluit van 6 September 1932 overgebracht naar het Bestuur der Posterijen en bij het Centraal Bureau voor Drukwerken opgenomen bij besluit van de Regent dd. 3 Februari 1945, en, ten slotte, uit de Dienst der Brandstoffen, opgericht bij besluit dd. 30 Mei 1941 van de Secretaris-generaal.

Bij het besluit van de Regent dd. 31 Maart 1945, zijn de voormelde verschillende diensten versmolten onder de benaming van het Centraal Bureau voor Benodigdheden. Ten slotte, bij besluit van de Regent dd. 5 September 1946, tot vaststelling van de kaders van het Departement van Verkeerswezen, is de Rijksmeubelendienst in beginsel opgenomen bij het C.B.B.

Daar die versmelting tot nu toe niet officieel werd bekrachtigd, is te dien einde een voorstel ingediend.

2^o *Werking van de diensten van het C.B.B.*

De Kledingdienst heeft tot opdracht aan de personeelsleden van het Departement van Verkeerswezen en van het Departement van Openbare Werken, die de uniform moeten dragen, de bij de ter zake geldende reglementen voorzien uniformen en uitrustingen te leveren. Bovendien levert die Dienst eveneens, doch tegen terugbetaling, aan sommige bedienden van de Staat of parastatale diensten, die zulks aanvragen, werkkleren, bij voorbeeld : overalls, stofjassen, enz.

De Dienst der Brandstoffen levert de steenkolen en het brandhout aan al de Ministeries en aan sommige parastatale organismen.

Ten slotte, het Centraal Bureau voor Benodigdheden levert aan al de departementen het papier, de drukwerken bindwerken, brochures en kantoorbehoeften, als schrijf- en rekenmachines, potloden, pennen, inkt, enz.

Het aankopen van die verschillende producten geschiedt in beginsel bij openbare aanbesteding of bij onderhandse aanbesteding zo het specialiteiten geldt waarvoor de leveranciers gekend zijn. Voor sommige van die aankopen worden leveringsvoorwaarden voor globale bestellingen opgemaakt; die bestellingen geschieden volgens de aanvragen welke bij het einde van het lopend jaar toekomen van de verschillende aanvragende departementen.

De aldus aangeschafte hoeveelheden zijn belangrijk. Voor de Kledingdienst kunnen wij melding maken van ongeveer 40.000 meter laken en voering voor het maken van uniformen.

Wat de Dienst der Brandstoffen betreft, werden zowat 180.000 ton steenkolen uitgedeeld voor het jaar 1946 en de ramingen voor 1947 bedragen ongeveer 170.000 ton.

Ten slotte, voor de Dienst voor Papier, Drukwerken en Kantoorbehoeften, kunnen wij melding maken van behoeften aan papier ten bedrage van zowat 6.000 ton, van verschillende honderden schrijf- en rekenmachines en van duizenden stuks voor de 1.900 andere verschillende artikelen welke door de diensten van de Staat gebezigd worden.

3^o Koopprijs.

Wat de brandstoffen en de papierleveringen betreft, is het voor het ogenblik onmogelijk te spreken van oproep tot de mededinging, wegens het bestaan van het Belgisch Kolenbureau, het Belgisch Cokesbureau en het Belgisch Papierbureau, welke organismen van het Ministerie van Economische Zaken afhangen en de prijs alsmede de verdeling van die stoffen onder de verschillende leveranciers van het C.B.B. bepalen. Voor de andere door het C.B.B. gekochte producten, levert het vrij spel der concurrentie de laagste prijzen op; deze worden echter nagegaan volgens de besluiten door de Minister van Economische Zaken genomen inzake prijzen en lonen.

Het is wel verstaan dat in normale tijd, het uitschrijven van openbare aanbestedingen aan de Staat veel voordeliger prijzen zal opleveren dan die welke hij thans bekomt, omdat voor het ogenblik het C.B.B., gelet op de bevoorradingsmoeilijkheden en op het gebrek aan aanbiedingen, bezwaarlijk bijkomende verminderingen op de officiële prijzen kan opleggen. Nochtans werden reeds zekere kortingen toegestaan, inzonderheid wat betreft de papierleveringen. Die kortingen bedragen fr. 0,09 voor de bestellingen van 3.000 kilogram en fr. 0,15 voor die van meer dan 10.000 kilogram. Voor de machines bekomt het C.B.B. thans 10 % korting op de officiële prijzen. Vóór de oorlog, bereikte die korting in sommige gevallen 40 % wegens de grote aangekochte hoeveelheden.

De huidige mededinging op economisch gebied brengt voor sommige producten een vermindering teweeg, terwijl zich een verhoging voordoet voor andere producten, die afhankelijk zijn van de invoer van grondstoffen. Nochtans, over het geheel beschouwd, valt het niet te betwijfelen dat de massale aankoop van producten een gelukkige weerslag heeft op de door de leveranciers gevraagde prijzen.

4^o Verkoopprijs.

De door het C.B.B. aangekochte producten worden aan de departementen, die er om vragen, geleverd tegen de kostprijs, zonder de algemene of de beheerskosten van het C.B.B. in rekening te brengen. Uitzondering op die regel wordt evenwel gemaakt ten aanzien van de Dienst der Brandstoffen, waarvoor al de kredieten voor de aankoop van brandstoffen op de Dienst der Brandstoffen worden gecentraliseerd en er derhalve geen verkoop in de eigenlijke zin van het woord is.

Ieder jaar krijgen de departementen een opgave van de rekeningen der kolenleveringen voor ieder van hun diensten gedaan. Op die opgave worden vermeld het getal geleverde tonnen en de kostprijs er van.

De kostprijs is gegrond op de officiële aankoopprijs, verhoogd met de algemene kosten; deze laatste worden berekend met inachtneming van het algemeen gemiddelde van de kosten van vervoer per spoorweg, te water en per vrachtwagen, benevens het algemeen gemiddelde van de kosten van bestellingen en keldering, plus de globale prijs van de ontbrekende tonnen die niet konden gerecupereerd worden, het staan- en liggeld en andere toevallige uitgaven, plus ten slotte de beheerskosten.

De statistieken voor het dienstjaar 1946 zijn nog niet afgesloten, doch de algemene kosten kunnen nu reeds op ongeveer 175 frank per ton kolen geschat worden.

5^o *Winst voor de Staat.*

Gelet op de beschouwingen hiervoren, is het uiterst moeilijk voor het ogenblik te zeggen of de winst, door het C.B.B. over het geheel aan de Staat bezorgd, aanzienlijk is.

Enkele voorbeelden bevestigen nochtans dat de werking van het C.B.B. gunstig is voor de Schatk. st. Bijbehorende lijst geeft de door het C.B.B. bekomen prijsverschillen op met betrekking tot de prijzen gevraagd voor aankopen bij geringe hoeveelheden.

6^o *Boekhouding van het C.B.B.*

In de boekhouding van het C.B.B. vindt men nog de weerspiegeling van de toestanden in de verschillende diensten waaruit het C.B.B. bestond vóór hun versmelting.

a) Aldus zijn — wat de diensten voor papier, drukwerken en bureelbehoeften betreft — de op de begroting van het Departement van Verkeerswezen ter beschikking van het C.B.B. gestelde kredieten de resultante van de gedeeltelijke kredieten voorzien voor aankoop van de producten en vermeld op de begrotingen der andere departementen.

Het krediet waarover het C.B.B. beschikt dient tot betaling van de aankopen die het doet, en deze worden aan de andere departementen gefactureerd na levering, waarbij de invordering geschiedt door middel van de Rijksmiddelenbegroting.

b) Wat betreft de Dienst der Brandstoffen en de Kledingdienst, heeft het ter beschikking van het C.B.B. gesteld krediet zijn tegenwaarde niet in de begroting der overige departementen, zodat de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen blijkbaar bezwaard is met belangrijke sommen die niet voor zijn eigen bedrijvigheid bestemd zijn.

7^o *Facturering.*

De Dienst der Brandstoffen maakt voor de Staatsbesturen geen facturen op, doch een « algemene rekening », welke door de Dienst der Brandstoffen na afsluiting van de schrifturen van het dienstjaar wordt toegezonden.

Sommige organismen, die over een begroting of over eigen gelden beschikken, zijn tot de terugbetaling van de prijs der leveringen gehouden. De Dienst der Brandstoffen zorgt voor de invordering.

Voor de andere diensten worden, terzelfder tijd als de leveringen, voorlopige facturen aan de besturen gezonden. Die facturen worden eventueel opgenomen in gezamenlijke facturen welke tot terugvordering van de door het C.B.B. voorgeschoten sommen aanleiding geven.

8° Herinrichting van het C.B.B.

Het ligt in de bedoeling van het Departement van Verkeerswezen het C.B.B. te reorganiseren, ten einde die twee soorten boekhouding eenvormig te maken.

De voorgenomen herinrichting zou berusten op het principe dat er, in iedere handelsverrichting, twee fasen zijn :

- 1° de aankoop van de goederen;
- 2° de verdeling van die goederen tegen invordering.

Het toekomstig C.B.B. zou dus omvatten :

1° een directie der aankopen, waarvan de verschillende burelen zouden belast zijn met al de verrichtingen met het oog op de aankoop der producten, onder inachtneming van het principe der openbare aanbesteding;

2° een directie van de verdeling, bestaande uit de diensten belast met het keuren, het verdelen, het opslaan en de boekhouding van de producten.

De nieuwe inrichting van de boekhouding van het C.B.B. zou berusten op het principe van de handelsboekhouding, zodat inzonderheid de algemene kosten zouden gekend zijn.

I. — Opgave van enkele prijzen betaald door het Centraal Bureau voor Benodigheden, vergeleken met die van de groothandel.

OPGAVE VAN DE ARTIKELS	Eenheid	Gemiddeld jaarlijks verbruik	Prijzen bij de groot- handelaars	Prijzen betaald door het C.B.B.
Houtpapier.	Kg.	5.000.000	fr. 12,30	fr. 11,02
Houtvrijpapier.	Kg.	1.000.000	17,60	14,08
Duplicaatpapier	riem	100.000	46,00	43,20
Gewone potloden	gros	2.000	236,00	168,50
Hechtspelden (grote)	doos	35.000	3,00	2,13
Vloeiblokken n° 2.	stuk	3.500	22,00	14,80
Zwarte inkt blue-black	liter	6.000	22,75	11,00
Inktpot met hevel 65 m/m	stuk	6.000	10,90	4,35
Spelden 26 m/m	doos 500 gr.	3.000	25,80	21,20
Carbon 21,5 × 33.	doos van 200	8.500	94,50	74,00
Vlaktgom	doos 1/2 kg.	40.000	50,00	38,70
Penhouders.	gros	300	450,00	340,00
Studentenschrijfboeken 24 bladzijden	stuk	9.500	3,95	2,25
Schrijfmappen.	stuk	2.500	27,50	19,50
Stencils.	doos van 48	12.000	180,00	142,00

II. — *Voorbeeld van prijzen voor brandstoffen betaald door de Dienst der Brandstoffen, vergeleken met die van de private handel.*

Nemen wij de prijs in de Brusselse agglomeratie als gemiddelde prijs voor België, dan kan men zich met de volgende vergelijking voor de levering van een ton *magere* steenkool 5/10, bij voorbeeld, rekenschap geven van de prijzen bekomen door tusschenkomst van de :

<i>Dienst der Brandstoffen :</i>		<i>door de kleinhandel.:</i>	
Door Cobechar gefactureerde prijs fr.	840		fr. 840
Algemene kosten (forfaitaire som voor 1946)	175	Vervoerkosten (officieel tarief) .	85
		Levering stortgoed (officieel tarief)	175
		Keldering (officieel tarief) . . .	75
Samen . . . fr.		1.015	Samen. . fr. 1.175

In 1946 zijn, voor geheel het land, door de Dienst der Brandstoffen 136.000 ton steenkolen en 40.000 ton cokes geleverd.

III. — *Voorbeeld van prijzen voor stoffen betaald door de Kledingdienst, vergeleken met die van de private handel.*

OPGAVE VAN DE ARTIKELS	Eenheid	Gemiddeld jaarlijks verbruik	Prijzen in de kleinhandel	Prijzen betaald door het C.B.B.
Laken voor kostuum (kaardwol) . . .	meter	18.000	245,00	168,00
Laken voor kostuum (kamwol) . . .	meter	18.000	225,00	150,00
Laken voor mantel	meter	10.000	260,00	180,00
Allerhande voering	meter	45.000	35 tot 40 fr.	25,00
Stofjassen	meter	4.000	210,00	172,00

Opmerking. — Wij hebben de inlichtingen overgenomen zoals zij ons door het Departement werden verstrekt. Zonder in bijzonderheden te treden, menen wij dat het nodig is die dienst op een werkelijke handelsvoet in te richten zodat elk jaar een balans en een winst- en verliesrekening kan opgemaakt worden.

De prijsverschillen zijn ontegensprekelijk een factor van belang. Het is evenwel niet mogelijk met juistheid te zeggen in welke mate die prijs zou moeten worden verhoogd om rekening te houden met de door het Ministerie van Verkeerswezen ten laste genomen algemene kosten, als die voor huishuur, verlichting, verwarming, wedden, enz. Uit een zeer ruwe berekening blijkt dat, zo met de wedden rekening wordt gehouden, de prijzen ongeveer 5 % zouden stijgen.

ZEEWEZEN.**I. — KOOPVAARDIJ.**

Reeds vorig jaar hebben wij met nadruk gewezen op de dringende noodzakelijkheid maatregelen te treffen om de tonnenmaat der koopvaardijvloot merkkelijk te verhogen. Een inspanning werd gedaan. Aan het einde van dit jaar zal de tonnemaat ietwat hoger zijn dan vóór de oorlog. (Zie verslag van de Kamer der Volksvertegenwoordigers, doc. 239, waarin trouwens andere nuttige inlichtingen gegeven worden.)

In de geest van al de leden van uw Commissie, moet die bezorgdheid worden opgevat in de zin van een verhoging van de vooroorlogse tonnenmaat. Welnu, op dat gebied werd niets verwezenlijkt. Die toestand is des te minder te begrijpen daar de Regering op dat punt de mening van de Parlementaire Commissies schijnt te delen. Het ware trouwens onbegrijpelijk dat er een andere mening kon op nagehouden worden. Het Ministerie van Invoer heeft aan vracht alleen verscheiden milliarden moeten uitgeven. Welnu, het grootste gedeelte van die uitgave is moeten betaald worden in dollars der U.S.A., aan welk devies het land steeds behoefte heeft. Met een machtiger koopvaardij hadden de betalingen in dollars merkkelijk kunnen verminderd worden.

Ons werd bevestigd dat de vracht per ton voor het vervoer van Amerikaanse kolen, laad- en loskosten niet inbegrepen, gedurende het jaar 1946 schommelde tussen 10.25 dollars tot 10.75 dollars.

Daar wij 1.364.453 ton ingevoerd hebben, is het gemakkelijk om uit te rekenen welke geweldige sommen alleen voor in dollars betaalbare vrachten zijn moeten uitgegeven worden.

Door het uitschakelen van de Duitse en Japanse rederijen was ons een enige gelegenheid geboden om vaste voet te krijgen op nieuwe scheepvaartlijnen. Ongelukkig is er veel tijd verloren gegaan. Zo niet zeer spoedig en krachtadig wordt opgetreden, zal de laatste kans verkeken zijn om in zekere mate te profiteren van een uitzonderlijke en voorbijgaande toestand. Een bron van aanzienlijke inkomsten zal voor ons verloren zijn, alsmede zeer grote toekomstmogelijkheden voor de Belgische scheepswerven. Zulks wil niet zeggen dat de verhoging van de tonnenmaat der Belgische koopvaardij onmogelijk zou geworden zijn; maar het zal echter lastiger gaan en de te overwinnen moeilijkheden zullen veel groter zijn.

Wij dringen er eens te meer op aan dat de Regering van bekwame spoed blijk zou geven door bij het Parlement ontwerpen aanhangig te maken die de koopvaardij uit het slop zullen kunnen halen waarin zij sedert jaren vastzit.

II. — ZEEVISSERIJ.

Vis is een gezond voedsel waarvan de voedingswaarde niet betwist wordt. Vis kan zonder bezwaar het vlees vervangen. Dit laatste moet worden ingevoerd, terwijl de vissers in staat zouden zijn grotere hoeveelheden vis aan te voeren, zonder dat het land deviezen zou moeten uitgeven. Sedert vele jaren wordt propaganda gevoerd tot verhoging van het visverbruik in het land.

Wij hebben het nuttig geacht aan de Hoge Vergadering enige inlichtingen te verstrekken aan de hand waarvan zij een algemene kijk zal krijgen op de evolutie van die belangrijke tak van 's lands economie.

Evolutie van het effectief der Belgische vissers :

1912 : 2.039

1920 : 1.504

1930 : 1.905

1940 : 2.104

1946 : 1.992

Effectief der vissersvloot :

	Aantal onder-nemingen	Aantal vaar-tuigen	Totale tonnen-maat netto	Zeil	Zeil met hulp-motor	Motor	Stomers	Open boten
1912	475	523	8.143	305	16	—	26	176
1920	507	585	7.069	269	18	—	35	263
1930	476	529	7.453	—	—	381	36	112

	TYPE I 8 tot 75 P.K. 2 tot 37 B.T.		TYPE II 80 tot 120 P.K. 23 tot 68 B.T.		TYPE III 120 tot 239 P.K. 45 tot 109 B.T.	
	Aantal	Ton	Aantal	Ton	Aantal	Ton
December 1939	236	3.988	85	3.408	123	9.241
December 1946	250	3.774	72	2.365	108	7.173
30 April 1947	344	2.680	77	2.529	104	7.115

	TYPE IV 240 tot 350 P.K. 91 tot 160 B.T.		TYPE V 450 tot 700 P.K. 197 tot 336 B.T.		TOTALEN	
	Aantal	Ton	Aantal	Ton	Aantal	Bruto-Ton
December 1939	44	5.355	22	6.045	510	2.8087
December 1946	35	4.241	14	4.980	479	22.533
30 April 1947	39	4.740	15	5.503	479	23.567

Getal eigenaars van schepen :

1912 : 475

1920 : 507

1930 : 476

1940 : 438

1946 : 413

Hoeveelheid en waarde van de in de vissershavens geloste vis, volgens het Instituut voor de Statistiek :

HAVEN	GEWICHT IN KILOGRAM :		
	Gemiddelde voor de jaren 1936-1938	1945	1946
Oostende	32.946.905	22.356.587	56.296.061
Blankenberge	480.380	1.571.100	576.038
Zeebrugge	4.313.702	8.157.290	7.775.228
Nieuwpoort	1.630.358	13.518.788	5.046.468
TOTALEN.	39.471.845	45.603.765	69.693.795
WAARDE :			
Oostende	93.215.237	275.367.105	335.792.903
Blankenberge	1.948.188	16.586.285	5.090.216
Zeebrugge	20.701.064	84.837.614	80.627.208
Nieuwpoort	4.813.260	86.971.428	24.361.108
TOTALEN.	120.677.749	463.762.432	445.871.435

Uit die cijfers kunnen wij enkele conclusies trekken :

a) het effectief der vissers lijkt zich te vestigen rond 2.000;

b) het getal eigenaars van schepen vermindert aanhoudend. Het kleinbedrijf dat te lijden heeft onder de mededinging van de financieel machtiger rederijen, gaat achteruit. Die staat van zaken is te wijten aan het feit dat de moderne schepen zeer duur kosten. De uitschakeling van de kleine eigenaars is een gevaar voor de toekomst van de zeevisserij;

c) de hoeveelheden zijn geweldig toegenomen en de ravitaillering van het land heeft er gelukkig voordeel bij gehad. Nochtans wijzen de prijzen op een daling die nadelige gevolgen kan meebrengen zo zij aanhoudt. De gemiddelde prijs bedroeg grosso-modo 3 frank het kilo voor het tijdperk 1936-1938. Hij is iets hoger dan 10 frank in 1945, zegge een verhogings coëfficiënt van 3,5. In 1946 is de prijs tot beneden 7 frank gedaald, hetgeen niet eens een coëfficiënt van 2,3 vertegenwoordigt;

d) wij hebben geen cijfers inzake de evolutie van de verkoopprijs in het binnenland. Wij menen ons niet te vergissen als wij zeggen dat de prijsdaling minder gevoelig geweest is. In alle geval, er is een te groot verschil tussen de prijs betaald aan de vissers en die welke van de kopers gevorderd wordt. Zulks is een duidelijk teken dat de vishandel slecht ingericht is, met als resultaat dat, verre van het visverbruik aan te moedigen, dit tegengegaan wordt.

Wij zijn van mening dat het mogelijk is de toestand te verbeteren. Laten wij echter eerst zien wat er reeds bestaat.

Technische diensten of instellingen die ten behoeve van de Zeevisserij werken :

A. — Technische sectie van de Dienst voor de Zeevisserij te Oostende :

Opdracht en werking :

I. De door de vismijnen van de kust verstrekte gegevens inzamelen en coördonneren, met het oog op het opmaken van de maandelijks en de jaarlijkse statistieken betreffende de aanvoer en de prijzen.

Bestuderen van die gegevens uit technisch en economisch oogpunt ten einde :

1^o jaarverslagen over de Belgische visserij op te maken;

2^o de opbrengst na te gaan van de verschillende door onze treilers bezochte visgronden;

3^o aan de internationale conferenties voor te leggen, gegevens te verzamelen over de exploitatie van de visgronden en de eventueel tot bescherming van de bedreigde gronden te nemen maatregelen;

4^o de economische rendementscoëfficiënt van de verschillende treilertypen te berekenen.

II. Toezicht op de toestand van de vissersvloot : getalsterkte, tonnenmaat, drijfkracht, samenstelling van de bemanningen, enz.

III. Gebruik van het schip voor wetenschappelijk onderzoek, in samenwerking met het Zeewetenschappelijk Instituut.

De onderzoekingen worden gedaan volgens de richtlijnen van de Internationale Raad voor Zeeonderzoek, in samenwerking met de andere betrokken landen.

IV. Deelneming aan de internationale conferenties waarop vreemde biologen en technici bijeenkomen, en inzonderheid aan de conferenties van de « Overfishing » te Londen.

Bewezen diensten :

1. a) Allerhande vaststellingen inzake de leer der wateren, de kennis van het plankton en de biologie.

Contact met Frankrijk, Nederland en Engeland voor de verdeling van de werkingssfeer van elk land en wederzijdse mededeling van de gedane vaststellingen.

b) Indeling van de treilers in categorieën, naar hun visvermogen en volgens de visgronden die kunnen bezocht worden : die indeling dient tot grondslag voor de organisatie van het maatschappelijk statuut van de visser.

c) Indienen van jaarverslagen over de evolutie van de vloot, de bemanningen en de opbrengst uit economisch, technisch en sociaal oogpunt; bijzondere verslagen betreffende de viscampagnes voor ijle en volle haring.

d) Indienen van technische verslagen bij de Internationale Conferenties, en inzonderheid bij die van de « Overfishing », te Londen gehouden voor het bestuderen van de maatregelen tot vrijwaring van de visreserves in de Noordzee.

2. Technische verwezenlijkingen.

Proefneming met netten met grotere mazen en vergelijkende studie van de resultaten verkregen met netten met gewone mazen.

Invoering van de viskaart, door de schippers ter visserij in te vullen tot documentering van het Zeewetenschappelijk Instituut.

B. — Zeewetenschappelijk Instituut te Oostende, instelling van openbaar nut, gesubsidieerd door de Staat, de provincie Westvlaanderen en het Gemeentebestuur van Oostende.

Werking en opdracht :

Het Instituut heeft ten doel de wetenschappelijke studie te bevorderen van de zee en dezer flora en fauna en, in 't bijzonder, de gedane onderzoeken ten nutte te maken voor de rationele voorlichting en uitbreiding van de zeevisserij.

De installaties van dat Instituut, hetwelk als een instelling van openbaar nut werkte, werden gedurende de vijandelijkheden vernield, zodat het slechts in een min of meer nabije toekomst zijn volle bedrijvigheid zal kunnen hervatten. In afwachting worden de meest dringende werkzaamheden in de mate van het mogelijke verricht door de Technische Dienst voor de Zeevisserij.

Begonnen studies :

betreffende de scholen sprut aan de Belgische kust;

betreffende de trek van ijle haring;

betreffende de scholen pladijs, in samenwerking met het Wetenschappelijk Instituut van Nederland.

De tot heden gedane onderzoeken hebben de noodzakelijkheid van een visreglementering tot vrijwaring van de garnaalreserves doen inzien.

C. — De Commissie voor de Zeevis- en de Mosselteelt, die onder de contrôle van het Ministerie van Verkeerswezen werkt.

Commissie van advies, belast met het onderzoek van de kwesties betreffende de zeevis- en mosselteelt welke er aan voorgelegd worden tot bevordering en eventuele reglementering van de exploitatie der visserij in zee- of zoutwater.

Sedert de oorlog heeft de gelegenheid zich niet voorgedaan problemen voor advies aan de Commissie te moeten voorleggen.

Terbeschikkingstelling van vissersvaartuigen.

Het Departement heeft ons te dier zake de volgende inlichtingen verstrekt :

a) Bij de bevrijding heeft de h. Minister van Verkeerswezen op de Belgische werven beslag doen leggen op vijf grote schepen, die oorspronkelijk voor reke-

ning van Duitse reders van vissersschepen en daarna voor rekening van de Kriegsmarine in aanbouw waren.

Het Bestuur van het Zeewezen heeft de schepen verder doen afbouwen voor hun oorspronkelijke bestemming : volgens de Duitse gebreveteerde plans, was dat type van nieuwe treilers bestemd voor de visserij in de verre zeeën.

Om deze reders tot het uitoefenen van de visserij in die wateren aan te sporen — en aldus onze binnenlandse markt overvloediger van ronde vis te voorzien — heeft het Departement van Verkeerswezen aan drie grote Belgische rederijen voorgesteld die boten in huur te nemen.

b) Tot nog toe werd toelating voor het verhuren aan de N.V. Motorvisserij te Oostende verleend voor twee van die treilers. Alleen deze rederij heeft de door het Ministerie van Verkeerswezen vastgestelde huurvoorwaarden aangevaard.

De drie andere boten, die waarschijnlijk tegen het einde van het jaar zullen afgebouwd zijn, zullen aan drie reeds vóór de oorlog bestaande rederijen voor de diepzeevisserij te huur worden aangeboden tegen dezelfde voorwaarden als die vastgesteld voor de eerste twee boten.

c) Het huurcontract voorziet een duur van vijf jaar, met mogelijkheid van verbreking vóór die termijn of van stilzwijgende hernieuwing. Anderzijds, heeft de reder een koopoptie.

De huurprijs is vastgesteld op 10 % van de bouwwaarde, terwijl de koopprijs bij uitoefening van de optie, op de handelswaarde van het schip zal bepaald worden.

Het geldt hier een huur « naakte romp », onder de algehele verantwoordelijkheid van de reder.

* * *

Onzes inziens heeft de Regering een enige gelegenheid om een experiment te wagen dat, indien het goed geleid wordt, ongetwijfeld een diepgaande terugslag op de vissersvloot zou hebben.

Wij hebben gezien dat het getal eigenaars van schepen vermindert. De reden van dat verschijnsel is gekend. De aankoopprijs van een modern vaartuig is te hoog. Er bestaat een middel om dat bezwaar gedeeltelijk te omzeilen, namelijk het oprichten van een visserscoöperatie; in die onderstelling zouden de schepen niet het eigendom zijn van elke visser, maar van de groepering. Werkend met materieel dat aan allen toebehoort, zouden de vissers niet langer meer loontrekkenden doch zelf ondernemers zijn, met al de voordelen die daaruit voortvloeien.

Wij dringen aan op een ernstige bestudering van die gedachte met de wil tot een goede uitslag te komen. De toepassing zal waarschijnlijk met enkele moeilijkheden gepaard gaan, doch deze kunnen overwonnen worden. In geval van welslagen, en dat zal indien van gezonde principes wordt uitgegaan, zal de zeevisserij een gans ander uitzicht krijgen en zich op stevige grondslagen inrichten.

De koeltechniek in dienst van de visserij.

Voor het bewaren van de vis heeft de zeevisserij steeds de koeltechniek toegepast. De tot nog toe gevolgde methode, in België althans, is die van de koelinstallaties.

Reeds vóór de oorlog was de methode der snelle bevroering volkomen uitgewerkt. Een specialist heeft ons de volgende bijzonderheden wel willen verstreken :

Voor de congelatie worden hoe langer hoe meer lage temperaturen aangewend, zodat de vis snel bevroert. Er bestaan menigvuldige methodes (Ottesen, Dahl, Zarotchenseff, Piqué). Het principe is hetzelfde; het bestaat er in de vis snel te bevroeren door indompeling in pekkel van zeer lage temperatuur of door pekkelverstuiving.

Naar het Amerikaans voorbeeld wordt de congelatie thans op de visrepen toegepast. De vis wordt in zoet water gewassen; kop, staart, vel en graten worden verwijderd. Hierna wordt de vis volgens de spiervezels in repen gesneden en deze worden per gewicht en per categorie gerangschikt.

De aldus bewerkte repen worden in kartonnen dozen gelegd en vervolgens bedekt met een blad cellofaan. Als de deksels aangebracht zijn gaan de gevulde verpakkingen naar de congelatie die vaak in openlucht in bevroeringstunnels bij temperaturen van -30° C. geschiedt.

Door de snelle bevroering is het mogelijk de geweldige hoeveelheid afval, die het kaken van de vis oplevert en 25 tot 60 t. h. van het oorspronkelijk gewicht vertegenwoordigt, in de congelatiefabrieken van de vissershavens te verzamelen, waardoor een betere benutting en, ten slotte, een grote besparing op de vervoerkosten bekomen wordt.

De bevroren visrepen worden dan opgeslagen in voorraadkamers met een temperatuur van -18° C.

Snelle bevroering van haring.

Door de « Torry Research Station » te Aberdeen, werden onlangs proefnemingen gedaan ten einde de voorwaarden vast te stellen waarin het mogelijk was haring door snelle bevroering te behandelen.

Het kwam er in hoofdzaak op aan ransigheid te vermijden.

Uit het geheel van de proefnemingen blijkt dat bevroeren en opslaan van haring mogen aangewend worden voor een bewaring van ten minste zes maanden, op voorwaarde zekere voorzorgen te nemen. De haringen dienen aan bevroering onderworpen binnen achttien uren na hun vangst indien zij op het schip in ijs gelegd worden, en na kortere tijd zo er geen ijs bij te pas gekomen is.

Het bevroeren geschiedt in open lucht in een bevroeringstunnel bij een temperatuur van -29° C. Als zij uit de tunnel komen, zijn de vissen stijf bevroren; vervolgens worden zij in standaardkisten of -kartons verpakt en in een koelzaal met een temperatuur van ongeveer -20° C. opgeslagen in afwachting van de verzending en de verkoop.

Die experimenten werden bevestigd door proefnemingen op halfcommerciële grondslag, te Fraserburgh, gedurende de zomer 1945 en te Great Yarmouth en Lowestoft, in de Herfst van hetzelfde jaar.

De rationele toepassing van die nieuwe methode zal een zeer grote invloed op de toekomst van de zeevisserij kunnen hebben. Het lijkt ons dan ook van het hoogste belang dat het Departement zich actief met die kwestie bezig houde.

Huidige voorwaarden voor de uitvoer van vis.

De voorwaarden voor de uitvoer van vis verschillen volgens de landen van bestemming; aldus worden vergunningen voor de uitvoer van vis uitgereikt aan al de handelaars die ze aanvragen, indien het zendingen naar Italië, Oostenrijk, Zwitserland, Hongarije en Tsjecho-Slowakije geldt.

De aanvragen om vergunningen zijn onderworpen aan de beoordeling van het Comité der Prioriteitsgetuigschriften dat, binnen het kader der handelsakkoorden, oordeelt over de opportuniteit van de uit te voeren hoeveelheden, rekening gehouden met de toestand van de inlandse markt.

