

SENAT DE BELGIQUE

SESSION DE 1948-1949

REUNION DU 24 FEVRIER 1949

Rapport de la Commission des Communications chargée d'examiner le projet de loi contenant le budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1949.

BELGISCHE SENAAAT

ZITTING 1948-1949

COMMISSIEVERGADERING VAN 24 FEBRUARI 1949

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 1949.

Présents : MM. DELPORT, président; DE HAECK, DEVAUX, DONVIL, le baron MOYERSON, NEELS, SCHOT, STEYAERT, VAN DEN STORME, VAN HONSEBROUCK, VERGEYLEN, VERSIEREN, WALLAYS et DE BLOCK, rapporteur.

MESDAMES, MESSIEURS,

CONSIDERATIONS GENERALES

Après un examen approfondi, votre Commission tient à faire quelques remarques générales :

1°) Une comparaison détaillée avec des dépenses des années antérieures peut difficilement s'établir eu égard aux modifications apportées à la structure du budget. Cette situation n'a peut-être pas une valeur décisive pour les raisons que nous exposerons ailleurs. La comparaison peut cependant donner certaines indications; c'est pourquoi il serait utile de la donner à l'avenir.

2°) Le budget comprend des crédits considérables qui couvrent les activités d'autres départements.

Voir :

Documents de la Chambre des Représentants :

4-XVIII (Session de 1948-1949) : Projet de loi.

86 (Session de 1948-1949) : Rapport.

105 (Session de 1948-1949) : Amendements.

Annales de la Chambre des Représentants :

11, 12 et 13 janvier 1949.

Document du Sénat :

89 (Session de 1948-1949) : Projet transmis par la Ch. des Représentants.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

ALGEMENE BESCHOUWINGEN

Na een grondig onderzoek, wil uw Commissie enkele algemene opmerkingen maken :

1°) Een omstandige vergelijking met de uitgaven van de vorige dienstjaren kan moeilijk gebeuren, wegens de wijzigingen in de inkleiding der begroting. Die toestand heeft wellicht geen beslissende waarde, om de redenen welke wij elders aangeven. Een vergelijking kan evenwel sommige aanduidingen verstrekken; daarom ware het nuttig ze in het vervolg te kunnen maken.

2°) De begroting behelst aanzienlijke kredieten voor de bedrijvigheden van andere departementen.

Zie :

Gedr. Stukken van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

4-XVIII (Zitting van 1948-1949) : Wetsontwerp ;

86 (Zitting 1948-1949) : Verslag ;

105 (Zitting 1948-1949) : Amendementen.

Handelingen van de Kamer der Volksvertegenwoordigers :

11, 12 en 13 Januari 1949.

Gedr. Stuk van de Senaat :

89 (Zitting 1948-1949) : Ontwerp overgemaakt door de Kamer der Volksvertegenwoordigers.

Nous comprenons le désir du Gouvernement de simplifier autant que possible les budgets. Il ne nous semble cependant pas de bonne administration de faire supporter par le département des Communications une somme de 261.984.000 francs qui, en réalité, devrait être supportée par d'autres ministères (dépenses de combustibles et de fournitures). De plus, l'Administration des Postes assume, sans contrepartie, la remise des correspondances de service pour tous les départements ministériels (manque à gagner de recette de 80 millions) et différentes autres prestations évaluées à 16.770.000 francs.

3°) D'un autre côté, le budget des Affaires Economiques porte un crédit de 2 milliards qui, à notre avis, devrait figurer à celui des Communications.

Les raisons invoquées pour justifier cette manière de faire, comme aussi le fait d'inscrire le crédit aux dépenses résultant de la guerre, sont peu convaincantes. Il s'agit d'un subside à la S. N. C. B. Il est excessif de le justifier comme conséquence de la guerre. Depuis 1935, la S. N. C. B. a clôturé chaque exercice avec un mali plus ou moins considérable. Les pertes totales se montent pour les exercices 1935 à 1939 y compris, à 691.100.000 francs.