De uitvoer naar Engeland en Frankrijk geschiedt door tussenkomst van de beroepsgroepering, daar het gaat om beperkte contingenten tegen vastgestelde prijzen. De aandelen in de contingenten worden onder de groothandelaars-exporteurs verdeeld binnen de perken van 80 % aan de exporteurs van vóór de oorlog en van 20 % voor de nieuwe exporteurs. Die verdeling geschiedt naar de richtlijnen gegeven door de Centrale Dienst voor Contingenten en Vergunningen van het Ministerie van Economische Zaken.

III. — DE ZEEMACHT.

De Commissie oordeelt dat de voorziene uitgaven niet overdreven zijn voor de diensten die kunnen bewezen worden.

Het zou echter verkeerd zijn de zeemacht zo te willen uitbreiden dat zij een rol, zelfs een beperkte, uit militair oogpunt zou kunnen vervullen.

De Zeemacht heeft een dubbele rol te vervullen, afgezien van de onmiddellijke taken die haar opgedragen zijn. Zij moet in de allereerste plaats de door België te verzekeren zeediensten waarnemen : politie- en wachtdiensten, die trouwens met kleine schepen kunnen ingericht worden.

Zij moet, en dat is wellicht haar voornaamste taak, een school voor zeelieden zijn. Zij kan een krachtige steun zijn voor de scholen die zich bezighouden met de opleiding van het hoger personeel der koopvaardij.

Zeer dikwijls werd gezegd dat de Belg geen zin voor de zeevaart heeft. Indien dat waar is, hoeft men daarover niet buitenmate verwonderd te zijn. België geeft aan een deel van zijn jeugd niet eens de mogelijkheid de zee te kennen. De Zeemacht voorziet in die leemte.

Ziedaar de twee leemten die pleiten voor het behoud van de Zeemacht zoals deze thans bestaat. Haar andere doeleinden doen nastreven en te zware offers aan het Land willen opleggen ware de doodslag toebrengen aan de Zeemacht.

DE POST.

PRODUCTIVITEIT VAN DE DIENSTEN.

Het Bestuur der Posterijen is van oordeel dat er, vergeleken met 1938, een verlies in rendement is. Het is evenwel onmogelijk dat verlies in cijfers uit te drukken omdat er elementen zijn die niet kunnen becijferd worden.

Bij het Bestuur der Postchecks, zoals in de buitendiensten der Posterijen, leggen de twee zelfde ongunstige elementen de gevoelige rendementsvermindering uit : de minstens verdubbelde afwezigheden wegens ziekte en de aanwezigheid, in de effectieven, van een groot aantal hulpkrachten, die de klassieke bekwaamheid noch de beroepsvorming noch de stabiliteit der definitieve agenten bezitten.

Maar, buiten de twee voornaamste oorzaken van rendementsverlies, dient, om het rendement van de bedienden der buitendiensten te bepalen, rekening gehouden met al de elementen die nieuw zijn in betrekking tot 1938 en die hun taak sedert de bevrijding moeilijker of zwaarder hebben gemaakt en tevens in het aantal bewerkingen niet kunnen opgenomen worden.

Onder deze elementen moeten genoemd worden :

1^o de uitreiking van aangifte-formulieren met het oog op de belasting op het kapitaal;

2^o de uitreiking van de vragen om wederuitrustingstoelage, van verscheidene door de werkgevers in te vullen formulieren, de aflevering van de wederuitrustingsbons, daarna de afstempeling van verscheidene coupons dezer bons;

3^o de verkoop, aan de werkgevers, van cotisatiebons en van kaarten betreffende de Sociale Zekerheid en de aflevering van formulieren;

4^o de terugkoop van obligatiën van de muntsanering;

5^o de uitwisseling van de bankbiljetten van 500 frank (type Londen);

6^o het werk voortvloeiende uit 6 bijzondere postzegeluitgiften;

7^o het meerderwerk veroorzaakt door de hervorming der barema's, het herzien der loopbanen, het berekenen en betalen van achterstallen en de regeling van oorlogstekorten.

Uit deze gezamenlijke gegevens mag men besluiten dat het postpersoneel genoopt werd tot een last hoger dan die welke het in 1938 werd opgelegd en dat de productiviteit der te werk gestelde vaste bedienden veel hoger is dan die van 1938.

De huidige verdubbeling van de afwezigheden wegens ziekte betekent in de uitvoerende dienst een verlies van 19.000 eenheden $\times$ 15 dagen afwezigheid wegens ziekte (gemiddeld 30 in plaats van 15) hetzij de evenwaarde van 950 eenheden. Wanneer wij dit verlies zullen teruggenomen hebben en wij onze kaders met bekwame en gevormde elementen zullen hebben aangevuld, zal de productiviteit van gans het postpersoneel pijlsnel stijgen to zijn vroeger peil.

Hieraan zou nog dienen toegevoegd dat, uit het oogpunt van de hygiëne, het personeel soms in volstrekt onvoldoende voorwaarden werkt. Zulks is, bij voorbeeld, het geval bij het Bestuur der Postchecks. De Minister heeft aan

uw Commissie medegedeeld, dat hij de nodige maatregelen voor de voltooiing van het nieuw gebouw had genomen, opdat het personeel zo spoedig mogelijk in normale voorwaarden zou kunnen werken. Het feit, dat het ondanks alles het hoofd heeft weten te bieden aan al de moeilijkheden en aan het menigvuldig overwerk is een bewijs dat het niets van zijn hoedanigheden heeft verloren.

EXPLOITATIEREKENING (1) VAN DE POSTERIJEN OVER 1946
afgesloten op 31 Maart 1947.

Uitgaven.

Ontvangsten.

AARD	1946	AARD	1946
Uitgaven van personeel. . fr.	1.102.573.364	Opbrengst van de verkoop van postwaarden . . fr.	658.295.770
Uitgaven van materieel. . .	61.252.197		
Subsidiën en subventies . .	144.000	Frankering in speciën. . .	88.160.480
Uitgaven voor sociale verzorg.	265.943	Frankeer- en schrijftaks voor abonneementen op nieuwsbladen	19.126.027
Allerlei uitgaven.	12.666.066		
TOTAAL van de op de begroting der Posterijen voorkomende uitgaven fr.	1.176.901.570	Taks op de verkoop van vis-verloven	126.640
Afrekening met vreemde Besturen	16.958.935	Opbrengst van de Check- en Girodienst	58.976.096
Pensioenen	102.300.000	Portvrijdom	27.988.686
Subsidiën aan de Werkliedenkas.	1.946.072	Terugbetalingen van begrotingsvoorschotten . . .	5.324.618
Andere uitgaven.	19.966.074	Sommen verschuldigd wegens dienstverrichtingen voor rekening van andere besturen	18.919.557
Financiële lasten	10.801.338	Allerlei ontvangsten . . .	11.262.429
Fr.	1.328.873.989		888.180.303
		Meer uitgegeven dan ontvangen	440.693.686
		Fr.	1.328.873.989

(1) De post houdt geen handelsboekhouding. De exploitatierekening lijdt hieronder, en moet eerder als een raming beschouwd worden.

De exploitatierekening sluit met een tekort van meer dan 440 miljoen. Die toestand dient zorgvuldig onderzocht. Het is inderdaad onmogelijk dat een dienst van zo groot belang voortga zulke aanzienlijke verliezen te dragen, verliezen welke ten slotte door de belasting moeten gedekt worden.

Hierna geven wij een staat van de voor andere Departementen gedane verrichtingen die, naar wij onderstellen, het tekort beïnvloeden.

**LIJST VAN DE DOOR DE POSTERIJEN GEDANE BEWERKINGEN
VOOR REKENING VAN ANDERE DEPARTEMENTEN OF ORGA-
NISMEN EN VOOR DEWELKE EEN VERGOEDING BETAALD
WORDT.**

DEPARTEMENTEN OF ORGANISMEN	BEWERKINGEN	BETAALDE VERGOEDINGEN
1. Financiën	Verkoop van fiscale waarden.	3.578.000,00 (1)
2. Arbeid en Sociale Voorzorg .	Fabricatie en verkoop van lijfrentewaarden	1.476.221,80
3. Landbouw.	Fabricatie en verkoop van visverloven	139.240,50
4. Buitenlandse Zaken	Fabricatie en verkoop van consulaire zegels	39.937,70
5. Nationaal Hulpfonds voor huishoudelijke heruitrusting van de werknemers	Heeft betrekking op de huishoudelijke heruitrustingsbons.	4.311.662,70 (2)
6. Koloniën	Fabricatie en verkoop van waarden van Belgisch-Congo en Ruanda-Urundi.	58.990,05 (1)
7. Belgisch-Luxemburgse Gem. Administratieve Commissie .	Fabricatie en verkoop van vergunnings- zegels.	24.243,70 (1)
8. Nationale Hulpkas voor be- taald verlof	Fabricatie en verkoop van vakantiewaard.	1.952.157,00
9. Nationale Dienst van Sociale Zekerheid	Verkoop van waarden « Sociale Zekerheid »	58.306,40
10. N.M.B.S.	Fabricatie van Spoorwegzegels, fabricatie en verkoop van Postcolis-zegels, aan- vaarding en verdeling van postcolli's.	309.147,60
11. Spaarkas	Fabricatie van ontvangzegels en alle an- dere bewerkingen betreffende de Spaar- kas.	24.965.558,00 (2)
12. Algemeen Commissariaat voor Toerisme	Verdeling van volksvakantiekaarten.	111.077,00
13. Koloniale Loterij.	Verkoop en betaling van de biljetten.	135.873,70
14. Regie van T.T.	Allerlei prestaties.	5.533.111,00

(1) Bedrag over het dienstjaar 1945, dit over 1946 is nog niet bepaald.

(2) Voorlopige cijfers.

VOOR ANDERE DEPARTEMENTEN OF ORGANISMEN GELEVERDE
PRESTATIES WAARVOOR GEEN VERGOEDING BETAALD WORDT.

DEPARTEMENTEN OF ORGANISMEN	BEWERKINGEN
1. Algemene Diensten (Dienst der Brandstoffen) . . .	Ontvangst en verdeling van de kolen, tussen de verschillende openbare diensten, voor de verwarming van de openbare gebouwen. Toezicht op de zendingen en betaling van de facturen.
2. Financiën	Betaling van interestcoupons Strijdersfonds.
3. Binnenlandse Zaken	Zitpenningen betaald ter gelegenheid van de Wetgevende verkiezingen.
4. Provinciale Gouvernemen ten	Zitpenningen en kleine uitgaven betaald ter gelegenheid van de Provinciale verkiezingen.
5. Gemeentebesturen	Verdeling van pakken kiesbulletijns ter gelegenheid van de gemeenteverkiezingen.
6. Werkliedenkas	Voorschotten van fondsen voor hulp gelden en terugbetalingen van medische en pharmaceutische onkosten.

ALGEMENE CONCLUSIES.

Zoals hierboven gezegd werd, oordeelt uw Commissie dat het dringend is de middelen te bestuderen waardoor een einde kan gemaakt worden aan het tekort dat blijkt uit de exploitatierekening van de Post.

Zonder te willen vooruitlopen op de maatregelen die de Minister zal voorstellen, meent de Commissie evenwel dat het ogenblik gekomen is om de Post een zelfstandig statuut te schenken. De exploitatie zou op een andere basis geschieden. Het nieuwe organisme zou elk jaar een vooruitzichtenraming moeten indienen en op het einde van elk dienstjaar een balans met de winst- en verliesrekening. Het eerste na te streven doel zou zijn de geleidelijke opslorping van het tekort.

Het is klaar dat het organisme zou onderworpen zijn aan dezelfde redenen als andere exploitaties wat betreft de vaststelling van de tarieven. Geen enkele verhoging zou kunnen toegepast worden zonder de voorafgaande machtiging van de bevoegde Ministers.

Daarentegen zou de Post het recht hebben zich totaal te laten vergoeden voor de diensten aan andere diensten en organismen bewezen.

* * *

Wij geloven anderdeels dat de Post tegenover zich zelf verplicht is met aandacht de machinale middelen te onderzoeken die van die aard zijn dat het werk van de beampten er ernstig zou kunnen door vergemakkelijkt worden.

In de eerste plaats zou het gebruik van de stempelmachines verder dienen doorgedreven te worden. Thans moet men dit apparaat kopen. Waarom niet het voorbeeld van de Regie van T.T. volgen die in normale tijd installaties verhuurt? Tal van lieden, die achteruitdeinzen voor de aankoop van een stempelmachine zouden ongetwijfeld geneigd zijn er een te huren, op voorwaarde dat de huurprijzen gematigd zijn.

Is het niet mogelijk door technici de mogelijkheid te laten bestuderen van aan de loketten automatische apparaten te gebruiken voor het afleveren van de zegels? Het voorbeeld door de bioscopen gegeven is suggestief. Men zal antwoorden dat de toestanden niet dezelfde zijn. Ongetwijfeld, doch het is juist daarom dat wij vragen dit voorbeeld te bestuderen en er zo mogelijk voordeel uit te halen.

Wat kunnen de machines voor het afleveren van zegels geven? Er zijn ongetwijfeld nog andere verbeteringen te onderzoeken.

Wij raden er geen enkele aan doch het ware minstens belangwekkend ze te bestuderen en zo nodig de medewerking van technici aan te vragen om de machines, die niet volledig voldoening geven, te verbeteren.

* * *

Ten slotte schijnt het ons, dat de Post zou moeten in de mogelijkheid gesteld worden een zeer uitgebreide sociale dienst in te richten. De beambten zijn over het algemeen tot zeer zware verrichtingen verplicht, die niet zonder gevolgen blijven voor hun gezondheid. De Post heeft er dan ook een klaarblijkelijk belang bij de beambten in de mate van het mogelijke te helpen om de oorzaken van ziekte te voorkomen.

BESTUUR DER POSTCHECKS.

a) *Vergelijkende tabel* (Aantal rekeningen - Inlagen.) :

VOORWERP	1938	1945	1946
Aantal rekeningen	433.553	554.315	603.427
Algemeen tegoed einde Decem- ber fr.	3.890.992.127,14	22.282.737.675,96	28.171.081.863,17

b) *Uitbetalingen op zicht te Antwerpen en te Luik :*

Vóór het invoeren van de nieuwe dienst voor uitbetaling op zicht van checks aan toonder, op 1 October 1946 in de postkantoren van Luik 1 en Antwerpen 1 ingericht, zijn de rekening-houders welke in de Luikse en Antwerpse agglomeraties wonen, geraadpleegd geweest met het oog op hun eventuele toetreding tot deze dienst. De resultaten van deze raadpleging en die van de statistiek

betreffende het aantal verrichtingen behandeld tussen 1 October 1946 en 20 Januari 1947 (92 werkdagen) komen in onderstaande tabel voor :

	LUIK I	ANTWERPEN I
Aantal titularissen van postcheckrekeningen. . . .	34.450	44.800
Aantal aangeslotenen aan de nieuwe dienst	8.050	9.468
Aantal kaschecks uitbetaald tijdens de periode van 1 October 1946 tot 20 Januari 1947.	7.719	6.855

Deze cijfers doen uitschijnen :

1^o dat het aantal titularissen die het voornemen te kennen gaven tot de nieuwe dienst toe te treden, respectievelijk te Luik en te Antwerpen 23 % en 21 % uitmaakt van het aantal titularissen in deze steden gevestigd;

2^o dat ieder der titularissen, welke interesse betuigden voor de nieuwe uitbetalingsdienst, in doorsnee niet ene afneming gedurende een tijdperk van nagenoeg vier maand heeft verricht.

Het aantal betalingen die te Luik en te Antwerpen werden opgevraagd gedurende de eerste vier maanden van het jaar 1947, heeft enigszins toegenomen; het beloopt respectievelijk 10.346 en 11.074 voor 101 werkdagen.

Zonder rekening te houden met de lasten wegens pensioenen noch met schijnbaar nietige omstandigheden, zoals de tijdverliezen veroorzaakt door de onderbrekingen in de uitvoering van de dienst in het Bestuur der Postchecks, dient de kostende prijs van iedere der verrichtingen behandeld gedurende de eerste vier maanden van 1947 als volgt berekend :

N.-B. — Bij de raming der wedden van de bedienden werd rekening gehouden met het verschil dat er tussen Luik, Brussel en Antwerpen bestaat ten aanzien van de haard- en standplaats-toelagen.

Luik.

2 telefonische leidingen : 27.000 × 2	fr.	54.000
6 bedienden } 2 loketbedienden te Luik :		59.975
tegen 4 u. } 2 telefonisten te Luik		59.975
per dag } 2 telefonisten te Brussel		62.975
Kosten der drukwerken.		2.888
Kosten per jaar	fr.	239.813

Gedurende 101 dagen werden 10.346 verrichtingen behandeld, hetzij in één jaar :

$$\frac{10.346 \times 300}{101} = 30.731$$

Iedere verrichting heeft gekost : 239.813 : 30.731 = fr. 7,80.

Antwerpen.

2 telefonische leidingen :	14.904 × 2	fr.	29.808
6 bedienden {	2 loketbedienden te Antwerpen		62.975
tegen 4 u. {	2 telefonisten te Antwerpen		62.975
per dag {	2 telefonisten te Brussel		62.975
Kosten der drukwerken.			3.077

Kosten per jaar fr. 221.810

Gedurende 101 dagen, werden 11.074 verrichtingen behandeld, hetzij in één jaar :

$$\frac{11.074 \times 300}{101} = 32.893$$

Iedere verrichting heeft gekost : 221.810 : 32.893 = fr. 6,74.

Het staat vast dat indien de nieuwe dienst tot andere belangrijke steden van 't land moest uitgebreid worden en namelijk tot Gent en Charleroi, de kostende prijs per verrichting nog veel hoger zou zijn, uit hoofde van het belangrijk kleiner aantal aangeslotenen die in die agglomeraties wonen (20.000 te Gent en randgemeenten en 15.700 te Charleroi en omliggende).

* * *

Uw Commissie oordeelt dat de diensten te Luik en te Antwerpen verder moeten blijven werken. Het publiek van beide centra kent de nieuwe diensten misschien nog niet voldoende. Het is klaar dat het aantal verrichtingen aanzienlijk moet toenemen om de kosten, die thans te hoog zijn, te doen dalen.

Zij deelt volledig de mening van de dienst wat betreft de uitbreiding van de betaling op zicht tot andere centra. Het is niet mogelijk de verliezen te verhogen. De ondervinding is evenwel nuttig, in dien zin dat zij het Bestuur zal in de mogelijkheid stellen de voorwaarden te bepalen waaraan dient voldaan te worden om de uitbreiding van de betaling op zicht tot andere centra te verantwoorden. Wij hebben anderdeels de zekerheid dat de maatregelen die geschikt zijn om de huidige verliezen te beperken, zullen bestudeerd worden.

TOERISME.

Uw Commissie heeft een bijzonder aandacht besteed aan het vraagstuk van het toerisme. Talrijke vragen werden gesteld. Uit de gegeven antwoorden blijkt dat een ernstige poging werd gedaan om die bedrijvigheid te doen heropleven en het grootst mogelijk aantal toeristen naar België te brengen. Verschillende belangtoekkende maatregelen werden getroffen. Voor meer bijzonderheden verwijzen wij naar het verslag van de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

HET VERVOER.

I.- DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN.

Reeds vóór de oorlog hield de Nationale Maatschappij meer en meer de belangstelling van het Belgisch publiek gaande. Het waren de electrificatie van de lijn Brussel-Antwerpen; het in dienst stellen op het net van railauto's, van twee- en driedelige automotrices, van « trottinetten », van nieuwe locomotieven, van metalen rijtuigen die de gerieflijkste en de meest comfortabele waren onder die welke op het Europees spoorwegnet reden. Buiten de talrijke technische vorderingen welke aan uiterlijke tekenen zichtbaar waren, werden tijdens de ongenadige dagelijkse strijd tegen het tekort menigvuldige minder spectaculaire, maar daarom niet minder belangrijke verbeteringen verwezenlijkt. Sedert jaren sloot de Maatschappij met verlies. Het tekort was chronisch geworden. Die toestand liet het publiek niet onverschillig. Het feit dat hetzelfde verschijnsel zich in Nederland, in Zwitserland, in Frankrijk en elders voordeed, stelde het niet gerust.

Sedert de bevrijding is de belangstelling van het publiek nog gegroeid. Misschien wel omdat het reizen nog steeds minder gemakkelijk is, doch ook omdat er zaken zijn die men niet begrijpt. Het publiek, zoals trouwens al de militaire overheden; houden er aan hulde te brengen aan de werkelijk buitengewone prestaties van de Maatschappij en het spoorwegpersoneel. Er wordt veel verteld en het publiek vraagt zich af wat er gebeurt.

Het beste middel schijnt ons te zijn op de verschillende vragen heel nauwkeurig te antwoorden. Al de feiten en cijfers die wij aanhalen kunnen gecontroleerd worden. De Nationale Maatschappij heeft niets te verduiken en zij verlangt niets te verduiken. Zij vraagt niet beter dan licht te brengen.

1. — DE VOORSCHOTTEN VAN DE STAAT AAN DE N.M.B.S.

Herinneren wij er aan dat de Staat vóór de oorlog nooit enig voorschot aan de N.M.B.S. gedaan heeft. Deze laatste heeft altijd uit eigen middelen aan de door de tekorten veroorzaakte moeilijkheden het hoofd geboden.

Het stelsel der voorschotten werd ingevoerd onder de bezetting, en wel van 1940 af.

Einde 1945 beliepen de voorschotten	8.314,4 miljoen
In 1946 verhoogden die voorschotten met :	
Thesaurie	770 miljoen
Voorschotten van het O.M.A., die hoofdzakelijk de betaling, door de Economische zendingen, vertegenwoordigen van de in Canada en in de Vereenigde Staten aangekochte locomotieven en wagons . . .	2.597,9 miljoen
Dienst der Sequesters en Domeinen voor uitgestelde betaling en inzonderheid de betaling van een gedeelte der door de Deutsche Reichsbahn bestelde en aan de N.M.B.S. geleverde locomotieven en wagons	214 miljoen
	3.581,9 miljoen
	11.896,3 miljoen

De benaderende resultaten van het eerste kwartaal 1947 doen zich voor als volgt :

Thesaurie	1.080	millioen
D.M.A. en Dienst der Sequesters	47,1	millioen
		1.127,1 miljoen
		13.023,4 miljoen

Zien wij nu welke sommen de Staat aan de N.M.B.S. verschuldigd is.

A. — RECHTSTREEKSE OORLOGSSCHADE :

Schade aan onroerende goederen 2.108,5 miljoen

Er dient opgemerkt dat de Staat, eigenaar van het net, al de herstellingen aan de onroerende goederen, 't is te zeggen de wederopbouw van de vernielde bruggen, van de door bombardementen verwoeste stations, enz. te zijnen laste neemt. De Maatschappij sluit de overeenkomsten met de aannemers en betaalt ze. Doch de Staat moet die uitgaven terugbetalen.

Op 31 Maart 1947 had de Maatschappij uit dien hoofde ongeveer 2.109 miljoen uitgegeven.

Schade aan de roerende goederen 3.127,0 miljoen

Voor die schade, inzonderheid aan de locomotieven, rijtuigen en wagons, leggen de overeenkomsten met de Staat te zijnen laste :

al de uitgaven wegens herstelling van het door oorlogsfeiten beschadigd materieel;

de helft van de vervangingsprijs van het door oorlogsfeiten vernield of verdwenen materieel.

De Maatschappij doet haar materieel herstellen in de nijverheid en betaalt de bouwers tot ontlasting van de Staat, doch moet terugbetaald worden. Zij heeft bij de nijverheid bestellingen geplaatst voor het bouwen van 10.000 nieuwe wagons. De Staat moet de helft van de uitgave te zijnen laste nemen.

Tot op 31 Maart 1947 had zij ongeveer 3.127 miljoen uitgegeven.

Oorlogsvervoer 3.108,0 miljoen

Gedurende de oorlog heeft de Maatschappij overgrote lasten van alle aard moeten dragen. Waren zij haar terugbetaald geworden, zoals de vijand in Frankrijk gedaan heeft, dan zouden zij de oorlogsbijdrage van België verhoogd hebben. Per slot van rekening was het dus de Belgische Staat die de Maatschappij zou betaald hebben.

De Staat heeft aanvaard die oorlogskosten welke 3.108 miljoen belopen, te zijnen laste te nemen.

Inkwartiering en installeren van troepen 118,8 miljoen

Voor het inkwartieren en installeren van troepen, tijdens de bezetting, moet de Staat 118,8 miljoen aan de Maatschappij.

Samen voor A.	. . . 8.462,3 miljoen
	=====

B. — ONRECHTSTREEKSE OORLOGSSCHADE

De Maatschappij heeft onrechtstreekse oorlogsschade geleden welke de Staat niet heeft willen te zijnen laste nemen.

Met de Staat werd een overeenkomst gesloten om hem die uitgaven in 55 annuïteiten terug te betalen.

C. — TOELAGEN 919,0 miljoen

De Regering, die in Mei 1946 de tarieven met 10 t.h. verlaagde en een verhoging van de prijs der steenkolen goedkeurde, verleent aan de Maatschappij een toelage gelijk aan het verlies aan ontvangsten, enerzijds, en aan de verhoging der uitgaven, anderzijds. Tot op 31 Maart 1947 belopen die toelagen rond de 919 miljoen.

De toelagen zijn gerechtvaardigd, want aangezien de uitgaven met ongeveer de coëfficiënt 3 vermenigvuldigd zijn, terwijl de tarieven nog aan de coëfficiënt 2,20 staan, is het onmogelijk in die omstandigheden de jaarlijkse begroting in evenwicht te brengen.

D. — UITGAVEN VOOR DE DEPARTEMENTEN EN ALLERLEI 336,0 miljoen

De Maatschappij doet geregeld vervoer of werken voor de ministeriële departementen. De betalingen geschieden niet onmiddellijk. De bedragen zijn door de Staat terug te betalen.

Op 31 Maart 1947 moest de Maatschappij 336 miljoen verhalen, de prestaties voor de geallieerde legers daarin begrepen.

E. — SALDO DOOR DE N.M.B.S. AAN DE STAAT VERSCHULDIGD 358,5 miljoen

Algemeen totaal.	. . . 13.023,4 miljoen
	=====

Kortom, op 31 Maart 1947 had de N.M.B.S. tegenover de Staat een schuld van 358,5 miljoen. Deze zal betaald worden zodra de N.M. de lening, waarvan verder sprake, zal kunnen plaatsen hebben.

2. — DE TEKORTEN BIJ DE N.M.B.S.

Herinneren wij er aan dat de N. M. in 1926 opgericht werd.

Van dat jaar af tot in 1931 heeft zij elk dienstjaar afgesloten met een winst welke haar in staat stelde een superdividend uit te keren dat tussen 2,7 t.h. en 1 t.h. geschommeld heeft. Bestond er toen nog enig verzet tegen de wet tot oprichting van de Maatschappij, nu echter achtte iedereen zich gelukkig om de doorgevoerde hervorming. Velen zeiden zelfs : het volstaat dat de Staat zich niet met een zaak bemoeie opdat zij goed vlotte.

Naarmate de tekorten zich opstapelden veranderde die gemoedstoestand. Men kon juist het tegengestelde horen beweren inzonderheid : had de Staat het net blijven beheren dan zou dat niet voorgevallen zijn. Dat men zijn dwaling inzie. De toestand ware net dezelfde geweest. Er zou een kapitaal verschil geweest zijn. De ontvangsten zouden op de Rijksmiddelenbegroting en de uitgaven op de begroting van Verkeerswezen voorgekomen zijn. In 't algemeen vergelijkt het groot publiek die posten niet. De belastingbetalers hadden de tekorten gedragen.

Waarom zou er geen verschil geweest zijn ? Om een toevallige en om een hogere reden. De grote economische crisis die in 1930 een aanvang nam, had een inzinking van het vervoervolume ten gevolge. Al de netten van de wereld hebben onder die crisis geleden. Van de andere kant bestond er een veel diepgaander oorzaak die, trouwens, op 't punt staat weer te voorschijn te komen. Een diepgaande omvorming heeft zich voorgedaan in de wereld van het vervoer. De spoorweg mag nog de zware en bezwarende stoffen vervoeren. Het gemakkelijk en lopend vervoer wordt door de vrachtwagen van de voortbrenger gedaan. Spoor, weg en waterweg doen elkaar een ongebreidelde concurrentie aan door de tarieven te verlagen. De slachtoffers zijn talrijk en velen gaan ten onder door faillissement. Wij hebben trouwens verleden jaar cijfers aangehaald waaruit blijkt dat de vervoermogelijkheden de behoeften verreweg overtroffen. Een dergelijke toestand is ongezond voor het algemeen belang.

* * *

Wat heeft de N.M.B.S. gedaan om aan zulke diepgaande verandering het hoofd te bieden ?

Zij heeft alle mogelijke middelen aangewend om al de tekorten te verminderen. Is zij er niet in geslaagd ze te doen verdwijnen, toch is zij er, dank zij een merkwaardige krachtsinspanning en een haast onbeperkte medewerking van gans het personeel toe gekomen ze binnen uiterst lage perken terug te brengen.

Een zeer groot aantal bijzondere tarieven werden ingevoerd. Bij het begin van de oorlog waren er 315. Vele van die beschermingstarieven deden de ontvangsten dalen. Op te merken valt dat er geen andere keuze mogelijk was. Hadden wij die tarieven niet toegepast, dan zou het vervoer ons ontglipt zijn en zouden de tekorten heel wat groter geweest zijn.

Die politiek drong er een andere op. De uitgaven moesten volstrekt en steeds in toenemende mate verminderd worden. Dat was maar mogelijk op voorwaarde dat het rendement voortdurend verhoogd werd. Mechanisatie om mannen af te schaffen, meer geperfectioneerde motoren om de uitgaven aan brandstof

te verminderen : rationalisatie tot op zulke hoogte dat de grenzen der menselijke kracht bereikt werden, steeds stipter tijdopneming. Het personeel heeft zich bij die soms draconische maatregelen neergelegd. Het heeft goed gedaan omdat het aldus het bewijs heeft geleverd dat het voor geen enkele krachtinspanning terugschrikte om de N. M. in een zo goed mogelijke toestand te houden.

De Maatschappij bevindt zich tegenover factoren waartegen zij niets kan.

Zij moet gratis het vervoer verzekeren van de postrijtuigen, de brievenmalen(1), het post-, telegraaf- en douanepersoneel op dienst.

De N. M. raamt op meer dan 100 miljoen per jaar de ontvangsten die zij uit dien hoofde moet derven.

* * *

Sommige abonnementen veroorzaken grote verliezen (werklieden, schoolabonnementen). Alleen voor de werkliedenabonnementen zijn de uitgaven thans op 729 miljoen geraamd, dan wanneer de ontvangsten 266 miljoen bedragen zegge een vermoedelijk nadelig saldo van 463 miljoen.

Vroeger was de combinatie trouwens uitstekend omdat er hetgeen wij een belangengemeenschap zouden kunnen noemen bestond. Door de werklieden met verlies te vervoeren bezorgde de spoorweg aan de nijverheid overvloedige arbeidskrachten en dank hieraan kon de nijverheid de productie geweldig opvoeren. Het spoor trok daar ruimschoot voordeel uit, vermits meer grondstoffen en meer afgewerkte producten moesten vervoerd worden. Heden ten dage bestaat die belangengemeenschap voor een groot deel niet meer.

Hier is geen oplossing voor te vinden, vermits de Maatschappij die abonnementen steeds met verlies zal moeten vervoeren.

* * *

De verreweg belangrijkste kwestie is die van de pensioenen. Sedert 1926 heeft de Maatschappij de betaling te haren laste genomen van al de pensioenen met inbegrip van die der bedienden welke nooit voor haar gewerkt hadden.

Naar aanleiding van devaluatie is het nodig geweest de vroegere bedragen te revaloriseren. Naar de berekeningen van de Maatschappij, brengt die revalorisatie een bijkomende uitgave van 450 miljoen mee voor de gewone pensioenen en van 179 miljoen voor de uitbetaling der weduwnepensioenen.

* * *

De oorlogsinvaliden, ten getale van ongeveer 4.000, ontvangen een bij de wet opgelegde bijbezoldiging, waarvan de bijkomende uitgave op 15 miljoen per jaar wordt geraamd.

* * *

Een andere moeilijkheid, welke niemand ten laste kan worden gelegd, is te wijten aan de massieve aanwervingen van 1919 en 1920, waartoe werd overgegaan om in de achturenwet te voorzien. De aan voormelde feiten te wijten

(1) Dat geeft aanleiding tot tamelijk paradoxale toestanden, vermits de Nationale Maatschappij geen portvrijdom geniet.

voortdurende vermindering van het effectief sedert 1926, heeft ten gevolge gehad dat de aanwerving van jonge bedienden gedurende lange tijd moest stop gezet worden. Zulks heeft een tweevoudig resultaat gehad : eenzerzijds, te veel oude bedienden, gezien het aantal jonge bedienden en, anderzijds, een te groot aantal bedienden met maximumwedde of die op het punt staan die wedde te bereiken. De Maatschappij berekent die bijkomende uitgaven op 360 miljoen. Alleen de tijd kan het normaal evenwicht herstellen.

Over die kwesties kan oneindig gediscussieerd worden. Iets dat door niemand kan worden betwist, is namelijk dat de N.M.B.S. tal van abnormale lasten draagt welke een private onderneming niet kent.

De Regering heeft goed gedaan een deel van die lasten voor eigen rekening te nemen. Krachtens een besluitwet van 30 November 1946, werd de N.M.B.S. er toe gemachtigd leningen voor een bedrag van 3 milliard uit te schrijven waarvan de Staat de rente- en delgingslast draagt.

Is zulks een voordeel?

Wij menen het niet. Inderdaad, de wet bepaalt dat de bedienden van de N.M.B.S. nooit minder goed mogen worden behandeld dan het Rijkspersoneel. De Maatschappij mag dus geen vast benoemde bedienden afdanken, zelfs zo zij er te veel heeft.

Indien de Maatschappij had kunnen handelen zoals een private onderneming, dan had zij kunnen afdanken en zou de last, in de vorm van werklozensteun, door de Staat betaald geweest zijn.

Door die verrichting kan het tekort einde 1946 tot de som van 515 miljoen teruggebracht worden.

3. — DE HUIDIGE TOESTAND VAN DE N. M. B. S.

Bij het onderzoek van de exploitatierekening voor 1946 stellen wij een verlies vast van 993,213.924 frank. De exploitatiecoëfficiënt is 113,50 % tegen 111,58% in 1945 en 106,78 % in 1938.

Het dienstjaar 1946 doet zich dus minder gunstig voor dan 1945 en is veel ongunstiger dan in 1938. De hoofdreden van deze toestand moet worden gezocht in het onevenwicht tussen de verhogingscoëfficiënten.

De gemiddelde verhogingscoëfficiënt van de tarieven was 2,20 (2,27 voor de reizigers en 2,15 voor de goederen).

Waar is het dat in 1946 de gemiddelde vermenigvuldigingscoëfficiënt van de eenheidsontvangsten 2,60 was, uit hoofde van het feit dat sommige verminderingen en sommige bijzondere tarieven nog niet opnieuw werden ingevoerd.

De vermenigvuldigingscoëfficiënt van de uitgaven overschrijdt evenwel 3.

Dat verschil verklaart grotendeels het verschil tussen de exploitatiecoëfficiënten van 1946 en 1938.

Er is een andere reden, waarover wij reeds verleden jaar hebben gesproken, namelijk het bijna totaal verlies van het verkeer van Duitsland — Hamburg Britse haven en Bremen Amerikaanse haven en daarbij het verkeer van de landen van Midden-Europa.

Had zulks zich niet voorgedaan, dan zou het exploitatieresultaat merkkelijk beter geweest zijn. Zulks des te meer daar, ondanks dat verlies, het verkeer van 1946 iets groter is dan dit van 1938, zoals blijkt uit de volgende cijfers.

In 1946, bedroeg het getal verkeerseenheden (kilometer-reizigers plus kilometer-tonnen) 12.124 miljoen.

In 1938, was dat getal 11.748 miljoen.

Het verkeer van 1946 overtrof dus dat van 1938 met 3,2 %.

In 1946, kostte de verkeerseenheid 0,69 fr. in 1938 fr. 0,23, dus driemaal minder.

Het gezamenlijk verkeer van 1946 dat dus 103 % van het verkeer van 1938 vertegenwoordigt, werd verzekerd met 68 % van de treinkilometers van 1938 (62 % voor de reizigers en 84 % voor de goederen).

Die cijfers wijzen eveneens op een betere benutting van het materieel. Zulks blijkt duidelijk uit de volgende cijfers.

Voor het vervoermaterieel, stippen wij de benutting hierna aan welke thans gunstiger is dan vóór de oorlog :

Reizigers :

gemiddeld 171 reizigers per trein in 1946 tegen 99 in 1938;

74 reizigers per 100 in 1946 gesleepte bruto-ton tegen 62 reizigers in 1938;

Goederen :

gemiddeld 245 ton goederen per trein in 1946 tegen 242,6 ton in 1938;

36,2 nuttige ton per 100 in 1946 gesleepte bruto-ton, tegen 35,2 ton in 1938;

gemiddelde lading van een wagen zware goederen : 15,2 ton in 1946 en 12,6 ton in 1938.

De dagelijkse gemiddelde ritten der locomotieven zijn minder gunstig : reizigers 170 kilometers in 1946, tegen 205 kilometers in 1938; goederen 95 kilometers in 1946, tegen 140 kilometers in 1938.

Het staat evenwel niet vast dat die gunstige benutting zal kunnen behouden blijven wat de reizigers betreft. Het is inderdaad gedeeltelijk te wijten aan het feit dat sommige treinen volstrekt overbelast zijn. Uw Commissie is van oordeel dat de tijd gekomen is om maatregelen te treffen ten einde het comfort der reizigers te vergroten. Die vergroting zal noodzakelijkerwijze een *verhoging van de uitgaven* met zich brengen.

Het is uiterst moeilijk de toekomstige evolutie van het verkeer te voorzien. Het kan toenemen, doch het kan ook afnemen.

In welke mate kunnen de uitgaven nog verminderd worden. Die mogelijkheden zijn beperkt, zoals wij het zullen bewijzen.

Steenkool :

Het steenkolenverbruik komt voor op bijgaande grafiek.

Zij geeft een voorstelling van het verbruik van steenkolen omgezet in kolen-gruis per 1.000 gesleepte kilometer-ton.

De grafiek geeft de vergelijking van het verbruik van 1945 tot en met Mei 1947.

Het is vergeleken met dat van 1939.

Uit die vergelijking blijkt dat het verbruik gedaald is beneden dat van vóór de oorlog en dat het, in 1947, 77,5 kilogram bereikt.

In dagelijks verbruik uitgedrukt, kan er worden aan herinnerd dat het grootste verbruik 6.670 ton per dag heeft bereikt en op dit ogenblik 5.030 ton bedraagt.

Personeel :

Van April tot einde 1946 werd het effectief van de N.M.B.S. met 10.500 bedienden vermindert en van 102.000 op 91.507 eenheden teruggebracht.

Vergelijkt men dat cijfer met de getalsterkte van vóór de oorlog, dan komt men tot de conclusie dat het nog kan vermindert worden.

Beschouwen wij het vooroorlogs effectief en voegen wij er de 3.700 bedienden van de « Nord-Belge » aan toe :

Einde 1936 : $83.381 + 3.700 = 87.081$;

Einde 1937 : $85.510 + 3.700 = 89.210$;

Einde 1938 : $76.462 + 3.700 = 80.162$.

Men zal vaststellen dat het cijfer van einde 1938 abnormaal is. Niets inderdaad wettigt zulk een grote vermindering, en zulks des te minder daar reeds op dat ogenblik de rationalisatie uiterst ver was doorgedreven. De Maatschappij had de vernieuwings- een aanlegwerken stopgezet, vanwaar afdanking van het tijdelijk personeel. Buitendien werd het rythme van het werk nog verhoogd en het personeel, hoewel het zijn mistevredenheid niet wegstak, heeft er zich bij neergelegd omdat de oorlog voor de deur stond en men er zich rekenschap van gaf dat een extra-inspanning diende gedaan. Zonder die speciale en uitzonderlijke redenen had het effectief einde 1938 ten minste 3 à 4.000 bedienden meer bedragen (de prestatie was trouwens nog mooi).

Wij moeten dus het verschil dat er bestaat tussen einde 1938 en einde 1946, te weten 11.345 bedienden, met ten minste 3.000 eenheden verminderen. Er zijn ongeveer 3.400 zieken meer. Ten slotte, vormen 702 bedienden een uitbreiding, ingevolge de uitbreiding van de sociale diensten. Zo komen wij tot een totaal van 7.100. Het overschot, zegge ongeveer 4.000 bedienden, zal kunnen afgedankt worden als al de installaties weer normaal zullen werken en het rendement opnieuw de normen van vóór de oorlog zal bereikt hebben. De N.M.B.S. ontsnapt niet aan dat verschijnsel dat een gevolg van de oorlog is.

Het getal zieken kan en zal vermindert worden. Het bedroeg 3,47 % in 1930, en ongeveer 2 % vóór de oorlog, om, in 1946, 5,65 % te bereiken. Opmerkenswaardig is het dat terwijl het slechts 2,09 % bedroeg in 1938, het jaar waarvan altijd gesproken wordt, het tot 2,76 % steeg in 1939. Wat schijnt te bewijzen dat, als de grens van de menselijke krachten overschreden wordt, de reacties niet uitblijven.

De oorzaak, wij hebben ze reeds verleden jaar gesignaleerd, is namelijk de oorlog. Er is wat tijd nodig om de gevolgen er van uit te wissen.

Er is een andere. De gemiddelde leeftijd der bedienden was 48 jaar in 1946, terwijl hij 38 zou moeten zijn. Dat verzwaart de statistiek met 1 %.

Een verbetering van die kant zal met de tijd intreden.

Blijft nog het Vernieuwingsfonds. Er was beslist de dotatie op 1.020 miljoen te brengen. Door de tussenkomst van de h. Minister zal zij op 812 miljoen behouden blijven. Dat zal de uitgaven met 208 miljoen verminderen. De ver-richting is mogelijk, doch het verschil zal later moeten verhaald worden.

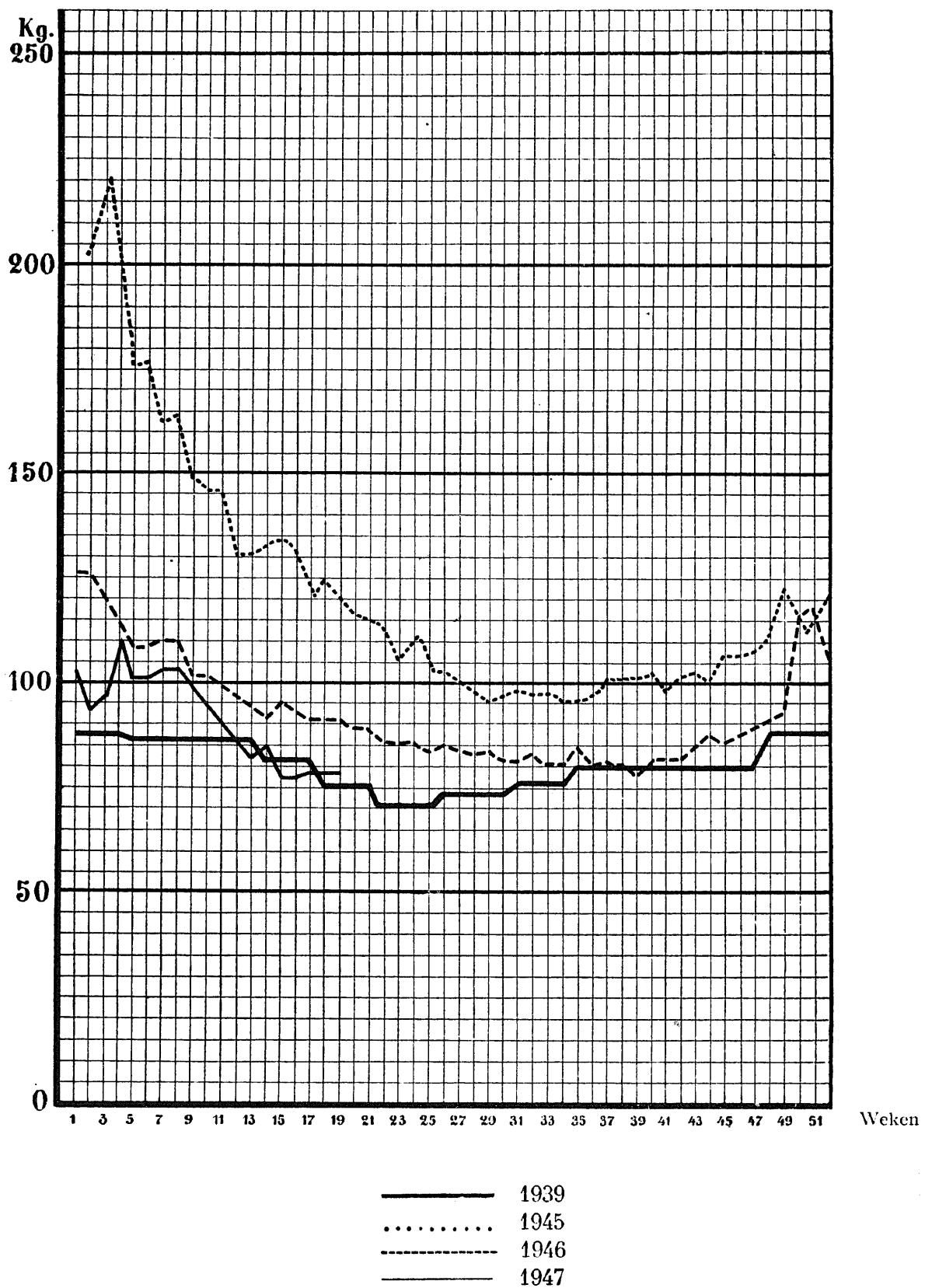
Al die middeltjes moeten gebruikt worden. Doch in een dergelijke toestand moeten de grote middelen worden aangewend, omdat met deze alleen het probleem kan worden opgelost.

En eerst en vooral de techniek. Een eerste en grote stap werd gedaan door het opmaken van het electrificatieplan (zie verder). Wij moeten nu aanvullen door de motorisering van de andere lijnen, die zullen behouden blijven, zo vlug mogelijk te bestuderen. De toekomst zal uitwijzen dat trapsgewijze van de stoomlocomotief moet afgezien worden. Zij heeft prachtige diensten bewezen, maar zij moet voor de jongeren plaats maken.

Vervolgens dient het spoorwegnet aan de werkelijke behoeften *aangepast*. Een zeker getal secundaire lijnen kunnen zonder bezwaar voor 's Lands economie worden opgeheven. Het verkeer van die lijnen moet aan de weg worden overgelaten. Dat aanpassingsplan kan heel snel worden verwezenlijkt.

Boven dat alles bestaat er een middel waarvan de verwezenlijking grote diensten aan al de vervoerders zal bewijzen terwijl tevens het algemeen belang er op de doeltreffendste wijze zal door gediend zijn. Wij zinspelen op de coördinatie van de vervoermiddelen, quaestie die op bladzijde 40 behandeld wordt.

Brandstofverbruik per 1.000 tkm.
(in kolengruis omgezette kolen)



4. — ALLERHANDE OPMERKINGEN EN INLICHTINGEN.

Schuilplaatsen voor reizigers :

Verscheidene Commissieleden hebben de mening uitgedrukt dat de M.N.B.S. de door bombardementen vernielde grote hallen niet meer zou moeten opbouwen. De onderhoudskosten zullen minder bedragen en de perronkappen geven alle voldoening.

Antwoord :

De beslissing de grote metalen hallen in de reizigersstations niet meer op te bouwen werd sedert lang genomen. Zij stemt trouwens overeen met een politiek die op algemene wijze door het merendeel der wetten ingeleid werd.

Heden ten dage gaat de voorkeur naar de perronkappen om redenen die niet alleen verband houden met bezuiniging, doch ook met klaarte en gezondheid in de belendende lokalen.

Wij hebben die politiek reeds vóór de oorlog gevolgd door de grote hallen te Luik (Guillemins), Ottignies en Namen, die wegens haar ouderdom moesten vernieuwd worden, door perronkappen te vervangen.

Hetzelfde zal geschieden voor 's Gravenbrakel, Bergen, Doornik en Kortrijk, waar de hallen door oorlogsgeweld verniel werden.

Wij hebben een uitzondering gemaakt voor het centraal station te Antwerpen dat zich in een bijzondere toestand bevindt : de bogen schragen de overhangende trottoirs. Bovendien zijn er onder de sporen lokalen die waterdicht dienen afgesloten. Ten slotte is het metalen geraamte nog in goede staat, uitgezonderd enige door bommen getroffen en gemakkelijk te herstellen bogen.

De vervanging van de huidige overwelving door perronkappen zou moeilijk op te lossen problemen stellen en hoge kosten meebrengen.

In al de nieuwe stations (Gent-St-Pieter, Oostende-Kaai, Brugge, Brussel-Noord, Brussel-Zuid, enz.) worden nog enkel perronkappen gebezigd.

Zo zal ook in de stations als Leuven, Mechelen, Tienen, Charleroi worden te werk gedaan naarmate de bestaande hallen wegens ouderdom zullen te vervangen zijn of moeten afgebroken worden ten gevolge van veranderingen in de ligging der sporen.

Overbevolgking der treinen :

Verscheidene leden van de Commissie hebben er op aangedrongen dat de Nationale Maatschappij de nodige maatregelen zou treffen om de overbevolking der treinen te doen afnemen en, zo mogelijk, te doen verdwijnen.

*Antwoord :**a) Overbevolking der treinen. — Maatregelen beraamd om er een einde aan te maken :*

Men dient te erkennen dat de Nationale Maatschappij grote inspanningen heeft gedaan om de overbevolking van de treinen te verhelpen. Voor zover zij kon heeft zij de vertrekken verveelvoudigd en de toestand is de laatste tijd in zeer hoge mate verbeterd.

Thans beschikt zij echter niet meer over rijtuigen om de treinen, die op de spitsuren nog overbevolkt zijn, te versterken of te verdubbelen, want op die ogenblikken is al het beschikbaar materieel in 't verkeer ingeschakeld.

Een bijzondere kant van het probleem der overbevolking is het gebruik van niet passende rijtuigtypen.

Het getal der metalen rijtuigen van 22 en 18 meter, met allemaal zitplaatsen, dat voor de oorlog respectievelijk 738 en 312 bedroeg, is thans nog slechts 490 en 250.

Bij gebrek aan die rijtuigtypen, heeft de Nationale Maatschappij, voor directe treinen, moeten gebruik maken van metalen rijtuigen van het omnibustype, die een groot percent aan staanplaatsen omvatten : 25 staanplaatsen voor 38 zitplaatsen 2^e klasse en 30 staanplaatsen voor 94 zitplaatsen 3^e klasse. In principe zouden die rijtuigen van het omnibustype enkel voor korte omnibustrajecten dienen gebezigd.

Voor de toekomst is in het door de Raad van beheer van onze Maatschappij aangenomen programma een zitplaats voor al de te vervoeren reizigers voorzien en met het oog hierop werd een nieuw type van metalen rijtuigen bestudeerd. Ongelukkig heeft de Maatschappij, ten gevolge van haar moeilijke financiële toestand, er moeten van afzien thans het nieuw materieel te bestellen.

b) *Vervoer der weekabonnementen :*

De Nationale Maatschappij wijdt al haar aandacht aan het vervoer van de arbeiders en de ingediende aanvragen en verzoeken worden grondig onderzocht.

1^o *Snelheid van het verkeer :*

Directe en halfdirecte treinen worden ingelegd daar waar zulks gerechtvaardigd was wegens het groot aantal weekabonnementen en de af te leggen afstanden. De drukte van het verkeer op de baangedeelten in de omgeving van de grote productiecentra is een hinderpaal voor het inleggen van talrijker directe treinen ten behoeve van weinig belangrijke contingenten, waarvoor bovendien zeer grote uitgaven zouden moeten gedaan worden. Men legt er zich op toe ten behoeve van de werklieden reeksen treinen te doen lopen waarvan de uurregeling met de belangen van de meerderheid der abonnementen strookt en inzonderheid ten doel heeft de duur der afwezigheid buitenshuis tot een minimum te beperken.

De verscheidenheid der niet gecoördonneerde werkuren in handel en nijverheid, zomede de zeer uitgebreide zones waarin de aanwerving geschiedt, maken het niet mogelijk het vervoer van al de belanghebbenden binnen een minimum van tijd te verzekeren.

Om dat doel te bereiken zouden treinen op de secundaire lijnen in ongehoorde mate aansluitende treinen dienen ingelegd en zulks zou, in elk geval, niet verenigbaar zijn met het inzicht het net met een minimumverlies te exploiteren.

2^o *Overbevolking van de werkliedentreinen :*

Door al het beschikbaar materieel in dienst te stellen hebben wij veel verbetering kunnen brengen daar waar de overbevolking overdreven was. Ons zijn enige niet ongeloste gevallen bekend welke zullen verholpen worden zodra rijtuigen zullen gerecupereerd en in behoorlijke staat hersteld zijn.

De toestand van ons materieelpark noopt er ons nog voor een zekere tijd toe abonnementen te vervoeren die op korte trajecten zullen moeten rechtstaan bij het begin of aan het einde van de reis.

Verwarming van de treinen :

Daar een Commissaris op een betere verwarming tijdens de toekomstende Winter heeft aangedrongen, antwoordt de Maatschappij :

De verwarming van de treinen werd normaal verzekerd gedurende de Winter 1946-1947 die buitengewoon streng is geweest. Voor toekomstende Winter zijn de nodige maatregelen genomen.

Het hoeft geen betoog dat de N.M.B.S. de voortreffelijke werking van de verwarmingstoestellen niet kan waarborgen en dat toevallige onregelmatigheden zich op dat gebied kunnen voordoen.

Eenledige railauto's :

Een lid had de mening uitgedrukt dat de eenledige railauto's te licht en niet stabiel genoeg zijn. Hij zag daarin de oorzaak van drie in zijn streek overkomen ongevallen.

Antwoord :

Ten einde de exploitatie van de niet-renderende lijnen te verbeteren, heeft de N.M.B.S. een honderdtal lichte Brossel-railauto's met Diesel-motor in dienst gesteld, en wel :

tweeassige railauto's, met 80 plaatsen, waarvan het eigen gewicht 14,5 ton bedraagt;

bogierailauto's, met 120 plaatsen, waarvan het eigen gewicht 22 ton bedraagt.

De ondervinding heeft bewezen dat die railauto's stabiel genoeg waren en zeer goed pasten voor de omnibusdiensten op de secundaire lijnen waarvoor zij bestemd zijn overigens dienst opgemerkt dat die railauto's nooit de maximumsnelheid van 60 km/u. *overschrijden*. Buiten de persoonsongevallen bij drie aanrijdingen, welke zich sedert de bevrijding hebben voorgedaan, heeft geen ander ongeval plaats gehad.

5. — DE ELECTRIFICATIE VAN 1.500 KM. LIJNEN :

Het verslag van de Nationale Commissie voor de Electrificatie van de Belgische Spoorwegen werd aan al de leden van de Wetgevende Kamers overhandigd. Het is dus overbodig nog bijzonderheden over die zeer omvangrijke onderneming te geven.

Er dient nochtans op gewezen dat de Commissie in een klein spanne tijds er toe gekomen is een electrificatieplan uit te werken dat in generlei opzicht moet onderdoen voor dergelijke in het buitenland uitgevoerde werken. (In een merkwaardig kort overzicht is het probleem van al zijn kanten beschouwd.)

Zonder in de bijzonderheden te treden, dient er bijzonder op gewezen dat de Commissie vooral het algemeen belang heeft op het oog gehad. Zij heeft begrepen, en wij hopen dat haar voorbeeld zal worden nagevolgd, dat de

spoorwegen slechts een sector van het geheel van 's Lands economie vormen. De door haar voorgestelde oplossingen houden er volkomen rekening mede. Als de electrificatiewerken zullen geëindigd zijn, zal de N.M.B.S. de grootste electriciteitsverbruiker zijn. Volgens een nogal algemeen aangenomen opvatting zou de N.M.B.S. er alle belang bij hebben de voor haar nodige electriciteit zelf voort te brengen. De Commissie stelt die oplossing niet voor, integendeel, zij stelt vast dat er een stevige basis bestaat voor een vruchtbare samenwerking tussen de N.M.B.S. en de Belgische electriciteitsnijverheid. Aansluiting van de latere tractieinstallaties met het Belgische nationaal net wordt door haar aangeprezen.

Er bestaat evenwel een essentiële en logische voorwaarde. De elektrische stroom moet tegen voordelige voorwaarden kunnen geleverd worden. Het ware niet aan te nemen dat de N.M.B.S. haar uitgaven zou verhogen alleen om de voldoening te kunnen zeggen dat zij er aan verzaakt heeft haar elektrische stroom zelf voort te brengen. De electriciteitsindustrie zal haar best doen om die voorwaarde te vervullen en men mag zelfs veronderstellen dat zij er zal toe komen nog meer te doen.

De opvatting dat ieder in zijn specialiteit blijve, is rationeel. Goed toegepast, zou zij niet te onderschatten diensten aan de algemeen economie bewijzen.

* * *

Andere schikkingen werden genomen voor het bouwen van electrisch materieel. De N.M.B.S. heeft, zonder aan haar recht van aanbesteding te verzuken, een Commissie aangesteld die zeer nauwe betrekkingen met de bouwers onderhoudt. Zij streeft een dubbel doel na : gemeenschappelijk bestuderen van de technisch kwesties en de prijzen van heel dichtbij volgen. Aldus tekent een nieuwe evolutie zich af, welke een gunstige terugslag op de ontwikkeling van 's Lands economie zal hebben.

Het voorbereidende werk is gedaan. Het belangrijkste gedeelte ligt eigenlijk in de uitvoering. Welnu, de electrificatie is een onderneming welke aanzienlijke beleggingen zal vergen en wij overdrijven niet met te zeggen dat het een zeer grote zaak is. Vroeger werd er dikwijls voor de uitgaven teruggedeinsd. Wij geloven niet dat die politiek het land voordelig is geweest. Integendeel, er zijn treffende voorbeelden welke bewijzen dat die vrees voor beleggingen soms zeer grote geldverliezen tot gevolg heeft gehad.

De Commissie was bijzonder gelukkig bij het horen van de verklaringen van de h. Minister van Verkeerswezen over dat punt. De h. Minister is van oordeel dat de electrificatie nodig is en hij zal zijn best doen om de werken in de mate van het mogelijk te bespoedigen.

Die houding is logisch vermits de bevolking zelf de electrificatie vurig schijnt te verlangen. Het Belgisch Centrum « voor het bestuderen van de opinie en de markten » heeft een polsing ingericht : de resultaten zijn afdoend.

Een eerste vraag werd gesteld, namelijk : Zijt U voorstander van de electrificatie der Belgische Spoorwegen ?

a) zonder tariefverhogingen.

<i>Antwoorden :</i>	Ja	85,0
	Neen	5,3
	Zonder opinie	9,7
	Totaal	100,0

b) zelfs indien er een tariefverhoging moest uit voortvloeien.

<i>Antwoorden :</i>	Ja	39,3
	Neen	43,9
	Zonder opinie .	16,8
Totaal		100,0

Die uitslag is merkwaardig. Er dient inderdaad rekening mede gehouden dat de levensvoorwaarden nog lastig zijn. De ontleding van de antwoorden doet uitschijnen dat die factor in het tweede geval een rol heeft gespeeld.

De electrificatie der Belgische Spoorwegen in goede voorwaarden tot stand brengen zal anderdeels het bewijs leveren dat België volle vertrouwen in de toekomst heeft en dat het begrijpt dat die toekomst zal afhangen van de toepassing der technische vorderingen.

II. — DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE BUURTSPORWEGEN

Deze Maatschappij heeft de aandacht gevestigd op de speciale toestand waaraan zij in de beide Vlaanders het hoofd moet bieden.

Uwe Commissie oordeelt dat het niet aan haar is zich ten gunste van het een of ander vervoermiddel uit te spreken, alhoewel zij de door de Nationale Maatschappij gedane inspanningen kent en waardeert. Zij is voorzeker van oordeel dat nutteloos verdubbelen moet vermeden worden. Zij denkt nochtans dat het behoud of het opheffen zowel van zekere spoorlijnen met normaal- of met smalspoor als van autobussen, moet bestudeerd worden en eventueel in een algemeen kader moet beslist worden.

III. — HET WEGVERVOER.

De officiële statistieken worden met grote vertraging opgemaakt.

Hierdoor is het onmogelijk een algemeen overzicht op een tamelijk vaste datum te hebben.

Volgens het Nationaal bureau voor regeling van het vervoer (zie het Vervoer in België sedert de bevrijding) doet de toestand op 30 April 1946, vergeleken bij die van 1938, zich voor als volgt :

SOORT VOERTUIG	1938		31-4-1946	
	Aantal	Capaciteit	Aantal	Capaciteit
Vrachtwagens van minder dan 2,5 T. . . .	60.000	62.000 T.	39.000	42.000 T.
Vervoerwagens (vrachtwagens van meer dan 2,5 T.).	18.000	70.000 T.	22.000	85.000 T.
Totalen	78.000	132.000 T.	61.000	127.000 T.

Volgens officieuze schattingen zou het aantal sedert die datum tot voor enkele weken in het verkeer gebrachte voertuigen 12.000 bedragen.

Uit deze cijfers kunnen drie conclusies getrokken worden :

- a) de capaciteit, zelfs van de distributievoertuigen, is verhoogd;
- b) de vervoerwagens, en deze zijn het die het wegvervoer aanbelangen, zijn toegenomen zowel in getal als in capaciteit. Indien men er de 12.000 voertuigen aan toe voegt, die later in de statistieken zullen voorkomen, zal wat het aantal betreft, de toestand op weinig na dezelfde zijn als vóór de oorlog, terwijl de capaciteit in sterke mate zal toegenomen hebben;
- c) het herstellen van de vooroorlogse toestand moet de vervoerders onvermijdelijk voor dezelfde moeilijkheden plaatsen als deze die zij vroeger gekend hebben.

Deze laatste conclusie wordt bevestigd door de feiten. Het volstaat het vakblad van de wegvervoerders te lezen. Zij dringen bij al de vervoerders aan op toepassing van het officieel tarief. Zij doen uitschijnen dat het toepassen van lagere tarieven ernstige gevolgen moet hebben voor deze die zulks doen. Zij verdedigen de reglementering van 1936. Wij kunnen niet weerstaan aan de verzoeking een buitengewoon suggestieve passus aan te halen :

« Tal van leiders van de groepering van beroepsvervoerders hebben, aanvankeijk, de besluiten van 1936 bestreden. Op dat tijdstip zag men niet in wat zulks zou geven en kon men terecht die innovatie met wantrouwen beschouwen.