La guerre n'a fait qu'aggraver cette situation. Le mal initial existait cependant avant l'ouverture des hostilités. Cela explique que le subside devra être accordé pendant plusieurs années et ce, aussi longtemps que les causes qui ont amené la situation déficitaire d'avant-guerre, n'auront pas disparu. Le Ministère des Affaires Economiques ne dispose d'aucun moyen d'action pour atteindre ce résultat. Seul, le Département des Communications peut agir. Dans ces conditions, il nous semble raisonnable de faire supporter la charge par ledit département.

4°) Les annexes au budget donnent la composition des cadres avec, en regard, le nombre de fonctionnaires en service. Votre Commission estime que le tableau gagnerait en valeur si, au lieu de donner les effectifs sur une colonne, ils étaient répartis en deux colonnes d'après le rôle linguistique.

5°) Dans la forme actuelle, il est difficile de connaître les dépenses par service. Pour le Commissariat Général au Tourisme par exemple, les dépenses figurent sous plusieurs articles (art. 3, 5, 7, 8, 10, 18, 19 et 22).

Une telle procédure nuit à la clarté.

Les dépenses ordinaires.

Les dépenses ordinaires (y compris l'enseignement et les dépenses de guerre) se chiffrent à 2.998.073.400 francs.

Le budget de 1948 (y compris celui de l'enseignement et des dépenses de guerre) s'élevait à 3.364.772.450 fr. francs.

A cette somme, il faut ajouter les crédits supplémentaires d'un montant de 136.904.375 francs.

Wij begrijpen dat de Regering de begrotingen zoveel mogelijk wenst te vereenvoudigen. Wij achten het nogtans geen goed beleid, als het Departement van Verkeer wezen wordt bezwaard met een som van 261.984.000 fr die in werkelijkheid ten laste van andere ministeries zou moeten zijn (uitgaven voor brandstof en benodigdheden). Bovendien staat het Postbestuur zonder tegenprestatie i voor de bestelling van de dienstbriefwisseling van all ministeriële departementen (ontvangstderving van 80 miljoen) en voor verschillende andere prestaties geraam op 16.770.000 frank.

3°) Anderzijds bevat de begroting van Economisch Zaken een krediet van 2 milliard, dat onzes inziens op di van Verkeerswezen moet uitgetrokken zijn.

De redenen welke worden aangevoerd om die handel wijze te rechtvaardigen en het feit dat het krediet op de oorlogsuitgaven wordt uitgetrokken, zijn niet overtuigend. Het betreft een toelage aan de N.M.B.S. Deze rechtvaardigen als oorlogsgevolg, is overdreven. Sedert 1935 heeft de N.M.B.S. elk dienstjaar met een min of meer belang rijk tekort afgesloten. Het totaal verlies voor de dienstjaren 1935 tot en met 1939 bedraagt 691.100.000 frank.

De oorlog heeft die toestand nog verergerd. De aanvankelijke wantoestand bestond reeds vóór dat de vijandelijkheden begonnen. Zulks verklaart dat de toelage nog gedurende lange jaren zal moeten worden verleend en wel zolang de oorzaken, die tot het vooroorlogse tekort hebben geleid, niet zullen verdwenen zijn. Het Ministerie van Economische Zaken beschikt over geen enkel actiemiddel om die uitslag te bereiken. Alleen het Departement van Verkeerswezen kan optreden. In die omstandigheden achten wij het redelijk, dat de last hiervan door dat Departement wordt gedragen.

4°) De bijlagen tot de begroting verstrekken de samenstelling der kaders, met daarnevens het aantal ambtenaren in dienst. Uw Commissie meent dat die tabel meer waarde zou hebben, indien de getalsterkte niet in één kolom, maar in twee kolommen, en wel volgens de taalrol, zou aangeduid zijn.

5°) In de huidige vorm kan men moeilijk de uitgaven per dienst onderkennen. Voor het Algemeen Commissariaat voor het tourisme bv. zijn de uitgaven onder verschillende artikelen ondergebracht (art. 3, 5, 7, 8, 10, 18, 19 en 22).