« De ondervinding heeft evenwel het nut er van bewezen en thans zijn de leiders er van overtuigd dat het nodig is een reglementering van het vervoer te handhaven. »

Zulks bewijst dat het wegvervoer een crisis doormaakt. Deze is slechts in haar beginstadium en zal meer en meer toenemen. Niet alleen doen de wegvervoerders elkander een noodlottige concurrentie aan door de prijzen zo laag te stellen dat zij er zelfs niet toe komen hun kosten te dekken, doch zij hebben nog het hoofd te bieden aan toevallige vervoerders. Zoals hiervoren werd gezegd, is het laadvermogen van de distributievoertuigen verhoogd. Van de andere kant is de normale gang van de zaken nog niet hersteld. Hieruit volgt dat die voertuigen zeer dikwijls slechts twee of drie dagen per week rijden. De eigenaar wil voorkomen dat zijn voertuig te lang ongebruikt blijft en, niettegenstaande hij er niet toe gemachtigd is, doet hij het vervoer voor andere firma's. Dat vervoer ontsnapt dus aan de beroepsvervoerders en verzwaren hun moeilijkheden. Zij die frauduleus werken trachten zich in regel te stellen met de bestaande reglementering; daarom vragen zij de toelating van de algemene Directie van het wegvervoer. Zulks verklaart dat er op dit ogenblik niet minder dan zeven duizend nieuwe aanvragen zijn om machtiging tot vervoer van goederen over de weg te bekomen. De Minister heeft gelukkigerwijze besloten dat geen enkele nieuwe machtiging zal toegestaan worden. Dit is het enige middel om te voorkomen dat de bestaande wanorde nog merkkelijk verergert. Het zal uiterst moeilijk zijn een zodanige toestand in het leven te roepen dat de beroepsvervoerder eerlijk zijn brood kan verdienen, zelfs indien hij zijn onderneming behoorlijk beheert. De moeilijkheid is hoofdzakelijk te wijten aan het feit dat er onder de beroepsvervoerders te weinig tucht is. Onder de elfduizend vooroorlogse beroepsvervoerders waren er ongeveer zeven duizend die slechts over één vrachtwagen beschikten. Men moet voorkomen dat die kleinen failliet gaan. In den beginne zullen zij zich verzetten tegen de maatregelen welke in hun belang zullen genomen worden; langzamerhand zullen zij evenwel begrijpen dat men handelt alleen met het doel ze te helpen.

IV. — DE COÖRDINATIE VAN DE VERVOERMIDDELEN.

In ons vorig verslag hebben wij uitdrukkelijk aangedrongen om aan het probleem van de coördinatie der vervoermiddelen een oplossing te geven. Op dit gebied is practisch geen vooruitgang gemaakt. Dit valt uiterst te betreuren en wel om twee redenen :

a) Iedereen erkent thans dat er een probleem van het vervoer bestaat. Telkens als een dergelijke eenparigheid onder het publiek tot uiting komt, moet de Regering het initiatief nemen een oplossing te bevorderen;

b) De vervoermiddelen waarover het land thans beschikt hebben het verzadigingspunt bereikt of overschrijden het reeds. Nu, zoals we het reeds hebben doen opmerken, veroorzaakt de overvloed van vervoermiddelen tussen de verschillende wijzen van vervoer spanningen die uiteindelijk aanzienlijke verliezen voor de gemeenschap meebrengen.

Deze laatste zal door de openbare vervoerdiensten geboekte verliezen moeten dragen. Wat de private vervoerders betreft, deze zullen het hoofd moeten bieden aan alle soorten van moeilijkheden, die voor sommigen zullen gaan tot het faillissement, voor anderen gebrek aan verdiensten en dus armoede. Dit alles doet niets anders dan de maatschappelijke vrede ernstig in gevaar brengen in een belangrijke sector van de economische bedrijvigheid.

Men zegt dat het probleem van de coördinatie moeilijk en ingewikkeld is omdat er zovele belangen op het spel staan. Natuurlijk, telkens als men zal trachten orde te brengen waar wanorde heerst, zal men op moeilijkheden stuiten. Deze laatste zijn nochtans niet onoplosbaar. Zij kunnen overwonnen worden, maar daarvoor moet eerst en vooral een gedragslijn vastgesteld en een weinig geduld geoefend worden. Wij aarzelen een weinig om een voorbeeld aan te halen, maar het is daar en het bewijst dat het mogelijk is een einde te maken aan zekere vooroordelen. Tijdens de bezetting hebben de Duitsers een « beurtregeling » toegekend. Een dergelijke maatregel zou vóór de oorlog eens torm van protesten uitgelokt hebben, omdat iedereen zich benadeeld zou geacht hebben.

De ondervinding, het enig middel om de weerspanningen te overtuigen, heeft bewezen dat de maatregel zijn goede kant heeft. Na de bevrijding werd hij behouden. Er kleven bezwaren aan, die moeten ondervangen worden. Is het niet betreurenswaardig te moeten vaststellen dat een Duitse methode ingevoerd en behouden werd eenvoudig omdat wij, vóór de oorlog, het probleem niet hebben durven of willen oplossen .

Dergelijke toestanden moeten in het belang van het land zelf vermeden worden.

Een goed begrepen coördinatie zal tot betere resultaten leiden. De eerste jaren zullen zeer moeilijk zijn omdat zij juist deze zijn gedurende welke voor de opvoeding van al de vervoerders zal moeten gezorgd worden door het inprenten van de nodige ploeggeest zonder welke een grote onderneming niet kan slagen.

Eens deze vormingsjaren voorbij, zal niemand meer naar de oude methode willen terugkeren. Integendeel, men zal zich afvragen hoe het mogelijk geweest is zolang te dralen, terwijl door de toepassing van enkel eenvoudige stelregels al de belangen konden gediend worden.

Naar onze mening moet de coördinatie op drie hoofdprincipes berusten :

a) De coördinatie is niet denkelijk in een systeem van vrijheid. Een organiek systeem moet dus in het leven geroepen worden, dat aan ieder vervoermiddel

het vervoer geeft waarvoor het het best uitgerust is, met dien verstande nochtans dat de gezamenlijke vervoermiddelen op ieder ogenblik en in alle omstandigheden in de behoeften van de cliënteel zullen kunnen voorzien;

b) De toegepaste tarieven moeten zo laag mogelijk zijn en mogen in geen geval deze van onze vreemde concurrenten overtreffen;

c) Zowel de publieke als de private vervoerder moet verzekerd zijn van een eerlijk rendement, zulks voor zover de exploitatiemethodes bevredigend zijn.

Deze principes gesteld zijnde, verzaken wij er aan ze te rechtvaardigen om dit gedeelte van het verslag niet te lang te maken; de op te lossen problemen dienen bij reeksen behandeld. Naar onze mening vertonen zij drie kanten :

a) *Een technische kant*, de moeilijkste, maar waar het publiek zich het minst om bekommert, met uitzondering van het gebruikte materieel;

b) *Een financiële kant*, die de voorwaarden zal weerspiegelen welke te vervullen zijn om aan de hiervoren gestelde principes te voldoen;

c) *Een psychologische kant*, die de meest ingewikkeld zal blijken te zijn. Iedere vervoersector zorgt bijzonder voor zijn eigen belangen, wat overigens menselijk is.

Het gevolg hiervan is dat in dergelijke omstandigheden eenieder gemakkelijk regels aanvaardt, op voorwaarde dat zij uitsluitend toepasselijk zijn op zijn geboorteland. Werd in het verleden niet reeds gezegd dat de coördinatie uitsluitend in het belang van de N.M.B.S. zou gedaan worden? Dit zijn vooroordelen die men uit de weg zal moeten ruimen.

Terecht stelt het publiek een levendig belang in de organisatie van het vervoer. Ook daar valt op te voeren. Als een bepaald traject, én door een spoorlijn én door een autobusdienst bediend wordt, is eenieder tevreden; wordt evenwel tot de opheffing van de spoorlijn besloten omdat de exploitatie, wegens het verlies aan vervoer een steeds groter verlies laat, dan worden van overal protesten ingezonden.

Men zal moeten doen begrijpen dat naar zoveel mogelijk verbindingen moet gestreefd worden, maar dat de luxe van rijtuigen zonder reizigers te doen rijden aanzienlijke verliezen veroorzaakt.

Andere moeilijkheid. Voor het Spoor heeft men te doen met maatschappijen die al de gegevens van haar onderneming nauwkeurig kennen. Het is voorzeker niet het geval noch voor het vervoer te water, noch voor dat over de weg. De belanghebbenden zijn soms slecht of in het geheel niet georganiseerd. Er zijn verschillende groeperingen. Juist omdat de toestand zo is, zal het moeilijk zijn te doen begrijpen dat, verreweg wie ook te willen benadelen, het er integendeel om gaat, een samenwerking te bereiken die de belangen van eenieder zal dienen.

Moet er een oplossing opgelegd worden?

Rekening gehouden met de toestand in ons land, denken wij dat het een slechte methode zou zijn. Men zal er slechts gebruik van mogen maken wanneer het duidelijk bewezen is dat de vervoerders zelf er niet toe komen een bevredigende oplossing voor te leggen. Wij denken nochtans dat zij bevoegd zijn om een geheel van maatregelen voor te leggen die een coördinatie kunnen tot stand brengen, misschien beperkt in het begin, maar die met de tijd uitbreiding zal nemen om na een zekere tijd, een samenhangend geheel te vormen. Daarom stellen wij voor de belanghebbenden, rond het groen laken te verenigen. De

Commissie zou bovendien een zeker aantal parlementsleden, deskundigen, afgevaardigden van de betrokken besturen alsook van de syndicale organisaties, omvatten.

De opdracht van de Commissie zou er in bestaan « binnen de zes maanden » een plan tot coördinatie van de vervoermiddelen in België voor te leggen.

Wij geloven dat het mogelijk is tot dit resultaat te komen. Maar zelfs indien zulks het geval niet ware, zou de bevoegde Minister in de documentatie, die zal verenigd worden, en in de besprekingen die zullen plaats hebben, een geheel van inlichtingen vinden, die het nemen van de maatregelen om op het gebied van vervoer tot meer eenheid te komen, zouden kunnen vergemakkelijken.

Om alle verwarring te voorkomen, voegen wij hier nog aan toe dat de verwezenlijking van een coördinatieplan ten minste vijf jaar zal vergen.

Wij weten wel dat het lang is, maar het te verwezenlijken werk is ingewikkeld en uiterst omvangrijk. Te vlug willen gaan dient tot niets, het essentiële is te slagen.

Wij durven nochtans te bewijzen dat op het ogenblik dat het doel zal bereikt zijn, de overgrote meerderheid van de vervoerders, evenmin als het Land zelf, er niet meer zullen in toestemmen naar de vroegere toestand terug te keren.

LUCHTVAART.

Op het gebied van de luchtvaart moet de aandacht gaan naar drie essentiële sectoren. Alvorens ze kort te onderzoeken, behoort echter herinnerd aan de verklaring welke door de h. Minister van Verkeerswezen werd afgelegd.

De Minister is de mening toegedaan dat alles in het werk dient gesteld opdat België in de Internationale Luchtvaart niet alleen een eervolle plaats kunne innemen, maar ook installaties bezitte welke in alle opzichten voordelig kunnen vergeleken worden met het nieuwste dat in de wereld bestaat. De nodige uitgaven om dat doel te bereiken zullen gedaan worden. Een zekere volgorde van prioriteit in de uitvoering van de werken is evenwel noodzakelijk, omdat de financiële toestand niet toelaat de nodige werken om al de luchtvaartterreinen op ultra-moderne wijze uit te rusten terzelfder tijd en overal uit te voeren.

Van die overwegingen uitgaande, werd besloten de krachtingspanning bijzonder te concentreren op de grote internationale luchtshaven Melsbroek en voor de andere luchtvaartterreinen de werken tot de meest dringende te beperken.

De Commissie heeft zich eenparig bij die zienswijze aangesloten. Zij heeft er echter op aangedrongen verder de nodige beleggingen te doen om het land uit te rusten met een geheel van luchtvaartterreinen die aan al de behoeften beantwoorden.

I. — DE LUCHTVAARTTERREINEN.

De diensten der Luchtvaart werden omgevormd en nevens het Bestuur der Luchtvaart werd bij besluit van de Regent, dd. 20 November 1946, de Regie der Luchtwegen opgericht.

Dat organisme, hetwelk rechtspersoonlijkheid bezit, is er mede belast het algemeen belang en met toepassing van de nijverheids- en handelsmethoden, de luchthavens en dezer aanhorigheden te bouwen, in te richten, te onder-

houden en te exploiteren, alsmede de veiligheid van de luchtvaart te verzekeren.

De Regie mag al de verrichtingen van gelijk welke aard doen die rechtstreeks geheel of gedeeltelijk verband houden met haar doel of die de verwezenlijking van dat doel zouden kunnen vergemakkelijken of bevorderen (1).

De verplichtingen van de Regie der Luchtwezen worden geacht handelsverplichtingen te zijn.

Begroting.

De Regie heeft op het dienstjaar 1946 een som van 155 miljoen uitgegeven aan werken voor eerste aanleg. Voor 1947 beschikt zij voor dergelijke werken over een krediet van 286 miljoen.

De voornaamste krachtsinspanning is gericht op de snelle uitrusting van het luchtvaartterrein Melsbroek. De allernoodwendigste werken zijn in uitvoering op de hulpluchtvaartterreinen van dit laatste, namelijk te St-Hubert en te Raversijde.

De regie houdt zich bovendien bezig met de luchtvaartterreinen Luik (Bierset), Charleroi, dat in strijd met hetgeen gezegd werd niet buiten dienst zal worden gesteld, Antwerpen (Deurne), waar sommige moeilijkheden dienen opgelost, en Gent.

Voor de andere luchtvaartterreinen, inzonderheid Knokke en Grimbergen, zal de Minister later beslissen.

Het luchtvaartterrein Haren zal buiten dienst worden gesteld zodra Melsbroek volledig en modern zal uitgerust zijn.

Te Melsbroek is met de bouw van drie loodsen begonnen en voor twee andere, van groter afmetingen, zal binnenkort een aanbesteding uitgeschreven worden.

Het stationsgebouw en verscheiden andere werken zijn bijna voltooid.

Een staking onder de werklieden van een aannemer vertraagt evenwel de werken.

De radio-uitrusting wordt gemonteerd.

De installaties voor blinde landingen zullen tegen de Winter in dienst zijn. De Amerikaanse leveranciers van die installaties zijn meer dan een jaar ten achteren op de in de aankoopovereenkomst voorziene datum.

Niettemin wordt voorzien dat Melsbroek volledig in orde zal zijn tegen het einde van het jaar.

II. — CONSTRUCTIE.

Een verhoogde luchtvaartbedrijvigheid zal nieuwe mogelijkheden voor de Belgische nijverheid openstellen. Er weze allereerst aan herinnerd dat een depot van wisselstukken voor Amerikaans materieel te Melsbroek fungeert.

Het ware voordelig niet alleen voor België, doch ook voor de Amerikaanse constructeurs, dat zij zich lieten leiden door hetgeen reeds voor de automobielnijverheid gedaan wordt en dat zij er in toestemden bij ons een monteer-

(1) Buiten de door de Regie beheerde openbare luchtvaartterreinen zijn er nog private luchtvaartterreinen. Wij achten het niet nuttig thans daarover te spreken, hoewel sommige kwesties een oplossing vragen.

basis op te richten. Antwerpen is daarvoor het aangewezen centrum. De onderdelen kunnen gemakkelijk en met weinig kosten naar het vliegplein vervoerd worden. Er zijn daar gebouwen die, mits ze te herstellen en aan te passen, volkomen zouden geschikt zijn voor werk van dat slag. Van de andere kant is Charleroi een uitstekende basis voor de grote herstellingen.

Beide centra, Antwerpen en Charleroi, hebben daarenboven het grote voordeel de geschoolde arbeidskrachten voor zulk werk te kunnen bezorgen.

III. — DE LUCHTVAARTLIJNEN.

Het is niet onnodig er aan te herinneren dat de S.A.B.E.N.A., de Belgische nationale luchtvaartmaatschappij, geen monopolie geniet. Desniettemin is zij het die practisch al de vaste luchtlijnen exploiteert. Zulks beduidt dat op haar de zware last berust de Belgische kleuren op de internationale luchtvaartcompetities te verdedigen. De S.A.B.E.N.A. doet zulks trouwens met goed gevolg; inderdaad, dat organisme exploiteert sedert verleden jaar het volgende net :

Europese lijnen :

Brussel-Luik;
Brussel-Knokke/Zoute,
van 15 Juni tot 15 September;
Brussel-Dublin;
Brussel-Luxemburg-Bazel/Mulhausen;
Brussel-Nice;
Brussel-Madrid-Lissabon;
Brussel-Milaan;
Brussel-Deauville,
van 15 Juli tot 31 Augustus;
Luik-Parijs;
Knokke/Zoute-Oostende-Landen,
van 15 Juni tot 15 September.

Sabena in pool met vreemde maatschappijen :

Brussel-Londen;
Brussel-Kopenhagen-Stockholm;
Brussel-Oslo;
Brussel-Praag;
Brussel-Amsterdam;
Brussel-Eindhoven-Enschede;
Brussel-Parijs;
Brussel-Luxemburg-Bazel/Mulhausen, Genève-Zurich.

Transcontinentale lijnen :

Brussel-Leopoldstad-Johannesburg;
Brussel-Leopoldstad-Elisabethstad;
Brussel-Kairo-Stanleystad;
Brussel-Kairo;
Brussel-New-York.

Afrikaanse lijnen :

Leopoldstad-Luluaburg-Elisabethstad-Bulawayo-Johannesburg;
 Stanleystad-Iroemoe-Costermansstad-Urumbura-Elisabethstad;
 Stanleystad-Kindoe, Manono-Elisabethstad;
 Leopoldstad-Coquilhatstad-Libenge-Stanleystad.

Goederenvervoer.

De dienst per vrachtvliegtuig heeft een tamelijk grote uitbreiding genomen en er werd goederenvervoer van zeer verschillende aard verricht.

*Belangrijkheid van de luchtvloot :**Passagierslijnen :*

8 Douglas DC 4 — 44 plaatsen;
 17 Douglas DC 3 — 21 plaatsen;
 7 Lockheed — 14 of 18 plaatsen;
 3 Dove de Havilland — 8 plaatsen.

In bestelling :

3 Douglas DC 6 — 52 plaatsen.

Vrachtdiensten :

1 vrachtvliegtuig Douglas C 54;
 7 vrachtvliegtuigen Douglas C 47.

In bestelling :

2 vrachtvliegtuigen Douglas C 47.

Vooruitgang van het bedrijf :

	1938	1945	1946
Vervoerde passagiers	34.110	15.285	121.178
Passagierskilometers (in duizendtallen)	18.083	28.580	134.091
Kilometertonnen (alleen vracht en post)	837.584	429.873	1.512.482
Gevlogen kilometers	3.331.000	3.177.000	7.328.908

Deze enkele cijfers tonen aan dat de S.A.B.E.N.A. bewijs van initiatief geleverd en een grote activiteit aan de dag gelegd heeft. Zij heeft de door haar te vervullen rol volkomen begrepen en uw Commissie stelt er prijs op haar daarvoor geluk te wensen.

Een opmerking dringt zich evenwel op. De S.A.B.E.N.A. mag op geen enkel ogenblik vergeten dat zij een handelsmaatschappij is en zich, dienvolgens, niet laten verleiden tot het voeren van een uitsluitend of al te zeer door het prestige ingegeven politiek. Op haar berust de plicht de twee principes, welke aan haar oprichting ten grondslag liggen : handelsexploitatie en nationaal prestige, voortdurend overeen te brengen. Hoewel het van de ene kant van belang is dat de Belgische vlag zoveel mogelijk in de wereld gezien worde, toch ware het niet te verdedigen dat zulks ten koste van de Schatkist zou geschieden. De Maatschappij moet derhalve haar diensten zo inrichten dat haar globaal exploitatieresultaat haar in de mogelijkheid stelde al haar kosten te dekken en haar kapitaal te belonen.

MAATREGELEN TEN GUNSTE VAN HET PERSONEEL.

De Sabena heeft aan het varend personeel het voordeel toegekend van een bijzondere verzekering « luchtvaartongevallen overkomen in dienst » waarvan de kosten door de maatschappij gedragen worden.

Volgens de voorwaarden van de polis, zijn de kapitalen « overlijden » en « totale blijvende invaliditeit » de volgende :

Vliegtuigcommandant	fr. 500.000
Tweede piloot	350.000
Navigator	350.000
Marconist	300.000
Werktuigkundige	250.000
Vliegtuigcommies — airhostess	200.000

Die kapitalen worden in voorkomend geval, vastgesteld met in aanmerkingneming en als aanvulling van de eventueel door de Belgische wet op de arbeidsongevallen verleende voordelen; zij worden vermeerderd of verminderd in de gevallen waarop de Congoleese wetgeving op de arbeidsongevallen van toepassing is, in de verhouding waarin de door deze wetgeving verleende voordelen lager of hoger zijn dan die van de Belgische wet.

Nog andere minder belangrijke maatregelen werden getroffen ten voordele van het personeel.

De Commissie heeft met voldoening akte genomen van de belangstelling die de Sabena aan den dag legt tegenover een personeel dat, meer dan elk ander, voortdurend moet blijk geven van hoge beroepshoedanigheden.

De financiële resultaten van de S.A.B.E.N.A.

De balans over het jaar 1946 werd niet bekendgemaakt. Dat bescheid zal met een aanzienlijke winst sluiten.

Het zou evenwel uiterst gewaagd zijn daaruit af te leiden dat in de toekomst dezelfde resultaten zullen verkregen worden. In dit opzicht is het wellicht niet onnodig er aan te herinneren dat op dit ogenblik grote Amerikaanse maatschappijen met verlies werken. Die toestand zal waarschijnlijk verbeteren. In elk geval moet zij geen aanleiding geven tot een niet te rechtvaardigen pessimisme. Voor de luchtvaart staat een toekomst vol beloften open. Op dat gebied moet men ondernemend en tevens voorzichtig zijn.

De buitengewone uitslag van 1946 is te wijten aan bijzondere omstandigheden welke zich voortaan niet meer zullen voordoen. Zulks zal haar in de mogelijkheid stellen zich op een des te steviger grondslag in te richten, op voorwaarde dat de buitengewone baten oordeelkundig aangewend worden.

Het Statuut van de S.A.B.E.N.A.

Reeds verleden jaar heeft uw Commissie aangedrongen op de noodzakelijkheid van de herziening van het Statuut van de S.A.B.E.N.A. Het maatschappelijk pact verstrijkt in 1953. Het ware een vergissing te wachten, omdat de veranderingen welke zich op luchtvaartgebied hebben voorgedaan zo aanzienlijk zijn dat er rekening dient mede gehouden. Het kapitaal van de S.A.B.E.N.A. bedraagt 20 miljoen. Welnu, alleen het materieel van de maatschappij heeft een waarde van 500 miljoen; de wanverhouding tussen die twee cijfers is flagrant.

De S.A.B.E.N.A. moet geld lenen om haar materieel te kopen. Het sluiten van leningen stuit op moeilijkheden, juist omdat het kapitaal te klein is.

Door uw Commissie wordt er bij de Minister op aangedrongen in een nabije toekomst een oplossing voor te leggen zodat een einde aan die moeilijkheden zal kunnen gemaakt worden.

DE RADIO-OMROEP.

Uw Commissie heeft een breedvoerige bespreking gewijd aan het onderzoek van de tegenwoordige toestand van de radio-omroep. Zij neemt zich trouwens voor het onderzoek er van voort te zetten. Om de bespreking van de begroting van Verkeerswezen niet te vertragen, draagt zij U een eerste reeks van opmerkingen voor.

I. — OPVOERING VAN DE KRACHT DER UITZENDING.

Laten wij er allereerst op wijzen dat de Minister in zijn verklaringen zegde dat de tegenwoordige kracht van de nationale zender te zwak is. In sommige delen van België is het vaak onmogelijk de nationale uitzendingen op te vangen. Eveneens kan ons land niet in de meeste vreemde landen beluisterd worden. Die toestand is onbetwistbaar nadelig voor de Belgische belangen. Hij dient dan ook verholpen te worden. Dienvolgens werd besloten dat de tegenwoordige kracht van 20 kw zal op 120 kw. zal gebracht worden.

De kosten van die werken worden op 150 miljoen geraamd. De uitgave is gerechtvaardigd en zal gedaan worden, omdat het past aan België een plaats te geven die, uit internationaal oogpunt, met zijn belangen en het gezag dat het geniet overeenkomt.

Tot opvoering van de kracht was reeds sedert lang besloten, precies opdat de stem van België ver buiten zijn grenzen zou gehoord worden. Het is dan ook met grote voldoening dat onze Commissie van het besluit van de h. Minister akte genomen heeft.

II. — BESNOEIING VAN DE UITGAVEN.

Wat betreft de besnoeiing van de uitgaven, is er geen sprake van de mogelijkheden van de radio buitenmatig te verminderen. Er toe gehouden te bezuinigen, heeft de h. Minister de bedrijvigheden afgeschaft die zonder al te veel bezwaren konden weggelaten worden, bij voorbeeld de correspondenten in het buitenland. Andere bijdragen zullen verminderd worden : bij voorbeeld de heruitzendingen van het buitenland, sommige grote radiomontages. Ten slotte heeft de Minister geoordeeld dat de inkrimpingen even zeer de binnendiensten als de medewerking buiten het Instituut moesten treffen.

Al keurt zij de verklaring van de h. Minister goed, toch vestigt de Commissie de aandacht op de noodzakelijkheid zoveel mogelijk de internationale heruitzendingen te behouden. België is het zich zelf verschuldigd, zoveel doenlijk, deel te nemen aan de initiatieven van de UNESCO. Vervolgens zijn de internationale heruitzendingen een middel om de volken dichter tot elkaar te brengen. Ten slotte, zolang de kracht van de uitzending niet opgevoerd wordt, is heruitzending een uitstekend middel om de Belgische uitzendingen in het buitenland te laten horen.

III. — HET STATUUT VAN DE RADIO-OMROEP.

Een moeilijkheid spruit zeker voort uit het feit dat het statuut van de radio-omroep niet gevestigd is. Diensten van het Departement zijn actief bezig met het afronden van dit statuut.

De oplossing zal afhangen van het aantal golflengten dat België op de Internationale Conferentie te Atlantic City zal verkrijgen.

Alle maatregelen werden getroffen om de Belgische belangen op dit gebied doelmatig te verdedigen.

Uw Commissie heeft bijzonder aangedrongen om, in korte tijd, de kwestie van het statuut op te lossen. De met de studie van dat vraagstuk belaste Commissie heeft trouwens haar conclusiën ingediend. De voor het verklaren van de vertraging aangevoerde reden is ernstig. De Commissie heeft haar goedkeuring gehecht aan de maatregelen welke door de Minister genomen werden om de eisen van België te doen zegevieren.

IV. — DE KLEINE ZENDERS.

Op een vraag betreffende het toekomstig lot van de kleine zenders, heeft de h. Minister geantwoord dat hij dienaangaande nog geen aanduiding kan geven.

* * *

Uw Commissie heeft een reeks van vragen gesteld die er toe strekken de commissieleden in te lichten over het aantal thans in het N.I.R. werkzame diensten, over hun opdracht, de kosten, enz. Ten slotte, werd een vergelijking met de vooroorlogse toestand gemaakt. Wij vatten de hoofdzaken van de documentatie samen.

Uitgaven.

Deze doen zich voor als volgt :

	Uitgaven	Verhoging in verhouding tot 1938	%
	—	—	
1938 fr.	42.484.120	—	%
1946	149.650.000	107.165.870	252,5
1947	125.000.000	82.515.779	194,2

(ramingen).

Men moet er nochtans rekening mede houden dat een zo eenvoudige vergelijking niet de werkelijkheid weergeeft. Verscheidene factoren beïnvloeden die cijfers.

De uitgaven van 1938 zijn niet de weergave van die van het N.I.R. Geen rekening werd gehouden met de uitgaven van de kleine zenders, die toentertijd door de particuliere sector in bedrijf gehouden werden. Het is onmogelijk die te ramen. Het bedrijf van de kleine zenders wordt thans door het N.I.R. verzorgd. De uitgaven die er uit voortvloeien beliepen, voor 1946, 14 miljoen en voor 1947 worden zij op 16 miljoen geraamd. De kredieten van 1946 en 1947 zouden dus dienovereenkomstig moeten verminderd worden. De toestand zou zich dan als volgt voordoen :

	Uitgaven minus de kleine zenders	Verhoging in verhouding tot 1938	%
	—	—	
1938 fr.	42.484.120	—	—
1946	135.612.000	92.218.000	215,85
1947	108.975.000	66.491.000	156,60

Ten andere, zijn er factoren die soms moeilijk in geld kunnen geraamd worden.

Het N.I.R. heeft het vóór de oorlog door de « Vrije lichamen voor radio-omroep » verrichte werk overgenomen. Nieuwe diensten werden opgericht, als daar zijn de « Luisteraarsdienst » en een Schoolradio voor de drie graden van het onderwijs. De noodzakelijkheid van de eerste dienst valt niet te betwisten. De schoolradio zal moeten uitgebreid worden en het nut er van wordt niet meer betwist, in België, noch in het buitenland. Ten slotte, neemt het N.I.R. het beheer van de Werelduitzendingen en van het Station te Leopoldville waar. Al die nieuwe bedrijvigheden oefenen vanzelfsprekend invloed op de uitgaven uit.

PERSONEEL.

Volgens de door het N.I.R. verstrekte inlichtingen, beliep de getalsterkte, op 31 December 1938, 457 eenheden. Voegt men daarbij de tijdelijke aanstellingen voor beperkte tijd (koren en toneelverenigingen), dit is 65, dan bereikt men een totaal van 522. De aanstellingen van tijdelijk personeel ter vervanging van tijdelijken of voor versterking, beliepen 116 eenheden. Voegt men die bij het vorig totaal, dan komt men tot 638 eenheden.

Het cijfer van 116 tijdelijken schijnt bijzonder hoog, vermits het 22 % bereikt. Het Instituut is dan ook van oordeel dat er geen rekening mede moet gehouden worden. Tot vergelijking geeft het de getalsterkten op twee datums :

Werkelijk personeel op 31 October 1938	577
Werkelijk personeel op 5 Februari 1947.	786

Zegge een verhoging met 209 eenheden.

Men moet rekening houden met dezelfde hierboven gemaakte opmerkingen om de verhoging van de uitgaven te verklaren. Bij de zeven gewestelijke zenders zijn 93 personeelsleden werkzaam. De vermeerdering voor de centrale diensten beloopt dus in werkelijkheid 116 personeelsleden.

Ziehier een andere vergelijking voor de centrale diensten.

AANDUIDING VAN DE DIENST	TOESTAND OP	
	31 October 1938	5 Februari 1947
	Aantal eenheden	Aantal eenheden
<i>Franstalige gesproken uitzendingen :</i>		
Directie	5	1
Nieuwsberichtendienst	13	23
Letterkundige dienst	13	19
Didactische dienst	—	9
	31	52
<i>Nederlandstalige gesproken uitzendingen:</i>		
Directie	5	7
Nieuwsberichtendienst	12	23
Letterkundige dienst	13	7
Didactische dienst	—	3
	30	40

Wat de uitgaven betreft, blijven de verhogingscoëfficiënten beneden de in de andere takken van bedrijvigheid geboekte verhogingen. Een vergelijking met de vreemde landen zou aantonen dat België bij die laatste ver achterblijft. Wat de radio-omroep betreft, zijn wij zeker een goedkoop land gebleven. Desondanks geniet België een zeer goede faam.

De personeelssterkte stijgt. Er moet nochtans rekening gehouden worden met de hierboven gegeven redenen en met de uitbreiding van de diensten.

WEDDEN EN HONORARIA.

De op het personeel van het N.I.R. toegepaste weddeschalen zijn die welke voor het Staatspersoneel van kracht zijn.

Wat de medewerkers buiten het Instituut betreft, zijn de honoraria vastgesteld als volgt :

A. — *Franse uitzendingen :*

1. Cachets gesproken uitzendingen :

Cursussen en conferenties : 100 tot 400 frank, volgens het aanzien van de aangestelde persoon en de duur van de spreekbeurt ;

Toneelspelers : 500 tot 1.000 frank per uitzending ;

2. Cachets muziekuitzendingen :

450 tot 3.000 frank, volgens aanzien en waarde van de kunstenaar.

B. — *Nederlandse uitzendingen :*

1^o Lezingen : 400 tot 500 frank per 10 minuten ;

Toneelspelers : 360 frank per radiohoorspel ;

2^o Muziekuitzendingen :

Orkesten : van 300 tot 1.000 frank ;

Solisten : van 750 tot 4.000 frank (voor een prestatie van ten minste 30 minuten) volgens de waarde van hun medewerking.

Men kan niet zeggen dat die tarieven overdreven hoog zijn. Een vergelijking met het buitenland zou uitwijzen dat zij laag gesteld zijn, vooral voor de lezingen. Wij zijn van mening dat men ze zou moeten opvoeren, doch onder voorwaarde meereisend te zijn.

Arbeidsduur.

Cultureel, administratief en technisch personeel : 41 1/2 uur per week ;

Muzikanten : 36 uren per week ;

Koorzangers : 24 uren per week.

De uitzendingen.

Gesproken uitzendingen.

Uw Commissie is van oordeel dat, op dit gebied, het N.I.R. zich verschuldigd is zeer aandachtig de toe te passen politiek ter studie te nemen. De radio, evenals de film, is een menseneter. Er moet rekening mede gehouden worden. Daartoe moet de productie van de personeelsleden in vaste dienst tot een minimum beperkt worden. Dit wil zeggen dat het kader zoveel mogelijk moet beperkt blijven. Zijn opdracht zou, in beginsel, uitsluitend bestaan in het uitvoeren van de taken die niet aan medewerkers kunnen toevertrouwd worden : Gesproken dagblad, reportages, enz.

Voor de menigvuldige rubrieken schijnt het ons dat bij voorkeur op medewerkers moet beroep gedaan worden. Dit is het enige middel dat verscheidenheid en veel afwisseling mogelijk maakt. Dit wil niet zeggen dat men stelselmatig de personeelsleden in vaste dienst moet uitsluiten voor rubrieken waarin zij bijval boeken. Voor de medewerkers moet men zeer hoge eisen stellen. Maar daarom zal men er wel moeten toe besluiten die beter te betalen. De medewerker moet aan de andere kant begrijpen dat hij er geen aanspraak kan op maken voor onbepaalde tijd aan te blijven, en dat hij zal moeten heengaan zodra het publiek, misschien ten onrechte, zal beslissen dat het er niets meer voor voelt naar hem te luisteren.

Muziekuitzendingen.

Op dit gebied is de opdracht van de radio uiterst moeilijk en ondankbaar. Dit is zo waar, dat geen enkel station er zich mede kan vleien er in geslaagd te zijn het publiek algehele voldoening te schenken. Dit is trouwens te begrijpen, gelet op de zeer grote verscheidenheid van smaak. Uw Commissie beweert dan ook niet een oplossing te brengen op dit vraagstuk, dat in werkelijkheid iets onmogelijks stelt. Zij oordeelt nochtans dat in ruime mate zou rekening dienen gehouden met de samenstelling zelf van hetgeen men de luisteraarskring zou kunnen noemen.

Welnu, wegens de samenstelling van de Maatschappij zelf, bestaat de grote meerderheid van de gezinnen die de radio beluisteren, uit arbeiders of boeren. Zij hebben maar weinig uitgebreid onderwijs genoten en daaraan hebben zij geen schuld. Voor hen is de muziek geen kunst, maar wel een verstrooiing. Zij betalen hun radioretributie en verkiezen « hun » radio te beluisteren. Dan nog moeten zij ze begrijpen en moet de krachtsinspanning, die men van hen vergt, niet verder gaan dan waarvoor zij bevattelijk zijn.

Maar de radio moet eveneens voldoening schenken aan die andere massa van luisteraars die, zij, omdat zij de muziek kennen, kunstprogramma's vragen. Ten slotte, is er nog de categorie van de werkelijke kenners, die de zeer moderne muziek waarderen. Zij vormen misschien een minderheid, maar dit is zeker geen reden om ze uit te sluiten. Wel integendeel. Leert de geschiedenis ons niet dat elke nieuwigheid op kunstgebied zich een weg moet banen en dat de waardering slechts komt wanneer de componisten sedert lang dood zijn. Uw Commissie erkent dat de taak moeilijk is, maar zij denkt dat er middel bestaat om de radio beter te doen waarderen.

Zij is van oordeel dat het N.I.R. in geen geval een radio-reclame mag worden. Zulk peil is werkelijk te laag, want per slot van rekening heeft de radio ook een culturele opdracht te vervullen.

Zij oordeelt nochtans dat het nuttig zou zijn 's avonds meer muziek te geven, die de minder ontwikkelde lieden wat verstrooiing biedt.

Daarnaast is muziek die de smaak van de massa kan veredelen, haar opvoeding kan volmaken, wel aan te bevelen.

De werkelijk moeilijk te genieten audities, die slechts een minderheid van werkelijke kenners belang inboezemen, kunnen op andere uren uitgezonden worden.

Dit sluit natuurlijk de grote concerten niet uit. Integendeel, indien de minder ontwikkelden de gewoonte genomen hebben regelmatig de Nationale Zender te beluisteren, bestaat er kans dat zij die eveneens beluisteren. De degelijk

samengestelde programma's van lichtere aard schaden ons trouwens niet in het buitenland, vermits zij met dezelfde moeilijkheden als wij af te rekenen hebben.

BESLUITEN.

Bij wijze van voorlopige besluiten menen wij :

1^o dat het nodig is ten spoedigste het definitief statuut van de radio-omroep vast te stellen;

2^o dat het een dwaling is aan de directeuren-generaal de titel van beheerders te verlenen. De directeuren-generaal zijn uitvoeringsorganen. Zij wonen de vergaderingen van de Raad bij, maar men moet ze niet in die tussenpositie en kiese toestand plaatsen die hen verplicht over hun eigen beheer uitspraak te doen;

3^o het N.I.R. moet over een zo beperkt mogelijk blijvend en vast aangesteld personeel beschikken. Voor de gesproken uitzendingen zou de eigen productie binnen de hierboven vermelde perken moeten blijven.

Het spreekt vanzelf dat het N.I.R. zijn eigen orkest en zijn eigen kunstenaars moet hebben. Een voortdurende krachtsinspanning moet trouwens gedaan worden opdat het plaats krijgje onder de grote orkesten van internationale faam;

4^o zonder aan de technici van de rationele inrichting een beslissende invloed toe te kennen, menen wij nochtans dat het nut zou opleveren hun advies over de inwendige organisatie van het Instituut te vragen. Het komt ons inderdaad voor dat er stof aanwezig is om te vereenvoudigen en te rationaliseren;

5^o wij menen dat het nieuwe statuut de directe en doorlopende contrôle van het Parlement op duidelijke wijze zou moeten inrichten.

Een gepaste contrôle is hoofdzaak om tot het maximum de mogelijkheden van afwijking te vermijden.

Dit verslag, alsmede de begroting van het Ministerie van Verkeerswezen, werden met stemmen goedgekeurd; één lid onthield zich.

De Verslaggever,
A. DE BLOCK.

De Voorzitter,
H. DELPORT.

SÉNAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1946-1947.

SÉANCE DU 26 JUIN 1947.

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1947.

(Voir les nos 4-XX, 113, 189, 239, 240, 281 (session de 1946-1947) et les Annales parlementaires de la Chambre des Représentants, séances des 29 et 30 avril, 6, 7 et 8 mai 1947); le n° 145 (session de 1946-1947) du Sénat.)

Présents : MM. DELPORT, président ; COSTERMAN, DE HAECK, LE COMTE DE LA BARRE D'ERQUELINNES, DONVIL, JESPERS, KNOPS, NEELS (G.), STEYAERT, SPREUTEL, STRUVAY, VERGEYLEN, WALLAYS et DE BLOCK, rapporteur.

TABLE DES MATIÈRES.

	Pages.
1. — MODIFICATIONS AU BUDGET	3
2. — L'OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES	5
3. — MARINE :	
I. Marine marchande	10
II. Pêche maritime	10
III. La Force navale	17
4. — LA POSTE	18
5. — OFFICE DES CHÈQUES POSTAUX	22
6. — TOURISME	24

7. — LES TRANSPORTS :

I. La S. N. C. B. :

1 ^o Les avances de l'Etat à la S. N. C. B.	25
2 ^o Les déficits de la S. N. C. B.	27
3 ^o La situation actuelle de la S. N. C. B.	29
4 ^o Remarques diverses et renseignements	34
5 ^o L'électrification de 1.500 kilomètres de lignes	36

II. La S. N. C. V.	38
----------------------------	----

III. — Les transports par route	38
---	----

IV. — La coordination des moyens de transport	40
---	----

8. — AVIATION :

1 ^o Les aérodromes	43
2 ^o Construction	44
3 ^o Les lignes aériennes	44

9. — LA RADIODIFFUSION.	47
---------------------------------	----

MESDAMES, MESSIEURS,

MODIFICATIONS AU BUDGET.

Le budget voté par la Chambre des Représentants subira des changements par suite de la décision du Gouvernement de réduire les dépenses. Le montant des réductions de crédits envisagés à ce jour atteindra 212.474.000 francs.

D'autre part, des propositions d'augmentation justifiées par l'évolution des besoins depuis l'élaboration du budget ont été soumises au Ministère du Budget pour un montant de 25.875.000 francs (1) comprenant notamment :

A. — DÉPENSES ORDINAIRES.

15.000.000 de francs pour le carburant nécessaire aux paquebots Ostende-Douvres;

1.500.000 francs pour la construction d'un avion cargo et la formation des pilotes.

B. — DÉPENSES EXCEPTIONNELLES.

500.000 francs pour l'expédition des professeurs Picard et Cosyns;

1.255.000 francs pour l'impression du *Carnet touristique*;

2.500.000 francs pour acquisition et remise en état d'avions de service;

120.000 francs pour l'équipement de la Centrale téléphonique de l'O.C.F. ;

5.000.000 de francs pour frais d'études de l'Exposition touristique en Meuse et Ardenne.

Si ces réductions et augmentations se réalisent, le budget se présentera comme suit :

	TOTAUX	AUGMENTATION OU DIMINUTION SUR 1946	
		en chiffres	en %
Dépenses ordinaires fr.	1.916.532.800	+ 656.245.500	+ 52 %
Dépenses exceptionnelles	43.145.000	— 55.895.000	— 56 %
Dépenses résultant de la guerre . .	713.593.000	— 185.672.000	— 20 %
Force navale :	51.859.000	+ 1.684.000	+ 3,3 %
TOTAUX fr.	2.725.129.800	416.362.500	

(1) Indépendamment de ces augmentations, un crédit de 425 millions au chapitre « Dépenses résultant de la guerre » en vue de couvrir la garantie accordée par l'Etat aux opérations de l'A.M.A.R.I.G. (arrêté-loi du 27 février 1947) doit être prévu au budget de 1947. (Voir rapport de la Chambre des Représentants, doc. n° 239).

En groupant les modifications par administration, on obtient le résultat suivant :

ADMINISTRATIONS ET SERVICES	AUGMENTATION OU DIMINUTION DES CRÉDITS PAR RAPPORT A 1946	
	Avant modifications	près modifications
Secrétariat Général fr.	+ 9.622.250 (1)	+ 9.622.250
Administration des Transports	— 5.743.200	— 10.743.200
Office Central des Fournitures	+ 190.000	+ 310.000
Commissariat Général du Tourisme	+ 17.950.000	+ 24.205.000
Administration de la Marine	+ 22.718.150	— 51.644.150
Administration de l'Aéronautique	+ 51.245.000	+ 50.245.000
Administration des Postes	+ 484.407.300	+ 468.007.300
Service des Combustibles	+ 25.000.000	+ 25.000.000
Fournitures	+ 55.000.000	+ 55.000.000
Habillement	+ 11.000.000	+ 11.000.000

Si on examine les crédits par nature des dépenses, on constate que les augmentations proviennent de :

Traitements fr.	+ 444.212.500
Matériel	+ 205.554.500
Subsides et subventions	— 6.034.500
Divers	+ 12.513.000
Dépenses exceptionnelles	— 55.895.000
Dépenses résultant de la guerre	— 185.672.000
Force navale	+ 1.684.000
TOTAL fr.	416.362.500

Les causes principales des augmentations sont suffisamment connues. Il nous semble donc inutile de nous y attarder.

(1) Compte tenu du fait que les crédits pour le personnel de l'O.C.F. étaient compris, en 1946, dans ceux du Secrétariat Général.

L'OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES.

A. — CONSIDÉRATIONS GÉNÉRALES.

Il convient de souligner en premier lieu que l'Office Central des Fournitures est un service autonome dépendant du Secrétariat Général du Ministère des Communications et groupant, en son sein, les trois services pour lesquels les renseignements sont demandés, notamment : Service de l'Habillement, Office des Fournitures, Service des Combustibles.

1^o *Création de l'O.C.F.*

Le but principal poursuivi par la création de l'O.C.F. est de centraliser les demandes des divers produits nécessaires pour le fonctionnement des départements ministériels afin d'obtenir par l'achat massif de ceux-ci, des prix inférieurs à ceux qui seraient obtenus en cas d'achats par petites quantités.

Actuellement, l'O.C.F. est formé de l'ancien Office Central des Imprimés, créé par arrêté royal du 25 septembre 1926, de la Masse d'Habillement des Postes et Télégraphes transférée par arrêté royal du 6 septembre 1932 à l'Administration des Postes, et englobée dans l'Office Central des Imprimés par arrêté du Régent du 3 février 1945, et enfin du Service des Combustibles créé par arrêté du Secrétaire Général en date du 30 mai 1941.

L'arrêté du Régent du 31 mars 1945 a fusionné les divers services énumérés ci-dessus sous la dénomination de l'Office Central des Fournitures. Enfin, par l'arrêté du Régent du 5 septembre 1946, fixant les cadres du Département des Communications, l'Office du Mobilier de l'Etat est intégré en principe à l'O.C.F.

Cette fusion n'ayant cependant, jusqu'à présent, reçu de sanction officielle, une proposition est introduite à cet effet.

2^o *Fonctionnement des services de l'O.C.F.*

Le Service de l'Habillement a pour mission de fournir aux agents, astreints au port de l'uniforme, du Département des Communications ainsi qu'à ceux du Département des Travaux Publics, les uniformes et équipements prévus par les règlements en la matière. D'autre part, il fournit également, mais contre remboursement, à certains agents de l'Etat ou services parastataux qui en font la demande, des vêtements de travail, par exemple : salopettes, cache-pousières, etc.

Le Service des Combustibles fournit le charbon et le bois à brûler à tous les Ministères et à certains organismes parastataux.

Enfin, l'Office Central des Fournitures fournit à tous les départements, les papiers, imprimés, reliures, brochures et fournitures de bureau, telles que machines à écrire, machines à calculer, crayons, plumes, encres, etc.

Le principe de l'achat de ces divers produits est l'adjudication publique et l'adjudication restreinte, s'il s'agit de spécialités pour lesquelles les fournisseurs sont connus. Il est établi, pour certains de ces marchés, un cahier des charges portant sur des commandes globales ; celles-ci étant établies d'après les demandes reçues des divers départements demandeurs vers la fin de l'année en cours.

Les quantités ainsi acquises sont importantes. Nous pouvons citer, pour le Service de l'Habillement, environ 40.000 mètres de drap et de doublure pour la confection des uniformes.

En ce qui concerne le Service des Combustibles, il a été distribué quelque 180.000 tonnes de charbon pour l'année 1946 et les prévisions pour 1947 sont estimées à environ 170.000 tonnes.

Enfin, en ce qui concerne le Service des Papiers, Imprimés et Fournitures, nous pouvons mentionner des besoins en papiers, s'élevant à quelque 6.000 tonnes, plusieurs centaines de machines à écrire et à calculer et des quantités se chiffrant par milliers d'exemplaires pour les 1.900 autres articles différents utilisés par les services de l'Etat.

3^o *Prix d'achat.*

En ce qui concerne les combustibles et les fournitures de papiers, il est impossible, pour le moment, de parler d'appel à la concurrence, du fait de l'existence du Comptoir belge des Charbons, du Comptoir belge des Cokes et du Comptoir belge des Papiers, organismes dépendant du Ministère des Affaires Economiques se chargeant de la fixation du prix et de la répartition de ces matières entre les divers fournisseurs de l'O.C.F. Pour les autres produits acquis par l'O.C.F., le libre jeu de la concurrence donne les prix les plus bas, ceux-ci étant cependant vérifiés d'après les arrêtés pris par le Ministre des Affaires Economiques en matière de prix et salaires.

Il est bien entendu qu'en période normale, le recours à l'adjudication publique fera bénéficier l'Etat de prix bien plus avantageux que ceux qu'il obtient actuellement, parce que, pour le moment, l'O.C.F. peut difficilement, vu les difficultés d'approvisionnement et le manque d'offres, imposer des réductions supplémentaires sur les prix officiels. Cependant, certaines ristournes sont déjà accordées, notamment en ce qui concerne les fournitures de papiers. Ces ristournes sont de l'ordre de fr. 0,09 pour des commandes de 3.000 kilos et de fr. 0,15 pour celles dépassant 10.000 kilos. Pour les machines, l'O.C.F. obtient actuellement 10 % de ristourne sur les prix officiels. Avant guerre, cette ristourne s'élevait, dans certains cas, à 40 %, eu égard aux grandes quantités achetées.

La concurrence économique du moment provoque une diminution pour certains produits, alors que pour d'autres qui dépendent de matières premières importées, il y a hausse. Cependant, dans l'ensemble, il n'est pas douteux que l'acquisition massive des produits a un résultat heureux sur le taux des prix demandés par les fournisseurs.

4^o *Prix de vente.*

Les produits acquis par l'O.C.F. sont fournis aux départements demandeurs au prix coûtant, sans porter en compte les frais généraux ni de gestion de l'O.C.F.

Il est toutefois fait exception à cette règle en ce qui concerne le Service des Combustibles, pour lequel tous les crédits pour l'achat des combustibles étant centralisés au Service des Combustibles, il n'y a pas de vente au sens propre du mot.

Chaque année, tous les départements reçoivent un relevé de comptes des fournitures de charbon effectuées pour chacun de leurs services. Ce relevé indique le tonnage fourni et son prix de revient.

Le prix de revient est basé sur le prix officiel d'achat, augmenté des frais généraux; ceux-ci sont calculés en tenant compte de la moyenne générale des frais de transports par chemin de fer, par voie d'eau et par camions, plus la moyenne générale des frais de camionnage et de remise en cave, plus le coût global du tonnage manquant et qui n'a pu être récupéré, des frais de chômage et autres dépenses accidentelles, plus enfin les frais de gestion.

Les statistiques pour l'exercice 1946 ne sont pas encore clôturées, mais on peut estimer, dès à présent, les frais généraux à environ 175 francs par tonne de charbon.

5° *Bénéfice de l'Etat.*

Il est extrêmement difficile de dire pour le moment, eu égard aux considérations ci-dessus, si le bénéfice de l'O.C.F. procuré dans l'ensemble à l'Etat, est considérable.

Cependant, quelques exemples confirment que l'action de l'O.C.F. est favorable au Trésor. Le relevé annexé montre les différences de prix obtenues par l'O.C.F. par rapport aux prix demandés pour des achats en petites quantités.

6° *Comptabilité de l'O.C.F.*

La comptabilité de l'O.C.F. reflète encore les situations existant dans les divers services qui le composaient avant leur fusion.

a) C'est ainsi qu'en ce qui concerne les services papiers, imprimés et fournitures de bureau, les crédits mis à la disposition de l'O.C.F. sur le budget du Département des Communications sont la résultante des crédits partiels prévus pour l'achat des produits et mentionnés aux budgets des autres départements.

Le crédit dont dispose l'O.C.F. sert au paiement des achats qu'il exécute, ceux-ci étant facturés aux divers autres départements après fourniture, le recouvrement se faisant par l'intermédiaire du budget des Voies et Moyens.

b) En ce qui concerne le Service des Combustibles et le Service de l'Habillement, le crédit mis à la disposition de l'O.C.F. n'a pas sa contre-partie dans le budget des autres départements, de sorte qu'apparemment le budget du Ministère des Communications est grevé de sommes importantes et qui ne sont pas destinées à sa propre activité.

7° *Facturation.*

En ce qui concerne le Service des Combustibles, il n'est pas établi de facturation pour les Administrations de l'Etat, mais un « relevé de compte » transmis par le Service des Combustibles après clôture des écritures de l'exercice.

Certains organismes disposant d'un budget ou de fonds propres sont tenus au remboursement du coût des fournitures. Le recouvrement en est poursuivi par le Service des Combustibles.

Pour les autres services, des factures provisoires sont transmises aux administrations, en même temps que les fournitures. Eventuellement, ces factures sont reprises sur des factures globales qui donnent lieu à récupération des sommes avancées par l'O.C.F.

8° Réorganisation de l'O.C.F.

Il entre dans les intentions du Département des Communications de réorganiser l'O.C.F. de façon à unifier ces deux genres de comptabilité.

La réorganisation proposée serait inspirée du principe que, dans toute opération commerciale, existe deux phases :

1° l'achat des marchandises;

2° la distribution de ces marchandises contre recouvrement.

Le futur O.C.F. comprendrait donc :

1° une direction des achats dont les divers bureaux seraient chargés de procéder à toutes les opérations en vue de l'acquisition des produits, en s'inspirant du principe de l'adjudication publique;

2° une direction de la distribution comprenant les services chargés de la réception, de la distribution, de l'emmagasiner et de la comptabilisation des produits.

La comptabilité de l'O.C.F. réorganisée serait inspirée du principe de la comptabilité commerciale, de façon à faire apparaître notamment les frais généraux.

I. — Relevé de quelques prix d'achats faits par l'Office Central des Fournitures comparés à ceux pratiqués sur le marché de gros.

DÉSIGNATION DES ARTICLES	Unité	Consommat. moyenne annuelle	Prix chez les grossistes	Prix d'achats par l'O.C.F.
Papier avec bois	kilo	5.000.000	fr. 12,30	fr. 11,02
Papier sans bois	kilo	1.000.000	17,60	14,78
Papier duplicateur	rame	100.000	46,00	43,20
Crayons ordinaires	grosse	2.000	236,00	168,50
Attaches (grandes)	boîte	35.000	3,00	2,13
Tampons n° 2	pièce	3.500	22,00	14,80
Encre noire bleue-black	litre	6.000	22,75	11,00
Encrier à syphon 65 m/m	pièce	6.000	10,90	4,35
Epingles 26 m/m	boîte 500 gr.	3.000	25,80	21,20
Carbone 21,5 × 33	boîte 200 gr.	8.500	94,50	74,00
Gomme à effacer	boîte 1/2 k.	40.000	50,00	38,70
Porte-plume	grosse	300	450,00	340,00
Carnets d'étudiants 24 feuillets	pièce	9.500	3,95	2,25
Sous-main	pièce	2.500	27,50	19,50
Stencils, etc.	boîte de 48	12.000	180,00	142,00

II. — *Exemple de prix d'achat de combustibles, fait par le Service des Combustibles, comparé à celui pratiqué sur le marché privé.*

Si nous prenons l'agglomération bruxelloise comme prix moyen pour la Belgique, la comparaison suivante établie pour la fourniture de 1 tonne de charbon *maigre* 5/10, par exemple, permet de se rendre compte des prix obtenus : à l'intervention du

<i>Service des Combustibles :</i>		<i>Par le commerce de détail :</i>	
Prix facturé par Cobechar fr.	840	fr.	840
Frais généraux (somme forfaitaire pour 1946) . . .	175	Frais de transport (tarif officiel)	85
		Fourniture en vrac (tarif officiel)	175
		Mise en cave (tarif officiel).	75
Total . . fr. 1.015		Total . . fr. 1.175	

En 1946, il a été fourni, par le Service des Combustibles, 136.000 tonnes de charbons et 40.000 tonnes de cokes, pour tout le pays.

III. — *Exemple de prix d'achats de tissus faits par le Service de l'Habillement, comparés à ceux pratiqués sur le marché privé.*

DÉSIGNATION DES ARTICLES	Unité	Consommat. moyenne annuelle	Prix dans commerce de détail	Prix d'achat par l'O.C.F.
Drap de costume (laine cardée) . .	mètre	18.000	245,00	168,00
Drap de costume (laine peignée) . .	mètre	18.000	225,00	150,00
Drap de capote	mètre	10.000	260,00	180,00
Doublures diverses	mètre	45.000	35 à 40 fr.	26,00
Pare-poussières	pièce	4.000	210,00	172,00

Remarque. — Nous avons reproduit les renseignements tels qu'ils nous ont été fournis par le Département. Sans entrer dans les détails, il nous semble qu'il est nécessaire d'organiser ce service sur une base vraiment commerciale, de telle façon qu'il puisse produire chaque année un bilan et un compte de pertes et profits.

Les différences de prix constituent incontestablement un élément intéressant. Il est cependant impossible de dire avec précision dans quelle mesure il faudrait augmenter ce prix pour tenir compte des frais généraux pris en charge par le Ministère des Communications, tel que loyer, éclairage, chauffage, traitements, etc. Un calcul très approximatif indique que les prix subiraient une augmentation d'environ 5 %, en tenant compte des traitements.

MARINE.

I. — MARINE MARCHANDE.

Déjà l'année passée, nous avons insisté sur l'urgente nécessité de prendre des mesures pour augmenter sérieusement le tonnage de la flotte marchande. Un effort a été fait. Le tonnage dépassera légèrement à la fin de cette année, celui d'avant-guerre. (Voir rapport de la Chambre des Représentants, document n° 239, qui donne d'ailleurs d'autres renseignements utiles.)

Dans l'esprit de tous les membres de votre Commission, ce souci doit se comprendre dans le sens d'augmenter le tonnage d'avant-guerre. Or, dans ce domaine, rien n'a été réalisé. Cette situation se comprend d'autant moins que le Gouvernement semble partager sur ce point l'opinion des Commissions parlementaires. Il ne se comprendrait d'ailleurs pas qu'une autre opinion puisse exister. Le Ministère des Importations a dû dépenser plusieurs milliards, rien qu'en frêts maritimes. Or, la majeure partie de cette dépense a dû être payée en dollars U.S.A., devises dont le pays continue à avoir besoin. Une marine marchande plus forte aurait permis de diminuer sensiblement les décaissements en dollars.

Il nous a été affirmé que le coût du frêt à la tonne pour le transport du charbon américain, non compris les frais de chargement et de déchargement, a varié de 10,25 dollars à 10,75 dollars pendant l'année 1946. Comme nous avons importé 1.346.453 tonnes, il est facile de calculer les sommes considérables qui ont dû être dépensées rien qu'en frêts, payables en dollars.

Par la carence des armements allemands et japonais, une occasion unique s'était offerte pour prendre pied sur de nouvelles lignes maritimes. Malheureusement, beaucoup de temps a été perdu. Si on n'intervient pas très vite et très énergiquement, la dernière chance de profiter dans une certaine mesure d'une situation exceptionnelle et passagère aura disparu. Une source de revenus appréciables nous aura échappé, ainsi que des possibilités d'avenir très grandes pour les chantiers maritimes belges. Cela ne signifie pas que l'augmentation du tonnage de la flotte marchande sera rendue impossible; mais le travail sera cependant plus dur et les difficultés à surmonter beaucoup plus grandes.

Nous insistons une fois de plus pour que le Gouvernement fasse preuve de diligence en saisissant le Parlement de projets, capables de sortir la marine marchande de l'impasse dans laquelle elle se trouve depuis des années.

II. — PECHE MARITIME.

Le poisson est un aliment sain et d'une valeur nutritive qui n'est pas contestée. Le poisson peut sans inconvénient remplacer la viande. Cette dernière doit être importée, tandis que les pêcheurs seraient en mesure d'amener des quantités plus importantes de poisson, sans que le pays doive décaisser des devises. Depuis de longues années, une propagande est faite pour augmenter la consommation intérieure en poisson.

Nous avons cru utile de soumettre à la Haute Assemblée quelques renseignements qui permettront de se faire une idée générale de l'évolution de cette branche importante de l'économie nationale.

Evolution de l'effectif des pêcheurs belges :

1912 : 2.039

1920 : 1.504

1930 : 1.905

1940 : 2.104

1946 : 1.992

Effectif de la flotte de pêche :

	Nombre d'entre- prises	Nombre de bateaux	Tonnage total net	Exclusi- vement à voiles	A voiles avec mot. auxil.	Moteur	Vapeurs	Canots ouverts
1912	475	523	8.143	305	16	—	26	176
1920	507	585	7.069	269	18	—	35	263
1930	476	529	7.453	—	—	381	36	112

	TYPE I 8 à 75 H. P. 2 à 37 T. B.		TYPE II 80 à 120 H. P. 23 à 68 T. B.		TYPE III 120 à 239 H. P. 45 à 109 T. B.	
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes
Décembre 1939	236	3.988	85	3.408	123	9.241
Décembre 1946	250	3.774	72	2.365	108	7.173
30 avril 1947	244	3.680	77	2.529	104	7.115

	TYPE IV 240 à 350 H. P. 91 à 160 T. B.		TYPE V 450 à 700 H. P. 197 à 336 T. B.		TOTAUX	
	Nombre	Tonnes	Nombre	Tonnes	Nombre	Ton. brut
Décembre 1939	44	5.355	22	6.045	510	28.087
Décembre 1946	35	4.241	14	4.980	479	22.533
30 avril 1947	39	4.740	15	5.503	479	23.567

Nombre de propriétaires de bateaux :

1912 : 475
 1920 : 507
 1930 : 476
 1940 : 438
 1946 : 413

Quantité et valeur du poisson déchargé dans les ports de pêche d'après l'Institut de statistique :

POIDS EN KILOS : PORT	Moyenne des années 1936-1938	1945	1946
Ostende.	32.946.905	22.356.587	56.296.061
Blankenberge	480.380	1.571.100	576.038
Zeebrugge	4.413.702	8.157.290	7.775.228
Nieuwport	1.630.358	13.518.788	5.046.468
TOTAUX	39.471.845	45.603.765	69.693.795
VALEUR :			
Ostende.	93.215.237	275.367.105	335.792.903
Blankenberge	1.948.188	16.586.285	5.090.216
Zeebrugge	20.701.064	84.837.614	80.627.208
Nieuwport	4.813.260	86.971.428	24.361.108
TOTAUX	120.677.749	463.762.432	445.871.435

De ces chiffres, nous pouvons dégager quelques conclusions :

- a) l'effectif des pêcheurs semble se stabiliser autour de 2.000;
- b) le nombre de propriétaires de bateaux accuse une régression constante. La petite propriété, concurrencée par les armements financièrement plus puissants, est en déclin. Cet état de choses est due au fait que les bateaux modernes coûtent très cher. L'élimination des petits propriétaires est un danger pour l'avenir de la pêche maritime.
- c) les quantités ont augmenté considérablement et le ravitaillement du pays en a profité heureusement. Cependant, les prix montrent une baisse qui peut avoir des conséquences défavorables si elle continue. Grosso-modo, le prix moyen était de 3 francs au kilo pour la période 1936-1938. Il atteint un peu plus de 10 francs en 1945, soit un coefficient d'augmentation de 3,5. En 1946, le prix est tombé à moins de 7 francs, ce qui ne représente pas un coefficient 2,3.
- d) nous n'avons pas de chiffres en ce qui concerne l'évolution de prix de vente à l'intérieur du pays. Nous ne croyons pas nous tromper en disant que

la baisse a été moins forte. En tout cas, la différence entre le prix payé aux pêcheurs et celui porté en compte aux acheteurs est trop forte. C'est un signe évident que le commerce du poisson est mal organisé. Le résultat en est que, loin d'encourager la consommation du poisson, elle est freinée.

Il y a, à notre avis, moyen d'améliorer la situation. Voyons cependant préalablement ce qui existe déjà.

Services ou institutions techniques fonctionnant au profit de la pêche maritime :

A. — Section technique du Service de la Pêche maritime à Ostende :

Mission et fonctionnement :

I. Recueillir et coordonner les renseignements fournis par les minques du littoral aux fins d'établir les statistiques mensuelles et annuelles des apports et des prix.