Zulke werkwijze schaadt de duidelijkheid.

Gewone uitgaven.

De gewone uitgaven (daarin begrepen het onderwijs en de oorlogsuitgaven) bedragen 2.998.073.400 frank.

De begroting over 1948 (met inbegrip van het onderwijs en de oorlogsuitgaven) beliep 3.364.772.450 frank.

Die som dient verhoogd met bijkredieten voor 136 miljoen 904.375 frank.

La différence en moins en faveur de 1949 entre le budget de 1948 et les prévisions 1949 s'établit donc à 503.603.425 francs.

Malgré l'effort de compréhension réalisé, il est prématuré d'émettre un avis définitif au sujet des dépenses réelles de 1949; en effet, personne ne saurait dire en ce moment s'il faudra demander des crédits supplémentaires pour 1949 et, dans l'affirmative, pour quel montant.

D'autre part, des comparaisons sérieuses sont impossibles par le fait que des facteurs importants subissent régulièrement des changements.

Enfin, une diminution des dépenses ne correspond pas toujours à une économie réelle. Le contraire peut être vrai. C'est notamment le cas pour les travaux dont les retards dans l'exécution occasionnent généralement des pertes. Il est vrai qu'on n'en tient pas compte, mais elles sont réelles et parfois très lourdes.

Examen des articles.

Des critiques et des observations ont été émises par les Commissaires sous plusieurs articles.

Des renseignements ont été demandés au Département.

Ci-après, nous reproduisons les questions qui ont été posées ainsi que les réponses qui ont été reçues.

Questions posées à la réunion du 25 janvier 1949 de la Commission Sénatoriale des Communications.

Première question :

Quelle est la justification des différences en plus ou en moins de l'effectif par rapport au cadre ?

Réponse :

La justification est indiquée pour chaque groupe aux tableaux A, B, C, D, E, F et G, ci-joints, établis par administration.

Ces tableaux portent les chiffres exacts des cadres organiques, par rectification à quelques-uns de ces chiffres tels qu'ils figurent aux pages 70 et 71 de l'annexe I (brochure budgétaire).

D'autre part, les chiffres mentionnés dans la colonne « Cadre » aux pages 72 et 73 de cette annexe pour certaines administrations n'auraient pas dû y figurer, puisque l'effectif y indiqué se rapporte aux agents temporaires occupés dans les emplois du cadre tel qu'il est repris aux pages 70 et 71.

Het minder-verschil in 1949 tussen de begroting 1948 en de ramingen 1949 bedraagt dus 503.603.425 frank.

Ondanks alle pogingen tot begrijpen, is het voorbarig een definitieve mening uit te spreken over de werkelijke uitgaven voor 1949; thans kan immers niemand zeggen of er voor 1949 bijkredieten zullen nodig zijn en, zo ja, voor welk bedrag.

Overigens zijn ernstige vergelijkingen onmogelijk, doordat belangrijke factoren geregeld veranderingen ondergaan.

Ten slotte beantwoordt een uitgaafverlaging niet steeds aan een werkelijke bezuiniging. Het tegendeel kan waar zijn. Dit is o.m. het geval voor werken die bij hun uitvoering vertraging ondergaan, wat doorgaans verliezen veroorzaakt. Het mag waar zijn dat er geen rekening mee wordt gehouden, doch zij bestaan en zijn soms zeer aanzienlijk.

Onderzoek der artikelen.

Omtrent verschillende artikelen werden door de commissieleden bezwaren en opmerkingen gemaakt.

Inlichtingen werden aan het Departement gevraagd.

Hierna laten wij de gestelde vragen en de daarop ingekomen antwoorden volgen.

Vragen gesteld op de vergadering van 25 Januari 1949 van de Senaatscommissie van Verkeerswezen.

Eerste vraag :

Welke is de rechtvaardiging van de verschillen in meer en in minder van het effectief met betrekking tot het kader.

Antwoord :

De rechtvaardiging is voor iedere groep aangeduid op de bijgaande tabels A, B, C, D, E, F en G, opgemaakt per bestuur.