Etude de ces données des points de vue technique et économique en vue :

1^o d'établir des rapports annuels sur la pêche belge;

2^o de rechercher la productivité des différents champs de pêche visités par nos chalutiers;

3^o de rassembler des données à présenter aux conférences internationales, sur l'exploitation des champs de pêche et les mesures à prendre éventuellement pour protéger les fonds menacés;

4^o de calculer le coefficient économique de rendement des différents types de chalutiers.

II. Surveiller la situation de la flotte de pêche : force numérique, tonnage, force motrice, composition des équipages, etc.

III. — Utilisation du bateau de recherches scientifiques en collaboration avec l'Institut des Etudes Maritimes.

Les recherches sont faites suivant les directives du Conseil International pour l'Exploration de la Mer, en collaboration avec les autres pays intéressés.

IV. Participer aux conférences internationales réunissant des biologistes et des techniciens étrangers et notamment aux conférences de l'Overfishing, à Londres.

Services rendus :

1. a) Constatations diverses d'ordre hydrologique, planctonique et biologique.

Contact avec la France, les Pays-Bas et l'Angleterre pour la répartition des champs d'action de chaque pays et la communication mutuelle des constatations faites.

b) Classification des chalutiers en catégories suivant leur capacité de pêche et d'après les lieux de pêche pouvant être visités : cette classification sert de base à la reconstitution rationnelle de notre flotte de pêche et à l'organisation du statut social du pêcheur.

c) Déposition de rapports annuels sur l'évolution de la flotte, des équipages et de la production aux points de vue économique, technique et social; rapports spéciaux en ce qui concerne les campagnes de pêche au hareng guais et au hareng plein.

d) Déposition de rapports techniques aux conférences internationales et notamment à celles de l'Overfishing tenues à Londres en vue d'étudier les mesures propres à sauvegarder les réserves de poisson dans la mer du Nord.

2. Réalisations techniques :

Expérience avec des filets à mailles agrandies et étude comparative des résultats obtenus avec l'emploi des filets à mailles ordinaires.

Introduction de la carte de pêche à remplir par les patrons-pêcheurs en vue de documenter l'Institut Maritime.

B. — Institut d'Etudes Maritimes (Zeewetenschappelijk Instituut), à Ostende, institution d'utilité publique subsidee par l'Etat, la Province de Flandre Occidentale et l'Administration communale d'Ostende :

Fonctionnement et mission :

L'Institut a pour but de promouvoir l'étude scientifique de la mer, de sa flore et de sa faune et, en particulier, d'utiliser les recherches faites pour l'orientation et le développement rationnels de la pêche maritime.

Fonctionnant sous la forme d'établissement d'utilité publique, cet Institut a eu ses installations détruites durant les hostilités et ne pourra reprendre son activité complète que dans un avenir plus ou moins rapproché. En attendant, les activités les plus urgentes sont assurées dans la mesure des possibilités par le Service technique de la Pêche.

Etudes en cours :

sur les concentrations de l'esprot sur la côte belge;

sur les migrations du hareng guais;

sur les concentrations de la plie, en collaboration avec l'Institut Scientifique des Pays-Bas.

Les recherches faites à ce jour ont révélé la nécessité d'une réglementation de pêche en vue de sauvegarder les réserves de crevettes.

C. — La Commission de Mariculture et de Mytiliculture fonctionna sous le contrôle du Ministère des Communications.

Commission consultative ayant à examiner les questions relatives à la mariculture et à la mytiliculture qui lui sont soumises en vue de promouvoir et éventuellement de réglementer l'exploitation de la pêche en eau marine ou saumâtre.

Depuis la guerre, l'occasion ne s'est pas présentée de devoir soumettre des problèmes à l'avis de la Commission.

Mise à la disposition de bateaux de pêche :

Le Département nous a fourni à ce sujet les renseignements qui suivent :

a) A la libération, M. le Ministre des Communications a fait saisir sur des chantiers belges, cinq grands bâtiments en construction, primitivement pour compte d'armateurs à la Pêche allemands et ensuite pour compte de la Kriegsmarine.

L'Administration de la Marine a fait continuer la construction des bateaux en vue de leur destination primitive : selon des plans brevetés allemands, ce type de chalutiers nouveaux était destiné à la pêche dans les mers lointaines.

Pour stimuler nos armateurs à exercer la pêche dans ces eaux — et alimenter ainsi plus abondamment notre marché intérieur en poissons ronds — le Département des Communications a proposé aux trois grands armements belges la prise en location de ces bateaux.

b) Jusqu'à présent, autorisation a été donnée pour la location à la N. V. Motorvisserij, à Ostende, de deux de ces chalutiers. Cet armement a été le seul à accepter les conditions de location établies par le Ministère des Communications.

Les trois autres unités, dont la construction sera vraisemblablement achevée vers la fin de l'année, seront offertes en location aux trois armements de la pêche hauturière existant avant guerre, dans les mêmes conditions que celles formulées pour les deux premières.

c) Le contrat de location porte sur une durée de cinq ans, avec possibilités de renonciation avant ce délai ou de tacite reconduction. D'autre part, une option d'achat est laissée à l'armateur.

Le prix de location est fixé à 10 % de la valeur de construction, tandis que le prix d'achat, à la levée de l'option, sera établi à la valeur marchande du bateau.

Il s'agit d'une location coque nue sous l'entière responsabilité de l'armateur.

* * *

A notre avis, le Gouvernement a une occasion unique pour tenter une expérience, qui, bien conduite, ne manquerait pas d'avoir une répercussion profonde sur la flotte de pêche.

Nous avons vu que le nombre de propriétaires de bateaux diminue. La raison de ce phénomène est connue. Les prix d'achat d'un bateau moderne sont trop élevés. Il y a un moyen pour échapper, en partie, à cet inconvénient, notamment la création d'une coopération de pêcheurs. Dans cette hypothèse, les bateaux n'appartiendraient pas en propre à chaque pêcheur, mais au groupement. Travaillant avec un matériel appartenant à tous les pêcheurs, ils ne seraient plus longtemps des salariés, mais entrepreneurs eux-mêmes, avec tous les avantages qui en découlent.

Nous insistons pour que cette idée soit étudiée sérieusement et avec la volonté de réussir. La mise en pratique rencontrera probablement quelques difficultés, mais celles-ci peuvent être surmontées. En cas de succès, et celui-ci viendra si l'on part sur des principes sains, la pêche maritime prendra un tout autre aspect et s'organisera sur des bases solides.

L'application rationnelle de ces nouvelles méthodes pourra avoir une influence considérable sur l'avenir de la pêche maritime. Aussi nous semble-t-il de la plus haute importance que le Département s'occupe activement de cette question.

Conditions actuelles pour l'exportation du poisson.

Les conditions pour l'exportation du poisson diffèrent selon les pays de destination; c'est ainsi que des licences pour l'exportation de poisson sont délivrées à tous les commerçants qui en font la demande en ce qui concerne les envois vers l'Italie, l'Autriche, la Suisse, la Hongrie et la Tchécoslovaquie.

Les demandes de licence sont soumises à l'appréciation du Comité des Certificats de Priorité, qui juge dans le cadre des accords commerciaux de l'opportunité des quantités à exporter en tenant compte de la situation du marché intérieur.

Les exportations vers l'Angleterre et vers la France se font à l'intervention du groupement professionnel, étant donné qu'il s'agit de contingents limités à des prix imposés. Les parts de contingents sont réparties entre les grossistes exportateurs dans la limite de 80 % aux exportateurs d'avant guerre et de 20 % pour les nouveaux exportateurs. Cette répartition est basée sur les directives prescrites par le Service central des contingents et licences, du Ministère des Affaires Economiques.

III. — LA FORCE NAVALE.

La Commission estime que les dépenses prévues ne sont pas exagérées pour les services qui peuvent être rendus.

Ce serait cependant une erreur de vouloir la développer à tel point qu'elle puisse jouer un rôle, même restreint, au point de vue militaire.

La Force navale doit jouer un double rôle, abstraction des tâches immédiates qu'elle doit encore remplir. Elle doit en tout premier lieu assurer les services maritimes qui incombent à la Belgique : service de police et de garde, qui peuvent d'ailleurs être organisés avec de petits bateaux.

Elle doit, et cela est peut-être son rôle principal, être une école de marins. Elle peut être d'un appui considérable pour les écoles qui s'occupent de la formation du personnel supérieur de la marine marchande.

Très souvent, on a dit que le Belge n'a pas l'esprit maritime. Si ce fait est exact, il ne faut pas s'en étonner outre mesure. La Belgique ne donne pas à une partie de sa jeunesse, la possibilité de connaître la mer. La Force navale comble cette lacune.

Voilà les deux raisons qui militent en faveur du maintien de la Force, telle qu'elle existe actuellement. Ce serait tuer cette Force navale en lui assignant d'autres buts et en voulant imposer au pays des sacrifices trop lourds,

LA POSTE.

PRODUCTIVITÉ DES SERVICES.

L'Administration des Postes estime qu'en comparaison avec 1938, il y a une perte de rendement. Il est cependant impossible de traduire cette perte en chiffres parce qu'il y a des éléments qu'il n'est pas possible de chiffrer.

A l'Office des Chèques Postaux, comme dans les Services extérieurs de la Poste, les deux mêmes éléments défavorables expliquent la diminution sensible de rendement : le doublement au moins des absences pour maladie et la présence dans les effectifs d'un grand nombre d'auxiliaires qui n'ont pas les aptitudes classiques ni la formation professionnelle ni la stabilité des agents définitifs.

Mais, indépendamment de ces deux causes essentielles de perte de rendement, il faut tenir compte, pour apprécier le rendement des agents des Services extérieurs, de tous les éléments nouveaux par rapport à 1938 qui ont compliqué ou aggravé leur tâche depuis la libération et qui ne peuvent être reflétés ou chiffrés dans le nombre des opérateurs.

Parmi ces éléments, il faut citer notamment :

I. — Le plus grand nombre de billets de banque à manipuler tant pour les opérations financières que pour la vente des timbres-poste et des valeurs fiscales, de retraite, de vacances, etc.

II — La série d'opérations accidentelles qui n'avaient pas de contrepartie équivalente en 1938, à savoir :

1^o la distribution de formulaires de déclaration en vue de l'impôt sur le capital;

2^o la distribution des demandes d'allocation de rééquipement de divers formulaires à remplir par les employeurs, la délivrance des bons de rééquipement, puis le timbrage de différents coupons de ces bons;

3^o la vente aux employeurs des bons de cotisation et des cartes de sécurité sociale et la délivrance de formulaires;

4^o le rachat d'obligations de l'Assainissement monétaire;

5^o l'échange de billets de banque de 500 francs (type Londres);

6^o le travail résultant de six émissions spéciales de timbres-poste;

7^o le surcroît de besogne résultant de la réforme des barèmes, la revision des carrières, le calcul et le paiement d'arriérés et la régularisation des déficits de guerre.

De tout cet ensemble d'éléments, on peut conclure que le personnel des Postes a été astreint à un assujettissement dépassant celui qui lui était imposé en 1938 et que la productivité des agents définitifs au travail est de loin supérieure à celle de 1938.

Le doublement actuel des absences pour maladie se traduit par une perte au service actif de : 19.000 hommes $\times$ 15 jours d'absence pour maladie (30 au lieu de 15 en moyenne), soit l'équivalent de 950 unités. Quand nous aurons pu récupérer cette perte et que nous aurons pu alimenter nos cadres d'éléments capables et formés, la productivité de l'ensemble du personnel des Postes remontera en flèche à son niveau antérieur.

Il faudrait encore y ajouter que parfois le personnel travaille dans des conditions absolument insuffisantes au point de vue hygiénique. Tel est le cas, par exemple, à l'Office des Chèques Postaux. Le Ministre a communiqué à votre Commission qu'il avait pris les mesures nécessaires pour parachever le nouveau bâtiment, afin que le plus vite possible le personnel puisse travailler dans des conditions normales.

Le personnel de la Poste a toujours été un personnel d'élite. Le fait que, malgré tout, il a su tenir tête à toutes les difficultés et aux nombreuses prestations supplémentaires, prouve qu'il n'a rien perdu de ses qualités.

COMPTES D'EXPLOITATION (1) DE LA POSTE DE L'EXERCICE 1946
arrêtés au 31 mars 1947.

*Dépenses.**Recettes.*

OBJET	1946	OBJET	1947
Dépenses de personnel . . fr.	1.102.573.364	Produit de la vente des valeurs postales . . . fr.	658.295.770
Dépenses de matériel . . .	61.252.197	Affranchissements en espèces.	88.160.480
Subsides et subventions . .	144.000	Taxe d'affranchissement et d'écritures des abonnements aux journaux	19.126.027
Dépenses de prévoyance sociale	265.943	Taxe sur la vente des permis de pêche	126.640
Dépenses diverses	12.666.066	Produit du service des chèques et virements . . .	58.976.096
TOTAL des dépenses figurant au budget de la Poste . fr.	1.176.901.570	Franchises	27.988.686
Décompte avec les Offices étrangers	16.958.935	Remboursements d'avances budgétaires	5.324.618
Pensions	102.300.000	Redevances pour prestations effectuées pour d'autres administrations	18.919.557
Subsides à la C.O.	1.946.072	Recettes diverses	11.262.429
Autres dépenses.	19.966.074		
Charges financières	10.801.338		
			888.180.303
Fr.	1.328.873.989	Excédent des dépenses sur les recettes	440.693.686
		Fr.	1.328.873.989

(1) La Poste ne tient pas une comptabilité commerciale. Le compte d'exploitation en souffre et doit être considérée plutôt comme une estimation.

Le compte d'exploitation accuse un mali de plus de 440 millions. Cette situation doit être examinée soigneusement. Il est en effet impossible qu'un service d'une telle importance continue à supporter des pertes aussi considérables, qui finalement doivent être couvertes par l'impôt.

Ci-après nous donnons le relevé des opérations effectuées pour les autres départements et qui influencent, nous le supposons, le mali.

**OPÉRATIONS EFFECTUÉES PAR LA POSTE POUR D'AUTRES
DÉPARTEMENTS OU ORGANISMES ET POUR LESQUELLES
UNE REDEVANCE EST PAYÉE.**

DÉPARTEMENTS OU ORGANISMES	OPÉRATIONS	REDEVANCES PAYÉES
1. Finances	Vente de valeurs fiscales.	3.578.000,00 (1)
2. Travail et Prévoyance Soc. .	Fabrication et vente de valeurs de retraite.	1.476.221,80
3. Agriculture	Fabrication et vente de permis de pêche.	139.240,50
4. Affaires Etrangères . .	Fabrication et vente de timbres consu- lares	39.937,70
5. Fonds national d'Aide au Rééquipement des Trav. .	Se rapportant aux bons de réequip. mén.	4.311.662,70 (2)
6. Colonies	Fabrication et vente de valeurs du Congo Belge et du Ruanda-Urundi.	58.990,05 (1)
7. Commission administrative mixte « Belgo-Luxembourg. »	Fabrication et vente de timbres de licence.	24.243,70 (1)
8. Caisse Nationale Auxiliaire des Congés Payés . . .	Fabrication et vente de valeurs de vacances	1.952.157,00
9. Office National de Sécurité Sociale.	Vente de valeurs « Sécurité Sociale ».	58.306,40
10. S.N.C.B.	Fabrication de timbres « Chemin de fer » et vente de timbres « Colis postaux », acceptation et distribution de colis postaux.	309.147,60
11. Caisse d'Epargne . . .	Fabrication des « Coupons reçus » et toutes les opérations se rapportant à la Caisse d'Epargne.	24.965.558,00 (2)
12. Commissariat Général du Tourisme	Distribution de cartes de vacances popu- laires.	111.077,00
13. Loterie Coloniale . . .	Vente et paiement de billets de la Loterie.	135.873,70
14. Régie des T.T. . . .	Prestations diverses.	5.533.111,00

(1) Montant de l'exercice 1945, celui de 1946 n'étant pas encore établi.

(2) Chiffres provisoires.

OPÉRATIONS EFFECTUÉES POUR D'AUTRES DÉPARTEMENTS ET POUR LESQUELLES AUCUNE REDEVANCE N'EST PAYÉE.

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

CONCLUSIONS GÉNÉRALES.

Comme il a été dit plus haut, votre Commission estime qu'il est urgent d'étudier les moyens aptes à mettre fin au déficit, accusé par le compte d'exploitation des Postes.

Sans vouloir anticiper sur les mesures que le Ministre proposera, la Commission croit cependant que le temps est venu de doter la Poste d'un statut autonome. L'exploitation s'effectuerait sur une base commerciale. Le nouvel organisme aurait à présenter chaque année un compte de prévision et à la fin de chaque exercice un bilan, avec le compte de pertes et profits. Le premier but à poursuivre serait l'absorption graduelle du déficit.

Il est évident que l'organisme serait soumis aux mêmes règles que d'autres exploitations en ce qui concerne la fixation des tarifs. Aucune augmentation ne pourrait être appliquée sans l'autorisation préalable du Ministre compétent.

Par contre, la Poste aurait le droit de se faire indemniser totalement pour les services rendus à d'autres services et organismes.

Nous croyons, d'autre part, que la Poste se doit d'examiner attentivement les moyens mécaniques de nature à soulager sérieusement le travail des agents.

En premier lieu, il conviendrait de pousser à l'emploi de la machine-timbreuse. Actuellement, il faut acheter cet appareil. Pourquoi ne pas suivre l'exemple de la Régie des T. T. qui, en temps normal, loue des installations ?

Beaucoup de gens qui reculent devant l'achat d'une timbreuse seraient sans doute disposés d'en louer une à condition que les prix de location soient modérés.

N'est-il pas possible de faire étudier par des techniciens la possibilité d'employer aux guichets des appareils automatiques pour la délivrance des timbres. L'exemple donné par les cinémas est suggestif. On répondra que les situations ne sont pas les mêmes. Sans doute, mais c'est précisément pour cette raison que nous demandons d'étudier et si possible de tirer profit de cet exemple.

Que peuvent donner les machines débitrices de timbres ? Il y a sans doute d'autres perfectionnements à examiner.

Nous n'en conseillons aucun, mais il serait pour le moins intéressant de les étudier et au besoin de demander le concours de techniciens pour perfectionner des machines qui ne donnent pas toute satisfaction.

* *

Enfin, il nous semble que la Poste devrait être mise en mesure d'organiser un service social très développé. Les agents sont généralement soumis à des prestations dures, qui ne restent pas sans avoir des suites pour leur santé. Dès lors, la Poste a un intérêt évident à aider les agents dans la mesure du possible pour prévenir les causes de maladie.

OFFICE DES CHEQUES POSTAUX.

a) *Tableau comparatif* (nombre de comptes-dépôts) :

OBJET	1938	1945	1946
Nombre de comptes	433.553	554.315	603.427
Avoir global à fin décembre. fr.	3.890.992.127,14	22.282.737.675,96	28.171.081.863,17

b) *Paiements à vue à Anvers et à Liège :*

Préalablement à l'instauration du nouveau service de paiement à vue de chèques au porteur, créé le 1^{er} octobre 1946 aux bureaux de poste de Liège I et d'Anvers I, les titulaires de comptes établis dans les agglomérations liégeoise et anversoise ont été consultés au sujet de leur participation éventuelle à ce service. Les résultats de cette consultation et ceux de la statistique concernant le nombre d'opérations effectuées entre le 1^{er} octobre 1946 et le 20 janvier 1947 (92 jours ouvrables), sont consignés au tableau ci-après :

	LIÈGE I	ANTWERPEN I
Nombre de titulaires de comptes de chèques . . .	34.450	44.800
Nombre d'adhérents au nouveau service . . .	8.050	9.468
Nombre de chèques de caisse payés pendant la période du 1 ^{er} octobre 1946 au 20 février 1947 .	7.719	6.855

Ces chiffres font ressortir :

1° que les titulaires ayant manifesté l'intention de recourir au nouveau service représentent à Liège et à Anvers respectivement 23 % et 21 % du nombre de titulaires établis dans ces villes;

2° que chacun des titulaires intéressés au nouveau système de paiement n'a pas effectué, en moyenne, une opération au cours d'une période de près de quatre mois.

Le nombre de paiements réclamés à Liège et à Anvers pendant les quatre premiers mois de l'année 1947 a quelque peu augmenté; il s'élève respectivement à 10.346 et 11.074, pour 101 jours ouvrables.

Sans compter les charges du chef de pensions ni les « impondérables », tels que les pertes de temps occasionnées par les interruptions causées dans l'exécution du service à l'Office des Chèques, le calcul du coût réel de chacune des opérations traitées pendant les quatre premiers mois de 1947 s'établit comme suit :

N. B. — Pour l'évaluation du traitement des agents, il a été tenu compte des différences entre Liège et Bruxelles ou Anvers en ce qui concerne le taux des indemnités de foyer et de résidence.

Liège.

2 circuits téléphoniques : 27.000 × 2	 fr.	54.000
6 agents	} 2 guichetiers à Liège	59.975
à 4 heures		59.975
par jour		62.975
Coût des imprimés	2 téléphonistes à Bruxelles	2.888
Coût par an	 fr.	239.813

Pendant 101 jours, il y a eu 10.346 opérations, soit en un an :

$$\frac{10.346 \times 300}{101} = 30.731$$

Chaque opération a coûté : 239.813 : 30.731 = fr. 7,80.

Anvers.

2 circuits téléphoniques : 14.904 × 2	 fr.	29.808
6 agents	} 2 guichetiers à Anvers	62.975
à 4 heures		62.975
par jour		62.975
Coût des imprimés	2 téléphonistes à Bruxelles	3.077
Coût par an	 fr.	221.810

Pendant 101 jours, il y a eu 11.074 opérations, soit en un an :

$$\frac{11.074 \times 300}{101} = 32.893$$

Chaque opération a coûté : 221.810 : 32.893 = fr. 6,74.

Il apparaît que si le nouveau service devait être étendu à d'autres villes importantes du pays, et notamment à Gand et à Charleroi, le prix de revient d'une opération serait de beaucoup plus élevé encore en raison du nombre sensiblement inférieur des affiliés résidant dans ces agglomérations (20.000 à Gand et environs et 15.700 à Charleroi et environs).

* * *

Votre Commission estime que les services à Liège et à Anvers doivent continuer à fonctionner. Le public des deux centres ne connaît peut-être pas encore suffisamment le nouveau service. Il est évident que le nombre d'opérations devra augmenter considérablement pour faire tomber le coût actuellement trop élevé.

Elle partage entièrement l'avis du service en ce qui concerne l'exclusion du paiement à vue à d'autres centres. Il n'est pas possible d'augmenter les pertes. L'expérience est cependant utile en ce sens qu'elle permettra à l'Administration de déterminer les conditions qui doivent être réunies pour justifier l'extension du paiement à vue à d'autres centres. Nous avons, d'autre part, la certitude que les mesures propres à réduire les pertes actuelles seront étudiées.

TOURISME.

Votre Commission a prêté une attention spéciale au problème du tourisme. De multiples questions ont été posées. Il ressort des réponses données qu'un effort très sérieux a été fait pour faire revivre cette activité et amener en Belgique le plus grand nombre possible de touristes. Plusieurs mesures intéressantes ont été prises. Pour plus de détails, nous renvoyons au rapport de la Chambre des Représentants.

LES TRANSPORTS.

I. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES.

Déjà avant la guerre, la Société Nationale suscitait de plus en plus l'intérêt du public belge. Ce furent l'électrification de la ligne Bruxelles-Anvers; l'apparition sur le réseau d'autorails, d'automotrices doubles et triples, de « trottinettes », de nouvelles locomotives, de voitures métalliques, les plus commodes et les plus confortables parmi celles circulant sur le réseau ferroviaire européen. En plus des nombreux progrès techniques qui se manifestaient par des signes extérieurs, de nombreux perfectionnements moins spectaculaires, mais non moins importants, furent réalisés au cours d'une lutte quotidienne et sans merci contre le déficit. La Société clôturait depuis des années en perte. Le déficit était devenu chronique. Cette situation ne laissait pas le public indifférent. Le fait que le même phénomène se passait en Hollande, en Suisse, en France et ailleurs ne le tranquillisait pas.

Depuis la libération, l'intérêt du public belge a encore augmenté. Peut-être parce qu'il y a toujours moins de facilités pour voyager, mais aussi parce qu'il y a des questions que l'on ne comprend pas. Le public, comme d'ailleurs toutes

les autorités militaires, se plaisent à rendre hommage aux prestations vraiment exceptionnelles de la Société et des cheminots. Mais on raconte beaucoup de choses et le public se demande ce qui se passe.

Le meilleur moyen nous semble de rencontrer les différentes questions et d'y répondre très exactement. Tous les faits et chiffres que nous avançons sont contrôlables. La Société Nationale n'a rien à cacher et elle ne désire rien cacher. Elle ne demande qu'à faire la lumière.

1. — LES AVANCES DE L'ÉTAT A LA S. N. C. B.

Rappelons qu'avant la guerre, l'Etat n'a jamais fait une avance de fonds quelconque à la S. N. C. B. Cette dernière a toujours fait face aux difficultés causées par les déficits, par ses propres moyens.

Le système des avances a été inauguré sous l'occupation et à partir de 1940.

Fin 1945, les avances se montaient à 8.314,4 millions

En 1946, ces avances se sont augmentées de :

Trésorerie 770 millions

Avances de l'O. M. A. représentant, en ordre principal, le paiement par les Missions économiques, des locomotives et wagons achetés au Canada et aux Etats-Unis 2.597,9 millions

Office des Séquestres et Domaines pour paiement différé et notamment le paiement d'une partie des locomotives et des wagons commandés par la Deutsche Reichsbahn et fournis à la S.N.C.B. 214 millions

3.581,9 millions

11.896,3 millions

Les résultats approximatifs du premier trimestre 1947 se présentent comme suit :

Trésorerie 1.080,0 millions

O.M.A. et Office du Séquestre 47,1 millions

1.127,1 millions

13.023,4 millions

Traçons maintenant le tableau des sommes que l'Etat doit à la S.N.C.B. :

A. — DOMMAGES DE GUERRE DIRECTS :

Dommages aux immeubles 2.108,5 millions

Il est à remarquer que l'Etat, propriétaire du réseau, prend à sa charge la totalité des réparations aux biens immeubles, c'est-à-dire la reconstruction des ponts détruits, des gares démolies par bombardements, etc. C'est la Société qui passe les marchés avec les entrepreneurs et qui les paie. Mais l'Etat doit rembourser ces dépenses.

Au 31 mars 1947, la Société avait dépensé approximativement de ce chef 2.109 millions.

Dommages aux biens meubles 3.127,0 millions

Pour ces dommages, notamment aux locomotives, voitures et wagons, les accords avec l'Etat mettent à sa charge :

la totalité des dépenses de réparation du matériel avarié par faits de guerre;

la moitié du coût de remplacement du matériel détruit ou disparu par faits de guerre.

La Société fait réparer son matériel dans l'industrie et paie les constructeurs à la décharge de l'Etat, mais elle doit être remboursée. Elle a passé les commandes à l'industrie pour la construction de 10.000 nouveaux wagons. L'Etat doit prendre la moitié de la dépense à sa charge.

Jusqu'au 31 mars 1947, elle avait dépensé approximativement 3.127 millions.

Transports de guerre 3.108,0 millions

Pendant la guerre, la Société a dû supporter des charges énormes de toute nature. Si, comme l'ennemi l'a fait en France, elles lui avaient été remboursées, elles auraient augmenté la contribution de guerre de la Belgique. C'était donc, en fin de compte, l'Etat Belge qui aurait payé la Société.

L'Etat a accepté de prendre à sa charge ces frais de guerre qui s'élèvent à 3.108 millions.

Logement et installation des troupes 118,8 millions

Pour le logement et l'installation de troupes, pendant l'occupation, l'Etat doit 118,8 millions à la Société.

Total de A 8.462,3 millions

=====

B. — DOMMAGES DE GUERRE INDIRECTS 2.947,6 millions

La Société a subi des dommages de guerre indirects que l'Etat n'a pas consenti à prendre à sa charge.

Un accord est intervenu avec l'Etat pour lui rembourser ces dépenses en 55 annuités.

C. — SUBSIDES 919,0 millions

Le Gouvernement, ayant, en mai 1946, abaissé les tarifs de 10 % et admis une augmentation du prix des charbons, accorde à la Société un subside correspondant à la perte de recettes, d'une part, et à l'augmentation des dépenses, d'autre part. Le montant de ces subsides jusqu'au 31 mars 1947 est de l'ordre de 919 millions.

Les subsides sont justifiés, car les dépenses étant multipliées au coefficient 3 environ, tandis que les tarifs sont encore au coefficient 2,20, il est impossible d'équilibrer, dans ces conditions, le budget annuel.

D. — DÉPENSES POUR LES DÉPARTEMENTS ET DIVERS.	336,0 millions
--	----------------

La Société effectue régulièrement des transports ou des travaux pour les départements ministériels. Les liquidations n'ont pas lieu immédiatement. Les montants sont à rembourser par l'Etat.

Au 31 mars 1947, la Société devait récupérer 336 millions, en y comprenant les prestations pour les armées alliées.

E. — SOLDE DÙ PAR LA S.N.C.B. A L'ETAT .	358,5 millions
--	----------------

Total général	13.023,4 millions
	=====

En résumé, la S.N.C.B. avait, au 31 mars 1947, une dette vis-à-vis de l'Etat, de l'ordre de 358,5 millions. Cette dernière sera remboursée dès que la Société Nationale aura pu placer l'emprunt dont il sera question plus loin.

2. — LES DÉFICITS DE LA S.N.C.B.

Rappelons que la Société Nationale a été constituée en 1926.

Depuis cette année jusqu'en 1931, elle a clôturé chaque exercice avec un bénéfice, lui permettant de payer un superdividende, qui a oscillé entre 2,70 % et 1 %. S'il y avait encore eu quelque résistance à ce moment contre la loi créant la Société, tout le monde se félicitait maintenant de la réforme. Beaucoup se disaient même : il suffit que l'Etat ne s'occupe pas d'une affaire pour qu'elle marche bien.

Au fur et à mesure que les déficits s'accumulaient, cet état d'esprit changeait. On pouvait entendre dire exactement le contraire, notamment : si l'Etat avait continué à gérer le réseau, cela ne serait pas arrivé. Qu'on se détrompe. La situation aurait été exactement la même. Il y aurait eu une différence capitale. Les recettes auraient figuré au budget des Voies et Moyens et les dépenses au budget des Communications. Généralement, le grand public ne compare pas ces postes. Les déficits auraient été supportés par le contribuable.

Pourquoi n'y aurait-il pas eu de différence ? Pour une raison accidentelle et pour une raison majeure. La grande crise économique, qui a débuté en 1930, a entraîné comme conséquence une chute dans le volume des transports. Tous les réseaux du monde ont souffert de cette crise. A côté de cela, il y a eu une cause beaucoup plus profonde et qui, d'ailleurs, est sur le point de réapparaître. Une transformation profonde s'est opérée dans le mode de transport. Le chemin de fer peut encore transporter les matières pondéreuses et onéreuses. Le trafic facile et rémunérateur est fait par le camion du producteur. Rail, route et voie d'eau se livrent une concurrence effrénée en abaissant les tarifs. Les victimes

sont nombreuses et il n'y a pas mal de ruines sous forme de faillites. Nous avons d'ailleurs reproduit des chiffres l'année passée, démontrant que les possibilités de transports dépassaient de très loin les besoins. Une telle situation est malsaine pour l'intérêt général.

* * *

Qu'a fait la S.N.C.B. pour tenir tête à un changement aussi profond ?

Elle a employé tous les moyens possibles pour diminuer tous les déficits. Si elle n'a pas réussi à les effacer, elle est parvenue, grâce à un effort remarquable et à une collaboration presque sans borne de tous les agents, à les ramener dans les limites extrêmement basses.

Un nombre considérable de tarifs spéciaux furent mis en application. Au début de la guerre, il y en avait 315.

Beaucoup de ces tarifs de défense diminuaient les recettes. A remarquer qu'il n'y avait pas d'autre choix. Si on ne les avait pas appliqués, les transports auraient échappé et les déficits auraient été autrement considérables.

Cette politique en imposait une autre. Il fallait absolument et toujours davantage réduire les dépenses. Cela n'était possible qu'à la condition d'augmenter continuellement le rendement. Mécanisation pour supprimer les hommes, moteurs plus perfectionnés pour diminuer les dépenses en combustibles; rationalisation à un tel point que les limites des forces humaines furent atteintes, chronométrages toujours plus rigoureux. Les agents se sont soumis à toutes ces mesures parfois draconiennes. Ils ont bien fait, parce qu'ainsi, ils ont fait la preuve qu'ils ne reculaient devant aucun effort pour maintenir la Société Nationale dans une situation aussi bonne que possible.

La Société se trouve en face de facteurs contre lesquels elle ne peut rien.

Elle doit transporter gratuitement les voitures postales, les dépêches postales (1), les agents des postes, des télégraphes et des douanes quand ils sont en service.

La Société Nationale estime qu'il y a là une perte de recettes dépassant 100 millions par an.

* * *

Certains abonnements occasionnent des pertes sensibles (ouvriers, scolaires). Pour les seuls abonnements ouvriers, les dépenses sont actuellement estimées à 729 millions, tandis que les recettes s'élèvent à 266 millions, soit un mali présumé de 463 millions.

Dans le passé, la combinaison fût d'ailleurs excellente, parce qu'il y avait ce que l'on pourrait appeler une communauté d'intérêts. Les chemins de fer, en transportant à perte les ouvriers, procuraient à l'industrie une main-d'œuvre abondante. Grâce à celle-ci, l'industrie pouvait augmenter considérablement la production. De cela, le rail profitait largement puisqu'il y avait à transporter plus de matières premières et plus de produits finis. Aujourd'hui, cette communauté d'intérêts est pour une bonne partie détruite.

Ici, il n'y a pas de solution puisque la Société devra accepter toujours de transporter ces abonnés à perte.

* * *

(1) Cela donne lieu à des situations assez paradoxales, puisque la Société Nationale ne jouit pas de la franchise postale.

La question de loin la plus importante est celle des pensions. Dès 1926, la Société a pris à charge de payer toutes les pensions, y compris celles des agents qui n'avaient jamais travaillé pour elle.

A la suite de dévaluations, il a été nécessaire de revaloriser les anciens taux. D'après les calculs de la Société, cette revalorisation occasionne une dépense supplémentaire de 450 millions pour les pensions ordinaires et de 179 millions pour le paiement des pensions des veuves.

* * *

Les invalides de guerre, au nombre de 4.000 environ, bénéficient d'un supplément de rémunération imposé par la loi, dont la dépense supplémentaire est estimée à 15 millions par an.

* * *

Une autre difficulté, qui ne peut être imputée à personne, est due aux recrutements massifs de 1919 et 1920 destinés à faire face à la loi des huit heures. La diminution constante des effectifs depuis 1926, due aux faits cités plus haut, a eu pour conséquence que, pendant longtemps, le recrutement de jeunes agents a dû être suspendu. Le résultat en est double : d'un côté trop de vieux agents, eu égard au nombre de jeunes, et de l'autre côté un trop grand nombre d'agents touchant le maximum ou étant sur le point de l'atteindre. La Société chiffre ces dépenses supplémentaires à 360 millions. Seul le temps peut rétablir l'équilibre normal.

On peut discuter à perte de vue sur toutes ces questions. Il y a une chose que personne ne peut contester, notamment que de nombreuses charges anormales pèsent sur la S.N.C.B. qu'une entreprise privée ne connaît pas.

Le Gouvernement a bien fait de prendre une partie de ces charges à son compte. En vertu d'un arrêté-loi du 30 novembre 1946, la S.N.C.B. a été autorisée à émettre pour 3 milliards d'emprunts, dont l'Etat supportera la charge d'intérêts et d'amortissement.

Est-ce une faveur ?

Nous ne le croyons pas. En effet, la loi stipule que les agents de la S.N.C.B. ne peuvent jamais être moins bien traités que les agents de l'Etat. La Société ne peut donc pas licencier des agents définitifs, même si elle en a de trop. Si la Société avait pu agir comme une entreprise privée, elle aurait pu licencier et la charge aurait été payée par l'Etat, sous forme d'indemnité de chômage.

Cette opération a permis de ramener le mali à fin 1946 à la somme de 515 millions.

3. — LA SITUATION ACTUELLE DE LA S.N.C.B.

En examinant le compte d'exploitation pour 1946, nous constatons une perte de 993.213.924 francs. Le coefficient d'exploitation est de 113,50 %, contre 111,58 % en 1945 et 106,78 % en 1938.

L'exercice 1946 se présente donc moins bien que 1945 et est beaucoup plus défavorable qu'en 1938. La raison principale de cette situation doit être cherchée dans le déséquilibre entre les coefficients de majoration.

Le coefficient moyen de majoration des tarifs a été de 2,20 (2,27 pour les voyageurs et 2,15 pour les marchandises).

Il est vrai que le coefficient multiplicateur moyen des recettes unitaires a été, en 1946, de 2,60, en raison du fait que certaines réductions et certains tarifs spéciaux n'ont pas encore été rétablis.

Mais le coefficient multiplicateur des dépenses dépasse 3.

Cette différence explique pour une bonne partie la différence entre les coefficients d'exploitation de 1946 et 1938.

Il y a une autre raison, dont nous avons déjà parlé l'année passée, notamment la perte presque totale du trafic de l'Allemagne — Hambourg, port britannique, et Brême, port américain — et en plus le trafic des pays de l'Europe Centrale.

Si cela ne s'était pas produit, le résultat d'exploitation aurait été sensiblement meilleur. Cela d'autant plus que, malgré cette perte, le trafic de 1946 est légèrement supérieur à celui de 1938, comme le démontrent les chiffres ci-après.

En 1946, le nombre d'unités de trafic (voyageurs-kilomètres plus tonnes-kilomètres) a été de 12.124 millions.

En 1938, ce nombre était de 11.748 millions.

Le trafic de 1946 était donc supérieur à celui de 1938 de 3,2 %.

En 1946, l'unité de trafic a coûté fr. 0,69; en 1938, fr. 0,231, soit trois fois moins.

Le trafic total de 1946, qui représente donc 103 % du trafic de 1938, a été assuré avec 68 % des trains-kilomètres de 1938 (62 % pour les voyageurs et 84 % pour les marchandises).

Ces chiffres indiquant également une meilleure utilisation du matériel. Les chiffres ci-après illustrent clairement ce fait.

Pour le matériel de transport, on relève les utilisations ci-après, plus favorables actuellement qu'avant la guerre :

Voyageurs :

en moyenne 171 voyageurs par train en 1946, contre 99 en 1938;

74 voyageurs par 100 tonnes brutes remorquées en 1946, contre 62 voyageurs en 1938.

Marchandises :

en moyenne 245 tonnes de marchandises par train en 1946, contre 242,6 tonnes en 1938;

36,2 tonnes utiles par 100 tonnes brutes remorquées en 1946, contre 35,2 tonnes en 1938;

chargement moyen d'un wagon de grosses marchandises : 15,2 tonnes en 1946 et 12,6 tonnes en 1938.

Les parcours moyens journaliers des locomotives sont moins favorables :

voyageurs : 170 kilomètres en 1946, contre 205 kilomètres en 1938; marchandises : 95 kilomètres en 1946, contre 140 kilomètres en 1938).

Il n'est cependant pas certain que cette utilisation favorable puisse être maintenue en ce qui concerne les voyageurs. Elle est due en effet, en partie,

au fait que certains trains sont absolument surchargés. Votre Commission estime que le temps est venu de prendre des mesures pour améliorer le confort des voyageurs. Cette amélioration entraînera forcément une *augmentation des dépenses*.

Il est extrêmement difficile de prévoir l'évolution future du trafic. Il peut augmenter, mais il peut aussi diminuer.

Dans quelle mesure peut-on encore diminuer les dépenses. Ces possibilités sont limitées, comme nous allons le démontrer.

Charbon :

Les consommations de combustibles figurent au graphique ci-joint (v. p. 33).

Il représente la consommation en charbon converti en menu par 1.000 tonnes-kilomètres brutes remorquées.

Le graphique donne la comparaison des consommations depuis 1945 jusque mai 1947.

Elles sont comparées aux consommations de 1939.

Il résulte de cette comparaison que cette consommation a été ramenée en-dessous de celle d'avant la guerre et qu'en 1947 elle atteint 77,5 kilos.

Exprimée en consommation journalière, on peut rappeler que la plus forte consommation a atteint 6,670 tonnes par jour et qu'elle est actuellement égale à 5,030 tonnes.

Personnel :

A partir du mois d'avril jusque fin 1946, les effectifs de la S.N.C.B. ont été réduits de 10,500 agents et ramenés de 102.000 à 91.507 unités.

Si on compare ce chiffre à l'effectif d'avant guerre, la conclusion en est qu'il est possible de le diminuer encore.

Voyons les effectifs d'avant guerre en y ajoutant les 3 700 agents du Nord-Belge :

Fin 1936 : $83.381 + 3.700 = 87.081$;

Fin 1937 : $85.510 + 3.700 = 89.210$;

Fin 1938 : $76.462 + 3.700 = 80.162$.

On remarquera que le chiffre de fin 1938 est anormal. Rien, en effet, ne justifie une chute aussi forte, cela d'autant moins que déjà à ce moment, la rationalisation avait été poussée extrêmement loin. La Société avait arrêté les travaux de renouvellement et d'établissement, d'où licenciement du personnel temporaire. De plus, le rythme du travail avait encore été augmenté et le personnel, tout en ne cachant pas sa mauvaise humeur, a accepté parce que la guerre se dessinait et qu'on se rendait compte qu'un effort supplémentaire devait être fait. Sans ces raisons spéciales et exceptionnelles, l'effectif fin 1938 aurait comporté au moins 3 à 4.000 agents en plus (la prestation était d'ailleurs encore belle).

Il faut donc diminuer la différence qui existe entre fin 1938 et fin 1946, soit 11.345 agents d'au moins 3.000 unités. Il y a environ 3.400 malades en plus. Enfin, 702 agents constituent une extension résultant du développement des services sociaux. On arrive ainsi à un total de 7.100. L'excédent, soit environ 4.000 agents, pourra être licencié quand toutes les installations fonctionneront

de nouveau normalement et quand le rendement aura de nouveau atteint les normes d'avant guerre. La S.N.C.B. n'échappe pas à ce phénomène, qui est une suite de la guerre.

Le nombre de malades pourra être et sera réduit. Il était de 3,47 % en 1930, il se situait aux environs de 2 % avant la guerre, pour atteindre 5,65 % en 1946. Chose remarquable alors qu'il n'était que de 2,09 % en 1938, l'année dont on parle toujours, il montait à 2,76 % en 1939. Ce qui semble démontrer que quand la limite des forces humaines est dépassée, les réactions ne tardent pas à se manifester.

La raison, nous l'avons déjà signalée l'année passée, est notamment la guerre. Il faut un peu de temps pour effacer ses effets.

Il y en a une autre. L'âge moyen des agents était de 48 ans en 1946, alors qu'il devrait être de 38. Cela aggrave la statistique de 1 %.

Une amélioration se manifestera de ce côté avec le temps.

Reste le fonds de renouvellement. Il avait été décidé de porter la dotation à 1.020 millions. Sur l'intervention de M. le Ministre, elle sera maintenue à 812 millions. Cela diminuera les dépenses de 208 millions. L'opération est possible, mais la différence devra être récupérée dans la suite.

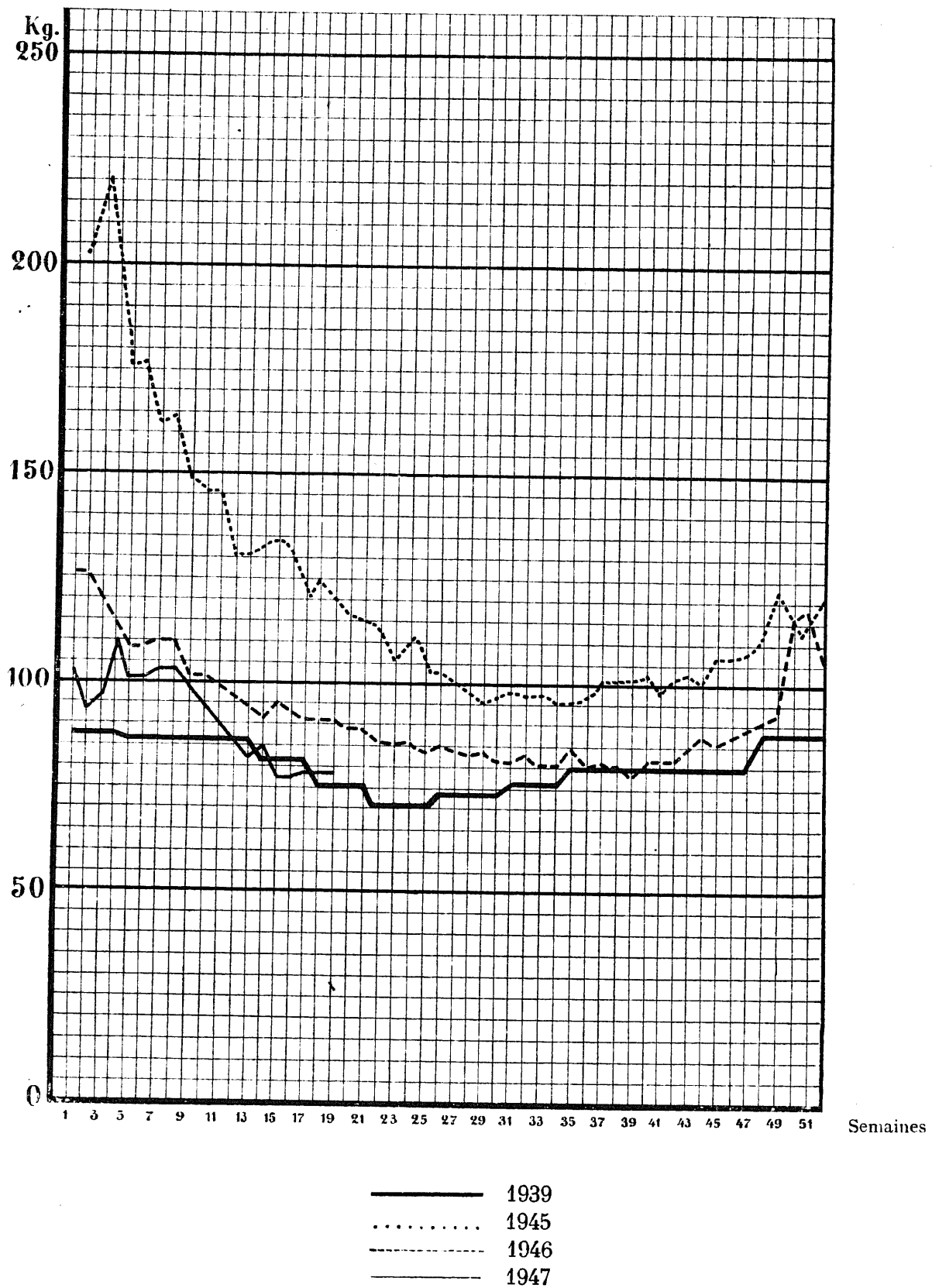
Tous ces petits moyens doivent être employés. Mais, dans une situation pareille, il faut employer les grands moyens, parce que seuls ceux-ci sont de taille à résoudre le problème.

Et tout d'abord la technique. Un premier et un grand pas a été fait par l'élaboration du plan d'électrification (voir plus loin). Il faut maintenant compléter en étudiant le plus vite possible la motorisation des autres lignes qui seront maintenues. L'avenir démontrera qu'il faut, par étapes, renoncer à la locomotive à vapeur. Elle a rendu des services magnifiques, mais elle doit céder la place aux plus jeunes.

Ensuite, il faut *adapter* le réseau ferroviaire aux besoins réels. Un certain nombre de lignes secondaires peuvent être supprimées sans inconvénient pour l'économie du pays. Le trafic de ces lignes doit être cédé à la route. Ce plan d'adaptation peut être réalisé très rapidement.

Au-dessus de cela, il y a un moyen, dont la réalisation rendra des services à tous les transporteurs, tout en servant le plus efficacement l'intérêt général. Nous faisons allusion à la coordination des moyens de transport, question qui est traitée à la page 40.

Consommation de combustibles par 1.000 tkm.
(en charbon converti en menu)



4. — REMARQUES DIVERSES ET RENSEIGNEMENTS.

Abris à voyageurs :

Plusieurs Commissaires ont exprimé l'avis que la S.N.C.B. ne devrait plus reconstruire les grandes halles là où elles ont été détruites par les bombardements. Les frais d'entretien en diminueront et les abris-marquises donnent toute satisfaction.

Réponse :

La décision de ne plus reconstruire les grandes halles métalliques dans les gares à voyageurs a été prise depuis longtemps. Elle correspond d'ailleurs à une politique adoptée d'une manière générale par la plupart des réseaux.

La préférence va aujourd'hui aux abris-marquises en parapluie et ce pour des raisons qui ne sont pas seulement de stricte économie, mais de clarté et de salubrité dans les locaux voisins.

Nous avons suivi cette politique dès avant la guerre en remplaçant par des abris en parapluie les grandes halles de Liège-Guillemins, Ottignies, Namur, arrivées à leur limite d'âge.

Il en sera de même pour Braine-le-Comte, Mons, Tournai et Courtrai, détruits par faits de guerre.

Nous avons fait exception pour la gare centrale d'Anvers, qui se trouve dans une situation spéciale : les arcs supportent les trottoirs en porte-à-faux. De plus, il y a sous les voies des locaux dont l'étanchéité doit être assurée. Enfin, la charpente métallique est en bon état de conservation, à l'exception de quelques arcs touchés par des bombes et facilement réparables.

La substitution d'abris en parapluie à la voûte actuelle poserait des problèmes difficiles à résoudre et serait très onéreuse.

Dans toutes les gares nouvelles (Gand-Saint-Pierre, Ostende-Quai, Bruges, Bruxelles-Nord, Bruxelles-Midi, etc.), il n'est plus fait emploi que d'abris-marquises en parapluie.

Il en sera de même dans les gares comme Louvain, Malines, Tirlemont, Charleroi, au fur et à mesure que les halles existantes atteindront leur limite d'âge ou devront disparaître par suite d'aménagement des voies.

Encombrement dans les trains :

Plusieurs membres de la Commission ont insisté pour que la Société Nationale prenne les mesures nécessaires en vue de diminuer et si possible de supprimer l'encombrement dans les trains.

*Réponse :*a) *Encombrement dans les trains. — Mesures envisagées pour y mettre fin :*

On doit reconnaître que la Société Nationale a fait de gros efforts pour remédier à l'encombrement des trains de voyageurs. Elle a multiplié les départs dans toute la mesure de ses moyens et la situation s'est améliorée considérablement ces derniers temps.

A l'heure actuelle, cependant, elle ne dispose plus de voitures pour renforcer ou pour dédoubler les trains où un encombrement se manifeste encore aux heures de pointe; car, à ces moments, tout le matériel disponible est en circulation.

Un aspect particulier du problème de l'encombrement est constitué par l'utilisation de types de voitures non adéquats.

L'effectif des voitures métalliques de 22 mètres et de 18 mètres, qui offrent toutes places assis, qui était respectivement de 738 et de 312 avant la guerre, n'est plus actuellement que de 490 et 250.

A défaut de ces types de voitures, la Société Nationale a dû utiliser pour des trains directs des voitures métalliques du type omnibus, qui comportent un pourcentage important de places debout : 25 places debout pour 38 assis de 2^e classe et 50 places debout pour 94 places assis en 3^e classe. Dans le principe, ces voitures type omnibus ne devraient être utilisées que pour de faibles trajets omnibus.

Pour l'avenir, le programme adopté par le Conseil d'Administration de notre Société a prévu le transport assis de tous les voyageurs et un nouveau type de voitures métalliques a été étudié à cette fin. Malheureusement, eu égard à la situation financière difficile de la Société, celle-ci a dû renoncer à commander actuellement du nouveau matériel.

b) *Transport des abonnés à la semaine :*

Le transport de la main-d'œuvre fait l'objet de toute l'attention de la Société Nationale et les demandes et sollicitations qu'elle reçoit sont examinées de façon approfondie.

1^o *Rapidité des communications :*

Dans les relations où la masse des abonnés à la semaine et les distances le justifient, il a été créé des trains directs et semi-directs. L'intensité de la circulation sur les tronçons de ligne aux abords des grands centres de production constitue un obstacle à la multiplication de ces trains directs à l'intention de contingents peu importants. Au surplus, leur mise en marche entraînerait des dépenses très importantes. On s'efforce d'offrir aux ouvriers des séries de trains dont les horaires sont réglés pour répondre aux convenances de la majorité des abonnés et visant notamment à réduire au minimum la durée d'absence du domicile.

La diversité des heures de prestations non coordonnées dans l'industrie et dans le commerce, de même que les zones très étendues dans lesquelles se pratique le recrutement, ne permettent pas le transport de tous les intéressés dans les délais minima.

Pour atteindre ce but, il faudrait créer des trains de correspondances sur les lignes secondaires dans une mesure désordonnée et, en tout cas, peu compatible avec le souci d'exploiter le réseau avec le minimum de pertes.

2^o *Encombrement des trains d'ouvriers :*

Nous avons pu, en utilisant tout le matériel disponible, améliorer beaucoup les situations où l'encombrement était excessif. Nous avons connaissance de quelques cas non résolus auxquels il sera remédié dès que des voitures auront été récupérées et remises en état.

La situation de notre parc de matériel nous oblige et nous obligera encore, pendant un certain temps, à transporter des abonnés debout sur des parcours réduits, au commencement ou à la fin des trajets des trains.

Chauffage dans les trains :

Des Commissaires ayant insisté pour que le chauffage soit mieux assuré l'hiver prochain, la Société répond :

Le chauffage des trains a été assuré d'une façon normale pendant l'hiver 1946-1947, pour lequel il faut retenir la rigueur exceptionnelle.

Les mesures utiles seront prises pour l'hiver prochain.

Il est évident que la S.N.C.B. ne peut garantir le fonctionnement impeccable des appareils de chauffage et que des anomalies accidentelles peuvent se produire dans ce domaine.

Autorails simples :

Un membre avait émis l'opinion que les autorails simples sont trop légers et trop peu stables. Il y voyait la cause de trois accidents survenus dans sa région.

Réponse :

Afin d'améliorer l'exploitation des lignes déficitaires, la S.N.C.B. a mis en service une centaine d'autorails légers Brossel à moteur Diesel. Ceux-ci comprennent :

des autorails à 2 essieux, à 80 places, dont le poids à vide est de 14,5 tonnes;

des autorails à bogies, à 120 places, dont le poids à vide est de 22 tonnes.

L'expérience a montré que ces autorails étaient suffisamment stables et convenaient très bien pour les services omnibus sur les lignes secondaires, auxquels ils sont destinés. Il est à noter d'ailleurs que ces autorails ne dépassent jamais la vitesse maximum de 60 kilomètres-heure.

En dehors des personnes accidentées dans trois tamponnements qui se sont produits depuis la libération, aucun autre accident n'a eu lieu.

5. — L'ÉLECTRIFICATION DE 1500 KILOMÈTRES DE LIGNES.

Le rapport de la Commission Nationale d'Electrification des Chemins de fer belges a été remis à tous les membres des Chambres législatives. Il est donc superflu de donner encore des détails sur cette entreprise de très grande envergure.

Il convient cependant de souligner qu'en très peu de temps la Commission est parvenue à élaborer un plan d'électrification qui, à aucun point de vue, n'est inférieur aux travaux de ce genre effectués à l'étranger. En un raccourci remarquable, tous les aspects du problème sont passés en revue.

Sans entrer dans les détails, il convient de souligner spécialement que la Commission s'est surtout préoccupée de l'intérêt général. Elle a compris, et nous espérons que son exemple sera suivi, que les chemins de fer ne forment

qu'un secteur de l'ensemble de l'économie nationale. Les solutions qu'elle propose en tiennent parfaitement compte.

Quand les travaux d'électrification seront terminés, la S.N.C.B. sera le plus grand consommateur d'électricité. D'après une conception qui est encore couramment admise, la Société Nationale aurait tout intérêt à produire elle-même le courant électrique dont elle aura besoin. La Commission ne propose pas cette solution; au contraire, elle constate qu'une base solide existe pour une coopération fructueuse entre la S.N.C.B. et l'industrie électrique belge. Elle préconise le raccordement des futures installations de traction au réseau national belge.

Il y a cependant une condition essentielle et logique. Il faut que le courant électrique puisse être fourni à des conditions favorables. Il ne se comprendrait pas que la S.N.C.B. augmente ses dépenses, pour la seule satisfaction de pouvoir dire qu'elle a renoncé à produire son courant électrique.

L'industrie électrique s'efforcera de remplir cette condition et on peut même supposer qu'elle parviendra à faire plus.

La conception que chacun reste dans sa spécialité est rationnelle. Bien appliquée, elle rendrait des services appréciables à l'économie générale.

* *

D'autres dispositions ont été prises pour la construction du matériel électrique. Sans renoncer à son droit d'adjudication, la S.N.C.B. a nommé une commission qui entretient des rapports très étroits avec les constructeurs. Elle poursuit un double but : étudier en commun des questions techniques et surveiller très étroitement les prix. Ainsi une évolution nouvelle se dessine qui aura une répercussion heureuse sur le développement futur de l'économie nationale.

* *

Le travail préparatoire est fait, la partie la plus importante réside cependant dans l'exécution. Or, l'électrification est une entreprise qui nécessitera des investissements considérables et nous n'exagérons pas en disant que c'est une très grosse affaire. Dans le passé, on a souvent reculé devant les dépenses. Nous ne croyons pas que cette politique s'est traduite par un bénéfice pour le pays. Au contraire, il y a des exemples frappants qui démontrent que cette crainte d'investir a eu comme conséquence des pertes d'argent parfois très importantes.

La Commission a été particulièrement heureuse d'entendre les déclarations de M. le Ministre des Communications, sur cet objet : il estime que l'électrification est nécessaire et il fera de son mieux pour activer les travaux dans la mesure du possible.

Cette attitude est logique puisque la population elle-même semble souhaiter ardemment l'électrification. Le Centre belge « pour l'étude de l'opinion et des marchés » a organisé un sondage : les résultats sont concluants.

Une première question a été posée, notamment : Etes-vous partisan de l'électrification des chemins de fer belges ?

a) sans augmentation de tarifs.

<i>Réponses :</i>	Oui :	85.0
	Non :	5.3
	Pas d'opinion :	9.7
	Total :	100.0

b) même s'il devait en résulter une augmentation de tarifs.

<i>Réponses :</i>	Oui :	39.3
	Non :	43.9
	Pas d'opinion :	16.8
	Total :	100.0

Ce résultat est remarquable. Il faut, en effet, tenir compte que les conditions de vie sont encore difficiles. L'analyse des réponses fait ressortir que ce facteur a joué un rôle dans le second cas.

Exécuter l'électrification des chemins de fer dans de bonnes conditions, fournira, d'autre part, une preuve que la Belgique a pleine confiance dans son avenir, et qu'elle comprend que ce dernier sera fonction de l'usage qui sera fait du progrès technique.

II. — LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX.

Cette Société a attiré l'attention sur la situation spéciale à laquelle elle doit faire face dans les deux Flandres.

Votre Commission, tout en reconnaissant et en appréciant les efforts qui ont été faits par la Société Nationale, juge qu'il ne lui appartient pas de se prononcer en faveur de l'un ou de l'autre moyen de transport. Elle est certes d'avis que les doubléments inutiles doivent être évités. Elle croit cependant que le maintien ou la suppression de certaines lignes tant de chemins de fer à écartement normal ou étroit que d'autobus doit être étudié et éventuellement décidé dans un cadre général.

III. — LE TRANSPORT PAR ROUTE.

Les statistiques officielles sont fortement en retard. Il est, de ce fait, impossible d'avoir une vue d'ensemble à une date assez rapprochée.

D'après l'Office National Régulateur des Transports (voir « Les Transports en Belgique depuis la Libération »), la situation au 31 avril 1946, comparée à celle de 1938, s'établissait comme suit :

GENRE DE VÉHICULE	1938		31-4-1946	
	Nombre	Capacité	Nombre	Capacité
Véhicules de distribution (camions de moins de 2,5 tonnes)	60.000	62.000 T.	39.000	42.000 T.
Véhicules de transport (camions de plus de 2,5 tonnes)	18.000	70.000 T.	22.000	85.000 T.
TOTAUX	78.000	132.000 T.	61.000	127.000 T.

D'après des estimations officieuses, le nombre de véhicules mis en circulation depuis cette date jusqu'il y a quelques semaines, serait de l'ordre de 12.000 unités.

De ces chiffres, trois conclusions peuvent être déduites :

- a) La capacité des véhicules, même de distribution, a augmenté;
- b) Les véhicules de transport, et ce sont ceux qui intéressent le transport par route, ont augmentés tant en nombre qu'en capacité. Si on y ajoute les 12.000 véhicules qui figureront plus tard dans les statistiques, la situation d'avant guerre sera rétablie à peu près en ce qui concerne le nombre, tandis que la capacité aura augmenté dans de fortes proportions;
- c) Le rétablissement de la situation d'avant guerre doit fatalement mettre les transporteurs devant les difficultés qu'ils ont connues jadis.

La dernière conclusion est confirmée par les faits. Il suffit de lire l'organe professionnel des transporteurs par route. Ils insistent auprès de tous les transporteurs pour appliquer le tarif officiel. Ils font ressortir que l'application de tarifs plus bas doit avoir des conséquences graves pour ceux qui les pratiquent. Ils défendent la réglementation de 1936. Nous ne résistons pas à la tentation de reproduire un passage extrêmement suggestif :

« Bon nombre de dirigeants des groupements de transporteurs professionnels ont combattu, à l'origine, les arrêtés de 1936. A cette époque, on ne voyait pas ce que cela donnerait et on était en droit de considérer cette innovation avec méfiance.

» Mais l'expérience a apporté la preuve de leur utilité et actuellement les dirigeants sont convaincus de la nécessité du maintien d'une réglementation des transports. »

Ceci prouve que, dans le transport routier, la crise sévit. Celle-ci n'est qu'à ses débuts; elle ira en s'intensifiant de plus en plus. Non seulement les transporteurs routiers se font une concurrence néfaste en abaissant les prix à tel point qu'ils ne parviendront même plus à couvrir leurs frais, mais ils ont encore à faire face à des transporteurs occasionnels. Comme il a été dit plus haut, la

charge utile des véhicules de distribution a augmenté. D'autre part, la vie normale des affaires n'est pas encore rétablie. Il s'ensuit que, très souvent, ces véhicules ne travaillent que deux ou trois jours par semaine. Le propriétaire veut éviter que son véhicule chôme trop et malgré qu'il n'en a pas l'autorisation, il accepte des transports pour d'autres firmes. Ces derniers échappent aux transporteurs professionnels et augmentent leurs difficultés. Ceux qui travaillent en fraude tâchent de se mettre en règle avec la réglementation existante; pour ce faire, ils sollicitent l'autorisation à la direction générale des transports routiers.

C'est cela qui explique qu'en ce moment il n'y a pas moins de sept mille nouvelles demandes tendant à obtenir l'autorisation de transporter des marchandises par la route.

Le Ministre a heureusement décidé qu'aucune nouvelle autorisation ne sera accordée. C'est le seul moyen d'éviter que le désordre existant augmente encore dans des proportions plus considérables.

Il sera extrêmement difficile de créer une situation telle que le transporteur professionnel puisse gagner honnêtement son existence, et cela même pour autant qu'il gère convenablement son entreprise. La difficulté provient principalement du fait que parmi les transporteurs professionnels, il y a trop peu de discipline. Parmi les onze mille transporteurs professionnels d'avant guerre, il y en avait environ sept mille qui ne possédaient qu'un seul camion. Il faut éviter que ces petits ne courent à la faillite. Au début, ils s'opposeront aux mesures qui seront prises dans leur intérêt; mais petit à petit, ils comprendront que l'on a agi dans le seul but de les aider.