Deze tabels dragen de juiste cijfers van de organieke kaders, met verbetering voor enkele dezer cijfers zoals zij voorkomen op de bladzijden 70 en 71 van de bijlage I (begrotingsbrochure).

Anderdeels, moesten de cijfers welke voor sommige besturen vermeld zijn in de kolom « Kader » op de bladzijden 72 en 73 van die bijlage er niet op aangebracht worden, vermits het daarop aangeduide effectief betrekking heeft op de tijdelijke agenten die benuttigd zijn in de posten van het kader, zoals het op de bladzijden 70 en 71 voorkomt.

SERVICES GENERAUX — ALGEMENE DIENSTEN
ADMINISTRATION CENTRALE — HOOFDBESTUUR

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF				Diffé- rence — Verschil	JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING
		Défin. — Vast	Temp. — Tijdel.		Total — Totaal		
X	2	3	—	3	+1	Un fonctionnaire du rôle flamand du groupe IX nommé inspecteur général hors cadre au titre d'adjoint linguistique à M. le Secrétaire Général.	
IX	2	1	—	1	—1		
VIII	1	1	—	1	—	1 chef de division (groupe VI) nommé conseiller en surnombre par entraînement linguistique.	
VII	6	5	2	7	+1		
VI	6	4	—	4	—2	a) voir ci-dessus; b) 1 poste vacant de chef-traducteur.	
V	6	4	3	7	+1	1 traducteur en surnombre par suite de la réorganisation des cadres, occupe un emploi de commis traducteur.	
IV	9	9	—	9	—	1 traducteur indiqué ci-dessus. 1 rédacteur détaché aux Travaux Publics. 5 emplois de rédacteur occupés par des commis.	
III	26	18	3	21	—5		
II	21	15	13	28	+7	1 commis détaché à l'O. N. J. 1 sténo-dactylo détaché au Cabinet de M. le Ministre et remplacé par une temporaire. 5 commis occupant un emploi de rédacteur.	
I	17	7	4	11	—6	emplois vacants occupés provisoirement par des classeurs détachés de l'Administration des Postes.	
Personnel de maîtrise, maître et service. Meester-schap, vak-en diensters.	14	8	5	13	—1	1 emploi vacant d'aide magasinier.	
	110	75	30	105	—5		

(4)

Een ambtenaar van de Vlaamse rol van groep IX, benoemd tot inspecteur generaal buiten kader als taaladjunct van de H. Secretaris-Generaal.

1 afdelingshoofd (groep VI) benoemd tot adviseur bij overtal bij medesleping om taalrekenen.

a) zie hierboven;
b) 1 vacante post van hoofdvertaler.

1 vertaler bij overtal ingevolge de herinrichting der kaders, bezet een post van klerk-vertaler.

1 vertaler hierboven vermeld.
1 opsteller gedetacheerd bij Openbare Werken.
5 posten van opsteller bezet door klerken.

1 klerk gedetacheerd bij N. Z. Verb.
1 steno-typiste gedetacheerd bij het Kabinet van de H. Minister en vervangen door een tijdelijke.
5 klerken die een post van opsteller bezetten.

Vacante posten voorlopig bezet door klasseerders gedetacheerd van het Bestuur der Posten.

1 vacante post van hulpmagazijnier.

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS — BESTUUR VAN HET VERVOER.

JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF			Diffé- rence — Verschil	
		Défin. — Vast	Temp. — Tijdel.	Total — Totaal		
X IX	2 2	2 1	— —	2 1	— —1	a) 1 de ces fonctionnaires qui avait le grade d'inspecteur général administratif avant la réorganisation des cadres est titulaire d'un emploi de groupe IX (conseiller-chef de service) ; b) 1 emploi d'inspecteur général (technique) vacant.
VIII VII VI	2 2 22	2 — 20	— — —	2 — 20	— —2 —2	2 emplois d'ingénieur principal vacants. 1 emploi d'inspecteur-comptable vacant. 1 emploi d'inspecteur technique principal vacant.
V IV III	10 6 34	8 6 19	2 — 14	10 6 33	— — —1	2 emplois de contrôleur occupés temporairement par des agents du groupe I. 1 rédacteur détaché au Cabinet de M. le Ministre, remplacé par 1 rédacteur temporaire.
II	28	10	21	31	+3	1 commis détaché au Cabinet de M. le Ministre remplacé par 1 commis temporaire. 1 sténo-dactylo détaché au Cabinet du Ministre des Affaires Etrangères, remplacé par un commis temporaire. 1 unité en surcadre justifiée numériquement sur un emploi vacant du groupe VI. 2 agents occupant temporairement des emplois de contrôleur (groupe III).
I Personnel de maîtrise, mé- tier et service. Meester- schap-, vak- en dienstpers.	12 11	5 3	9 9	14 12	+2 +1	1 technicien temporaire justifié provisoirement par un emploi d'inspecteur technique (groupe V) dont le titulaire est détaché à l'O. N. J.
	131	76	55	131	—	

a) 1 dezer ambtenaren die de graad had van administratief inspecteur generaal vóór de reorganisatie der kaders is titularis van een post van groep IX (adviseur-diensthooft) ;

b) 1 vacante post van technisch inspecteur generaal.

2 vacante posten van e/a ingenieur.

1 vacante post van inspecteur-rekenplichtige.

1 vacante post van e/a technisch inspecteur.

2 posten van controleur tijdelijk bezet door agenten van groep I.

1 opsteller gedetacheerd bij het Kabinet van de H. Minister, vervangen door een tijdelijk opsteller.

1 klerk gedetacheerd bij het Kabinet van de H. Minister vervangen door 1 tijdelijk klerk.

1 steno-typiste gedetacheerd bij het Kabinet van de Minister van Buitenlandse Zaken, vervangen door een tijdelijk klerk.

1 eenheid buiten kader numeriek gerechtvaardigd op een vacante post van groep VI.

2 agenten die tijdelijk posten van controleur bezetten (groep III).

1 tijdelijk techniek voorlopig gerechtvaardigd op een post van technisch inspecteur (groep V), wiens titularis, gedetacheerd is bij de Noord-Zuid-Verbinding.

OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES — CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGDHEDEN

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF			Diffé- rence — Verschil	JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING
		Défin. — Vast	Temp. — Tijid.	Total — Totaal		
X	1	1	—	1	—	
IX	—	—	—	—	—	
VIII	2	2	—	2	—	
VII	—	—	—	—	—	
VI	6	5	—	5	—1	1 emploi de chef de bureau du Service Mobilier non encore transféré.
V	1	1	—	1	—	
IV	5	5	—	5	—	
III	25	19	10	29	+4	1 emploi de rédacteur du Service Mobilier non encore transféré. 5 rédacteurs intercalés non assimilés occupant des emplois de commis.
II	54	25	19	44	—10	3 emplois de commis du Service Mobilier non encore transférés. 5 emplois occupés par des rédacteurs intercalés non assimilés (voir ci-dessus). 2 emplois de commis vacants occupés provisoirement par des agents détachés d'autres administrations.
I	11	2	6	8	—3	3 emplois d'huissier vacants.
Personnel de maîtrise, métier et service. Meester- schap-, vak- en dienstpers.	34	11	22	33	—1	1 emploi d'aide magasinier vacant.
	139	71	57	128	—11	

1 post van bureelhoofd van de Dienst Mobilair nog niet overgeplaatst.

1 post van opsteller van de Dienst Mobilair nog niet overgeplaatst.

5 tussengevoegde niet gelijkgestelde opstellers die posten van klerk bezetten.

3 posten van klerk van de Dienst Mobilair nog niet overgeplaatst.

5 posten bezet door tussengevolgd niet gelijkgestelde opsteller (zie hierboven).

2 vacante posten voorlopig bezet door bedienden gedetacheerd van andere besturen.

3 vacante posten van bode.