IV. — LA COORDINATION DES MOYENS DE TRANSPORT.

Dans notre rapport précédent, nous avons vivement insisté pour donner une solution au problème de la coordination des moyens de transport. Pratiquement, aucun progrès n'a été réalisé dans ce domaine. C'est extrêmement regrettable et cela pour deux raisons :

a) Tout le monde reconnaît actuellement qu'il y a un problème du transport. Chaque fois qu'une telle unanimité se manifeste dans le public, le Gouvernement doit prendre l'initiative de promouvoir une solution.

b) Les moyens de transport dont dispose le pays actuellement, ont atteint le point de saturation ou le dépassent déjà. Or, comme nous l'avons déjà fait remarquer, la pléthore de moyens de transport provoque des tensions entre les différents modes de transport, qui se traduisent finalement par des pertes considérables pour la collectivité. Cette dernière devra prendre en charge les pertes enregistrées par les services publics de transport. Quant aux transporteurs privés, ils auront à faire face à toutes sortes de difficultés allant pour certains jusqu'à la faillite, pour d'autres le manque à gagner et donc la misère. Tout cela ne fait que gravement compromettre la paix sociale dans un secteur important de l'activité économique.

On dit que le problème de la coordination est difficile et complexe parce qu'il y a tellement d'intérêts en jeu. Evidemment, chaque fois que l'on tentera de mettre de l'ordre là où règne le désordre on se heurtera à des difficultés. Ces dernières ne sont cependant pas insolubles. Elles peuvent être surmontées, mais pour cela il faut d'abord établir une ligne de conduite et faire preuve

d'un peu de patience. Nous hésitons un peu à citer un exemple, mais enfin il est là et il prouve qu'il est possible de mettre fin à certains préjugés. Les Allemands ont imposé sous l'occupation le « tour de rôle ». Une telle mesure aurait provoqué avant la guerre une tempête de protestations parce que tout le monde se serait cru lésé. L'expérience, le seul moyen pour convaincre les réfractaires, a prouvé que la mesure a du bon. Après la libération, elle a été maintenue. Elle a des inconvénients, auxquels il faudra obvier. N'est-il pas regrettable de devoir constater qu'une méthode allemande a été introduite et est maintenue simplement parce qu'avant la guerre nous n'avons pas voulu ou osé résoudre le problème.

Dans l'intérêt même du pays, il faut éviter des situations pareilles.

Une coordination bien comprise conduira à des résultats bien supérieurs. Les premières années seront très difficiles, parce que ce seront précisément celles pendant lesquelles il faudra faire l'éducation de tous les transporteurs, en créant l'esprit d'équipe nécessaire sans lequel une grande entreprise ne peut réussir. Ces années de formation passées, plus personne ne voudra retourner à l'ancienne méthode. Au contraire, on se demandera comment il a été possible de tergiverser aussi longtemps, alors que l'application de quelques règles simples était de nature à satisfaire tous les intérêts.

La coordination doit, à notre avis, reposer sur trois principes généraux :

a) La coordination n'est pas concevable dans un système de liberté. Il faut donc créer un système organique, donnant à chaque mode le trafic pour lequel il est le mieux équipé, étant entendu cependant que l'ensemble des moyens de transport pourra faire face à tout moment et en toutes circonstances aux exigences de la clientèle;

b) Les tarifs appliqués doivent être le plus bas possible et ne peuvent, en aucun cas, dépasser ceux de nos concurrents étrangers;

c) Le transporteur, qu'il soit public ou privé, doit être assuré d'un rendement honnête, cela pour autant que ses méthodes d'exploitation soient satisfaisantes.

Ces principes étant posés, nous renonçons à les justifier pour ne pas allonger cette partie du transport; il convient de sérier les problèmes qu'il faudra résoudre. Ils présentent, à notre avis, trois aspects :

a) *Un aspect technique*, le plus difficile, mais dont le public s'occupe le moins, à l'exception du matériel employé;

b) *Un aspect financier*, qui reflètera les conditions à remplir pour satisfaire aux principes énoncés ci-dessus;

c) *Un aspect psychologique*, qui se révélera le plus compliqué. Chaque secteur de transport s'occupe spécialement de ses propres intérêts, ce qui est d'ailleurs humain. La conséquence en est que, dans de telles circonstances, chacun accepte facilement des règles, à condition qu'elles s'appliquent exclusivement à son voisin. Est-ce que dans le passé on n'a déjà pas dit que la coordination se ferait au profit exclusif de la S.N.C.B. Ce sont des préjugés qu'il faudra faire disparaître.

Le public, et c'est juste, s'intéresse vivement à l'organisation de transports. Là aussi, il y a cependant une éducation à faire. Quand une ligne de chemin de fer est doublée d'un autobus, tout le monde est satisfait; quand on se décide alors à supprimer le chemin de fer, parce que, par suite de la perte de trafic, l'exploitation devient de plus en plus déficitaire, les protestations viennent de partout.

Il faudra faire comprendre qu'il faut tendre vers des relations aussi nombreuses que possible, mais que le luxe de faire rouler des voitures sans passagers se traduit par des pertes considérables.

Autre difficulté. Pour le rail, on se trouve devant des sociétés connaissant exactement toutes les données de leur entreprise. Il n'en est certes pas de même ni pour la voie d'eau, ni pour la route. Les intéressés sont parfois mal organisés ou pas du tout. Il y a des groupements divers. Précisément parce que telle est la situation, il sera difficile de faire comprendre que, loin de vouloir nuire à qui que ce soit, il s'agit, au contraire, d'obtenir une coopération qui servira les intérêts de tous.

Faut-il imposer une solution ?

Tenant compte de la situation dans notre pays, nous croyons que ce serait la mauvaise méthode. On ne pourra en user que quand il aura été clairement démontré que les transporteurs eux-mêmes ne parviennent pas à présenter une solution satisfaisante. Nous croyons cependant qu'ils sont capables de présenter un ensemble de mesures, de nature à ébaucher une coordination restreinte peut être au début, mais qui, avec le temps, s'amplifiera pour devenir après un certain temps un ensemble cohérent.

Pour cette raison, nous suggérons de réunir les intéressés autour du tapis vert. La Commission comprendrait, en outre, un certain nombre de parlementaires, des experts, des délégués des administrations intéressées ainsi que des organisations syndicales.

La mission de la Commission serait de « présenter dans les six mois » un plan de coordination des moyens de transports en Belgique.

Nous croyons qu'il est possible d'aboutir à ce résultat. Mais même si tel n'était pas le cas, le Ministre compétent trouverait dans la documentation qui sera réunie et dans les discussions qui auraient eu lieu un ensemble de renseignements, qui serait de nature à faciliter les mesures à prendre pour arriver à plus d'unité dans le domaine des transports.

Pour éviter toute confusion, ajoutons encore que la réalisation d'un plan de coordination demandera *au moins cinq ans*.

Nous savons bien que c'est long, mais le travail à réaliser est compliqué et extrêmement vaste. Il ne sert à rien de précipiter les choses, l'essentiel est de réussir.

Nous osons cependant affirmer qu'au moment où le but sera atteint, l'énorme majorité des transporteurs, pas plus que le pays lui-même, n'accepteront plus de retourner à la situation antérieure.

AVIATION.

Dans le domaine de l'aviation, l'attention doit se porter sur trois secteurs essentiels. Avant de les examiner brièvement, il convient cependant de rappeler la déclaration faite par M. le Ministre des Communications.

Le Ministre estime que tout doit être fait pour que la Belgique puisse se créer dans l'Aviation Internationale, non seulement une place honorable, mais aussi des installations qui à tous les points de vue, peuvent subir avantageusement la comparaison avec ce qu'il y a de plus nouveau dans le monde. Les dépenses nécessaires pour atteindre à ce but seront faites, Il faut cependant un certain ordre de priorité dans l'exécution des travaux, parce que la situation

financière ne permet pas d'exécuter en même temps, et partout, les travaux qui s'imposent pour équiper tous les aérodromes d'une façon ultra-moderne.

C'est en partant de ces considérations qu'il a décidé de concentrer spécialement l'effort sur le grand aérodrome international de Melsbroek et de limiter les travaux pour les autres aérodromes aux nécessités les plus urgentes.

La Commission unanimement, s'est ralliée à cette manière de voir. Elle a insisté cependant pour continuer à faire les investissements qui s'imposent, afin de doter le pays d'un ensemble d'aérodromes qui répondent à toutes les exigences.

I. — LES AÉRODROMES.

Les services de l'Aéronautique ont été transformés et à côté de l'Administration de l'Aéronautique, on a créé par l'arrêté du Régent du 20 novembre 1946, la Régie des Voies Aériennes.

Cet organisme, doté de la personnalité civile, est chargé dans l'intérêt général et en appliquant les méthodes industrielles et commerciales de construire, d'aménager, d'entretenir et d'exploiter les aéroports et leurs dépendances, ainsi que d'assurer la sécurité de la navigation aérienne.

La Régie peut faire toutes les opérations, de quelque nature qu'elles soient, se rapportant directement ou indirectement, en tout ou partie, à son objet ou qui seraient de nature à en faciliter ou développer la réalisation.

Les obligations de la Régie des Voies Aériennes sont réputées commerciales.

Budget.

La Régie a dépensé à charge de l'exercice 1946, en travaux de premier établissement, une somme de 155 millions. Pour 1947, elle dispose pour de tels travaux, d'un crédit se montant à 268 millions.

L'effort essentiel est concentré sur l'équipement rapide de l'aérodrome de Melsbroek. Les travaux de première nécessité sont en cours sur les aérodromes auxiliaires à ce dernier, notamment St-Hubert et Raversijde.

La Régie s'occupe en outre des aérodromes de Liège (Bierset), Charleroi, qui contrairement à ce qui a été dit ne sera pas désaffecté, d'Anvers (Deurne), où certaines difficultés sont à résoudre, et de Gand.

Pour les autres aérodromes, notamment Knokke et Grimbergen, le Ministre prendra une décision ultérieurement.

L'aérodrome de Haren sera désaffecté dès que Melsbroeck sera équipé complètement et d'une façon moderne.

A Melsbroek, trois hangars sont en cours de construction et deux autres de plus grandes dimensions, seront mis en adjudication incessamment.

L'aérogare et différentes autres constructions sont en voie d'achèvement.

Une grève des ouvriers d'un entrepreneur ralentit cependant les travaux.

L'équipement radio est en cours de montage.

(1) A côté des aérodromes publics administrés par la Régie, il y a les aérodromes privés. Nous n'estimons pas utile d'en parler maintenant, bien que certaines questions soient à résoudre.

Les installations d'atterrissage sans visibilité seront en service pour l'hiver. Les fournisseurs américains de ces installations sont en retard de plus d'un an sur la date prévue au contrat d'achat.

Néanmoins on prévoit que Melsbroek sera installé complètement vers la fin de l'année.

II. — CONSTRUCTION.

Une activité aérienne accrue donnera à l'industrie belge des possibilités nouvelles. Rappelons en tout premier lieu qu'un dépôt de pièces de rechange pour matériel américain fonctionne à Melsbroek.

Il serait avantageux, non seulement pour la Belgique, mais également pour les constructeurs américains qu'ils s'inspirent de ce qui se pratique déjà pour l'industrie automobile et qu'ils acceptent de monter chez nous une base d'assemblage. Anvers est le centre indiqué pour une telle opération. Les pièces détachées peuvent être transportées facilement et à peu de frais à la plaine d'aviation. Celle-ci possède les bâtiments qui moyennant réparation et adaptation, seraient parfaitement utilisables pour ce genre de travail. Charleroi offre d'autre part, une excellente base pour les grosses réparations.

Les deux centres Anvers et Charleroi offrent de surplus le grand avantage de pouvoir fournir la main-d'œuvre qualifiée que nécessiterait ce genre de travail.

3. — LES LIGNES AÉRIENNES.

Il est opportun de rappeler que la Sabena, la Société Nationale Belge de navigation aérienne ne jouit pas d'un monopole. Néanmoins, c'est elle qui, pratiquement, exploite toutes les lignes régulières d'aviation. Cela revient à dire qu'elle a la lourde charge de défendre les couleurs belges dans les compétitions de l'aviation internationale. Sabena le fait d'ailleurs avec succès; en effet, depuis l'année dernière, cet organisme exploite actuellement le réseau suivant :

Lignes Européennes :

Bruxelles-Liège;
Bruxelles-Knocke/Le Zoute;
du 15 juin au 15 septembre;
Bruxelles-Dublin;
Bruxelles-Luxembourg-Bâle-Mulhouse;
Bruxelles-Nice;
Bruxelles-Madrid-Lisbonne;
Bruxelles-Milan;
Bruxelles-Deauville;
du 5 juillet au 31 août.
Liège-Paris;
Knocke/Zoute-Ostende-Londres
du 15 juin au 15 septembre.

Sabena en pool avec les sociétés étrangères :

Bruxelles-Londres;
Bruxelles-Copenhague-Stockholm;
Bruxelles-Oslo;
Bruxelles-Prague;
Bruxelles-Amsterdam;
Bruxelles-Eindhoven-Enschede;
Bruxelles-Paris;
Bruxelles-Luxembourg-Bâle /Mulhouse, Genève-Zurich.

Lignes transcontinentales :

Bruxelles-Léopoldville-Johannesbourg;
Bruxelles-Léopoldville-Elisabethville;
Bruxelles-Le Caire-Stanleyville;
Bruxelles-Le Caire;
Bruxelles-New-York.

Lignes d'Afrique :

Léopoldville-Luluabourg-Elisabethville-Bulawayo-Johannesbourg;
Stanleyville-Irumu-Costermansville-Usumbura-Elisabethville;
Stanleyville-Kindu-Manono-Elisabethville;
Léopoldville-Coquilhatville-Libenge-Stanleyville.

Transport de marchandises.

Le service du fret par cargo a pris une assez grande extension et des transports de marchandises très divers ont été effectués.

*Importance de la flotte aérienne.**Lignes de passagers :*

8 Douglas DC 4 — 44 places;
17 Douglas DC 3 — 21 places;
7 Lockheed 14 ou 18 places;
3 Dove de Havilland — 8 places.

En commande :

3 Douglas DC 6 — 52 places.

Services de cargo :

1 Cargo Douglas C 54;
7 Cargo Douglas C 47.

En commande :

2 Cargo Douglas C 47.

Progression de l'exploitation.

	1938	1945	1946
Passagers transportés	34.110	15.285	121.178
Kilomètres passagers en milliers . .	18.083	28.580	134.091
Tonnes kilomètres (uniquement fret et poste)	837.584	429.873	1.512.482
Kilomètres parcourus	3.331.000	3.177.000	7.328.908

Ces quelques chiffres démontrent que la Sabena a fait preuve d'initiative et a déployé une grande activité. Elle a parfaitement compris le rôle qu'elle doit jouer et votre Commission tient à l'en féliciter.

Une remarque s'impose cependant. La Sabena, ne peut à aucun moment oublier qu'elle est une société commerciale et ne peut, de ce fait, se laisser entraîner à une politique exclusivement ou trop inspirée par le prestige. Elle se doit de concilier constamment les deux principes qui sont à la base de sa constitution : exploitation commerciale et prestige national. Si d'un côté il est intéressant de voir dans le monde autant que possible le drapeau belge, il ne se défendrait pas que cela se fasse au détriment du Trésor public. La société devra de ce fait organiser ses services de telle façon que son résultat global d'exploitation lui permette de couvrir tous ses frais et de rémunérer son capital.

MESURES EN FAVEUR DU PERSONNEL.

La Sabena a accordé au personnel navigant le bénéfice d'une assurance spéciale « accidents aériens survenus en service », dont le coût est supporté par la Société.

Aux conditions prévues dans la police, les capitaux « décès » et « invalidité permanente totale » sont les suivants :

Commandant de bord	fr. 500.000
Second pilote	350.000
Navigateur	350.000
Radio	300.000
Mécanicien	250.000
Commis de bord — air hostess	200.000

Ces capitaux sont fixés, le cas échéant compte tenu et en supplément des avantages accordés éventuellement par la loi belge sur les accidents de travail; ils sont majorés ou réduits dans les cas où s'applique la législation congolaise sur les accidents de travail, dans la proportion où les avantages conférés par cette législation sont inférieurs ou supérieurs à ceux de la loi belge.

D'autres mesures de moindre importance ont été prises en faveur du personnel.

La Commission a acté avec satisfaction l'intérêt que la Sabena témoigne ainsi à un personnel qui, plus que tout autre, doit faire constamment preuve de hautes qualités professionnelles.

Les résultats financiers de la Sabena.

Le bilan de l'année 1946 n'a pas été publié. Ce document accusera un bénéfice considérable. Il serait cependant extrêmement imprudent d'en conclure que dans l'avenir les mêmes résultats continueront à se produire. A cet égard, il n'est peut être pas inutile de rappeler que pour le moment de grosses compagnies américaines travaillent à perte. Cette situation s'améliorera probablement. En tout cas, elle ne doit pas donner lieu à un pessimisme qui ne se justifierait pas. L'aviation a devant elle un avenir plein de promesses. Dans ce domaine, il faut être entreprenant, tout en restant prudent.

Le résultat exceptionnel de 1946 est dû à des circonstances spéciales, qui ne se reproduiront plus à l'avenir. La société a su en profiter pleinement. Cela lui permettra de donner une base d'autant plus solide à condition que les bénéfices exceptionnels soient sagement employés.

Le Statut de la Sabena.

Déjà l'année passée, votre Commission a insisté sur la nécessité de revoir le statut de la Sabena. Le pacte social vient à expiration en 1953. Ce serait une erreur d'attendre, parce que les changements intervenus dans le domaine de l'aviation sont tellement considérables qu'il faut en tenir compte. La Sabena a un capital de 50 millions. Or, le matériel seul de la Société représente une valeur de 500 millions; la disproportion entre ces deux chiffres est flagrante.

La Sabena doit emprunter pour acheter son matériel. La conclusion d'emprunts se heurte à des difficultés précisément parce que le capital est trop faible.

Votre Commission insiste auprès du Ministre pour qu'il présente dans un avenir prochain, une solution qui permettra de mettre fin à ses difficultés.

LA RADIODIFFUSION.

Votre Commission a consacré une longue discussion à l'examen de la situation actuelle de la radiodiffusion. Elle se propose, d'ailleurs d'en continuer l'examen. Pour ne pas retarder la discussion du budget des Communications, elle vous présente une première série d'observations.

I. — AUGMENTATION DE LA PUISSANCE D'ÉMISSION.

Soulignons en premier lieu, les déclarations de M. le Ministre. La puissance actuelle de l'émetteur national est trop faible. Dans certaines parties de la Belgique, il est souvent impossible de capter les émissions nationales. De même, notre pays ne peut pas se faire entendre dans la plupart des pays étrangers. Cette situation est incontestablement préjudiciable aux intérêts belges. Il convient de remédier à cette situation. En conséquence, il a été décidé que la puissance actuelle de 20 kw. sera portée à 120 kw.

Le coût de ces travaux est estimé à 150 millions. La dépense se justifie et elle sera faite, parce qu'il convient de donner à la Belgique une place, qui au point de vue international, corresponde à ses intérêts et au prestige dont elle jouit.

L'augmentation de la puissance avait été décidée longtemps avant, précisément pour que la voix de la Belgique puisse être entendue loin en dehors de nos frontières. Aussi est-ce avec grande satisfaction que notre Commission a pris acte de la décision de M. le Ministre.

II. — COMPRESSION DES DÉPENSES.

En ce qui concerne les compressions de dépenses, il n'est pas question de réduire outre mesure les possibilités de la radio. Étant tenu de faire des économies M. le Ministre a supprimé les activités dont on pouvait se passer sans trop d'inconvénients, par exemple les correspondants à l'étranger. D'autres interventions seront réduites : ex. les relais étrangers, certains grands montages. Enfin, M. le Ministre a estimé que les économies devaient frapper aussi bien les services intérieurs, que les collaborations extérieures.

Tout en approuvant la déclaration de M. le Ministre, la Commission attire l'attention sur la nécessité de maintenir, autant que possible, les relais internationaux. La Belgique se doit de participer autant que faire se peut aux initiatives de l'UNESCO. Ensuite les relais internationaux sont un moyen de rapprocher les peuples. Enfin, aussi longtemps que la puissance d'émission n'est pas augmentée, le relais est un moyen excellent pour faire entendre les émissions belges à l'étranger.

III. — LE STATUT DE LA RADIODIFFUSION.

Une difficulté provient certainement du fait que le statut de la radiodiffusion n'est pas établi. Des services du Département s'occupent activement de la mise au point de ce statut.

La solution dépendra du nombre de longueurs d'onde que la Belgique obtiendra à la Conférence Internationale d'Atlantic City. Toutes les mesures ont été prises pour défendre efficacement les intérêts belges dans ce domaine.

Votre Commission a insisté particulièrement pour résoudre à bref délai la question de statut. La Commission chargée d'étudier ce problème a d'ailleurs déposé ses conclusions. La raison invoquée pour expliquer le retard est sérieuse. La Commission a approuvé les mesures prises par M. le Ministre pour faire aboutir les revendications de la Belgique.

IV. — LES PETITS ÉMETTEURS.

A une question concernant le sort futur des petits émetteurs, M. le Ministre a répondu qu'il ne peut encore donner aucune indication à ce sujet.

* * *

Votre Commission a posé une série de questions tendant à éclairer les commissaires sur le nombre de services fonctionnant actuellement à l'I.N.R., leur mission, les dépenses, etc. Enfin une comparaison a été faite avec la situation d'avant-guerre. Nous résumons l'essentiel de la documentation.

Dépenses.

Elles s'établissent comme suit :

	Dépenses.	Augmentation par rapport	
1938 . . . fr.	42.484.120	à 1938	%
1946	149.650.000	107.165.879	252,5
1947	125.000.000	82.515.879	194,2
	(prévisions)		

Il faut cependant tenir compte qu'une comparaison aussi simple ne traduit pas la réalité. Plusieurs facteurs influenceront ces chiffres.

Les dépenses de 1938 ne reproduisent que celles de l'I.N.R. Aucun compte n'a été tenu des dépenses des petits émetteurs, qui à ce moment étaient exploités par le secteur privé. Il est impossible de les évaluer. L'exploitation des petits émetteurs est assurée actuellement par l'I.N.R. Les dépenses qui en résultent se sont élevées pour 1946 à 14 millions et elles sont évaluées pour 1947 à 16 millions. Il conviendrait donc de diminuer en conséquence les crédits de 1946 et 1947. La situation se présenterait alors comme suit :

	Dépenses moins les petits émetteurs	Augmentation par rapport à 1938	%
1938.	42.484.120	—	—
1946	135.612.000	92.218.000	216,85
1947.	108.975.000	66.491.000	156,50

D'autre part, il y a des facteurs qu'il est parfois difficile d'évaluer en argent.

L'I.N.R. a repris le travail effectué avant guerre par les « Organismes libres de Radiodiffusion ». Il a été créé de nouveaux services, tels que le « Service de l'Ecoute », et une radio scolaire pour les trois degrés de l'enseignement. La nécessité du premier service n'est pas discutable. La radio scolaire devra être amplifiée et l'utilité n'en est plus contestée ni en Belgique, ni à l'étranger. Enfin, l'I.N.R. assure l'Administration des Emissions Mondiales et de la Station de Léopoldville. Toutes ces activités nouvelles exercent évidemment une influence sur les dépenses.

PERSONNEL.

D'après les renseignements donnés par l'I.N.R. l'effectif au 31 décembre 1938 était de 457 unités. Si on y ajoute les engagements temporaires à temps limité (chœurs et troupes dramatiques), soit 65, on arrive à un total de 522. Les engagements de temporaires pour remplacement de temporaires ou pour renfort atteignaient 116 unités. En les ajoutant au total précédent, on atteint 638 unités.

Le chiffre de 116 temporaires paraît particulièrement élevé, puisqu'il atteint 22 %. Aussi l'Institut estime qu'il ne faut pas en tenir compte. Il donne comme comparaison les effectifs à deux dates :

Personnel effectif au 31 octobre 1938	577
Personnel effectif au 5 février 1947	786

Soit une augmentation de 209 unités

Il faut tenir compte des mêmes remarques faites plus haut pour expliquer l'augmentation des dépenses. Les sept postes régionaux occupent 93 agents. L'accroissement pour les services centraux est donc, en réalité, de 116 agents.

Voici une autre comparaison pour les services centraux.

DÉSIGNATION DU SERVICE	SITUATION AU	
	31 octobre 1938	5 février 1947
	Nombre d'unités	Nombre d'unités
<i>Emissions parlées françaises :</i>		
Direction	5	1
Service information	13	23
Service littéraire	13	19
Service didactique	—	9
	31	52
<i>Emissions parlées flamandes :</i>		
Direction	5	7
Service information	12	23
Service littéraire	13	7
Service didactique	—	3
	30	40

En ce qui concerne les dépenses, les coefficients d'augmentation restent en-dessous des augmentations enregistrées dans les autres branches d'activités. Une comparaison avec les pays étrangers démontrerait que la Belgique reste loin derrière ces derniers. Dans la radiodiffusion, nous sommes restés certainement un pays bon marché. Malgré cela, la Belgique jouit d'une très bonne réputation.

Le personnel accuse une augmentation. Il faut cependant tenir compte des raisons données plus haut et de l'extension des services.

TRAITEMENTS ET HONORAIRES.

Les barèmes appliqués au personnel de l'I.N.R. sont ceux en vigueur pour le personnel de l'Etat.

Quant aux collaborateurs extérieurs, les honoraires sont établis comme suit :

. — *Emissions françaises :*

1. Cachets émissions parlées :

Cours et conférences : 100 à 400 francs suivant qualité de la personne engagée et durée du tour de parole.

Acteurs : 500 à 1.000 francs par émission;

2. Cachets émissions musicales :

450 à 3.000 francs suivant importance et valeur de l'artiste.

B. — *Emissions flamandes :*

1^o Conférences : 400 à 500 francs par dix minutes;

Acteurs : 360 francs par jeu radiophonique.

2^o Emissions musicales :

Orchestres : de 300 à 1.000 francs par musicien;

Solistes : de 750 à 4.000 francs (pour une prestation d'au moins trente minutes) d'après la valeur de leur collaboration.

On ne peut dire que ces tarifs soient exagérés. Une comparaison avec l'étranger démontrerait qu'ils sont bas, surtout pour les conférences. Nous sommes d'avis qu'il y a lieu de les augmenter, mais à condition de se montrer plus exigeants.

Durée de travail.

Personnel culturel, administratif et technique : 41 1/2 heures par semaine;

Musiciens : 36 heures par semaine;

Choristes : 24 heures par semaine.

Les Émissions

Emissions parlées.

Votre Commission estime que, dans ce domaine, l'I.N.R. se doit d'étudier très attentivement la politique qu'il convient de pratiquer. La radio, comme le cinéma, est un mangeur d'hommes. Il faut en tenir compte. Pour ce faire, il convient de réduire la production des agents permanents à un minimum. C'est donc dire qu'il faut limiter le cadre autant que possible. Sa mission consisterait, en principe, exclusivement à des tâches qui ne peuvent être confiées à des collaborateurs : journal parlé, reportages, etc.

Pour les rubriques multiples, il nous paraît qu'il faut faire de préférence appel à des collaborateurs. C'est le seul moyen qui permette la diversité et les changements nombreux. Ceci ne veut pas dire qu'il faut exclure systématiquement les agents permanents pour des rubriques où ils enregistrent du succès. Pour les collaborateurs, il faut se montrer très exigeants, mais pour cela il faudra bien se décider à les payer mieux. Le collaborateur doit comprendre, d'autre part, qu'il ne peut prétendre rester indéfiniment et qu'il devra s'en aller dès que le public, peut-être injustement, décidera qu'il n'a plus envie de l'écouter.

Emissions musicales.

Dans ce domaine, la mission de la radio est extrêmement difficile et ingrate. C'est vrai à un tel point qu'aucun poste ne peut se flatter d'être parvenu à donner entièrement satisfaction au public. Cela se comprend d'ailleurs du fait

que les goûts sont extrêmement variés. Aussi votre Commission ne prétend-elle pas apporter une solution à ce problème qui forme en réalité la quadrature du cercle. Elle estime cependant qu'il conviendrait de tenir compte dans une large mesure de la composition même de ce qu'on pourrait appeler le corps des écouteurs. Or, de par la composition de la société elle-même, la très grosse majorité des familles qui écoutent la radio sont des ouvriers ou des paysans. Ils ont reçu une instruction rudimentaire et ce n'est pas leur faute. La musique, pour eux, n'est pas un art mais un divertissement. Ils paient leur taxe radio-phonique et ils préfèrent écouter « leur » radio. Encore faut-il qu'ils la comprennent et que l'effort qu'on leur demande ne dépasse pas leurs possibilités.

Mais la radio doit donner satisfaction également à cette autre masse de clients qui, eux, parce qu'ils connaissent la musique, demandent des programmes artistiques. Enfin, il y a la catégorie des vrais connaisseurs, qui apprécient la musique très moderne. Ils sont peut être en minorité, mais cela n'est certainement pas une raison pour les exclure. Bien au contraire. L'histoire ne nous apprend-elle pas que chaque innovation dans l'art doit frayer son chemin et que l'appréciation ne vient que quand les auteurs sont morts depuis bien longtemps. Votre Commission reconnaît que la tâche est difficile, mais elle croit qu'il y a moyen de faire apprécier davantage la radio.

Elle est d'avis que l'I.N.R. ne peut, en tous cas, pas devenir une radio-réclame. Ce niveau est vraiment trop bas, parce qu'après tout, la radio a aussi une mission culturelle à remplir.

Elle estime cependant qu'il serait utile de produire le soir plus de musique de nature à délasser les petites gens.

A côté de cela, de la musique capable de relever le goût de la masse, de parfaire son éducation est à recommander.

Les auditions difficiles et qui n'intéressent qu'une minorité de vrais connaisseurs peuvent être placées à d'autres heures.

Cela n'exclut naturellement pas les grands concerts. Au contraire, si les petites gens ont pris l'habitude de prendre régulièrement le poste national, il y a des chances qu'ils les écoutent également.

Les programmes bien composés, plus légers, ne nous abaissent d'ailleurs nullement à l'étranger, puisqu'ils ont les mêmes difficultés que chez nous.

CONCLUSIONS.

En guise de conclusions provisoires, nous croyons :

1^o qu'il est nécessaire d'établir au plus vite le statut définitif de la radio-diffusion;

2^o que c'est une erreur de conférer aux directeurs généraux le titre d'administrateurs. Les directeurs généraux sont des organes d'exécution. Ils assistent aux réunions du Conseil, mais il ne faut pas les placer dans cette situation ambiguë et délicate, qui les force à se prononcer sur leur propre gestion;

3^o l'I.N.R. doit disposer d'un personnel permanent et définitif le plus restreint possible. Pour les émissions parlées, la production propre devrait se situer dans les limites marquées ci-dessus.

Il va de soi que l'I.N.R. doit avoir son propre orchestre et ses artistes. Un effort constant doit d'ailleurs être fait pour améliorer la place qu'il prend parmi les grands orchestres d'une réputation internationale;

4^o sans accorder une influence décisive aux techniciens de l'organisation rationnelle, nous croyons cependant qu'il serait utile de solliciter leur avis sur l'organisation interne de l'Institut. Il nous semble, en effet, qu'il y a matière à simplifier et à rationaliser;

5^o nous croyons que le nouveau statut devrait organiser d'une façon précise le contrôle direct et permanent du Parlement. Un contrôle adéquat est l'organe essentiel pour éviter au maximum les possibilités de déviation.

Le présent rapport, ainsi que le budget du Ministère des Communications, ont été adoptés par 11 voix et une abstention.

Le Rapporteur,
AUG. DE BLOCK.

Le Président,
A. DELPORT.