1 vacante post van hulpmagazijnier.

COMMISSARIAT GENERAL DU TOURISME — COMMISSARIAAT GENERAAL VOOR TOERISME.

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF				Diffé- rence — Verschil	JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING
		Défin. — Vast	Temp. — Tijdel.		Total — Totaal		
X	1	1	—	—	1	—	
IX	—	—	—	—	—	—	
VIII	1	1	—	—	1	—	
VII	2	2	—	—	2	—	
VI	5	4	—	—	4	—1	1 bediende van groep IV (s/chb) occupe un emploi d'inspecteur au titre de ffons.
V	2	2	—	—	2	—	
IV	2	3	—	—	3	+1	Voir ci-dessus.
III	4	2	3	—	5	+1	1 rédacteur intercalé non assimilé occupant un emploi de commis.
II	11	7	2	—	9	—2	1 emploi de commis occupé par un rédacteur intercalé non assimilé (voir ci-dessus). 1 emploi de commis vacant.
I	3	1	—	—	1	—2	2 emplois vacants de dactylo occupés provisoirement par des agents détachés de la Poste.
	—	—	—	—	—	—	
Personnel de maîtrise, mé- tier et service. Meester- schap-, vak- en dienstpers.	31	23	5	—	28	—3	

ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE — BESTUUR DER LUCHTVAART.

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF			Diffé- rence — Verschil	JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING	
		Défin. — Vast	Temp. — Tijdel.	Total — Totaal			
X	1	1	—	1	—	1 emploi d'ingénieur en chef directeur vacant.	1 vacante post van hoofd-ingenieur directeur.
IX	1	—	—	—	—1		
VIII	—	—	—	—	—		
VII	3	1	1	2	—1	1 emploi vacant d'ingénieur principal.	1 vacante post van e/a ingenieur.
VI	2	3	—	3	+1	1 chef de division momentanément en surnombre par suite de la réorganisation des cadres et justifié provisoirement sur l'emploi de s/chef de bureau dont le titulaire est à l'étranger.	1 afdelingshoofd voor 't ogenblik overtallig ingevolge de herinrichting der kaders en voorlopig gerechtsvaardigd op een post van o/bureelhoofd waarvan de titularis in het buitenland verblijft.
V	16	8	6	14	—2	1 emploi d'ingénieur vacant.	1 vacante post van ingenieur.
IV	1	1	—	1	—	1 emploi de secrétaire d'administration vacant.	1 vacante post van bestuurssecretaris.
III	21	8	10	18	—3	3 emplois de dessinateur spécialiste vacants.	3 vacante posten van tekenaar specialist.
II	15	5	9	14	—1	1 emploi de dessinateur expéditionnaire vacant.	1 vacante post van tekenaar-expeditionnair.
I	7	4	2	6	—1	1 emploi vacant.	1 vacante post.
Personnel de maîtrise, métier et service. Meester-schap-, vak- en dienstpers.	31	17	9	26	—5	Emplois vacants.	Vacante posten.
Délégué belge - Belg. afgevaardigde P.I.C.A.O.	98	48 1	37	85 1	—13 +1		
	98	49	37	86	—12		

ADMINISTRATION DES POSTES — BESTUUR DER POSTERIJEN.

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF			Diffé- rence — Verschil	JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING
		Défin. — Vast	Temp. — Tijdel.	Total — Totaal		
IX VIII	5	6	—	6	+1	1 technisch directeur titularis van een post van groep VIII gelijkgesteld zijnde met de directeurs van bestuur vóór de reorganisatie der kaders, geniet barema XA.
	— 15	— 16	— —	— 16	— +1	Zie hierboven. 1 adviseur (VII) tot directeur benoemd als taal-adjunct. 1 afdelingshoofd (VI) tot directeur benoemd bij medesleping om taalredenen.
VII	2	2	—	2	—	1 directeur (zie hierboven), titularis van een post van adviseur. 1 afdelingshoofd (VI) tot adviseur benoemd bij medesleping om taalredenen.
	178	180	—	180	+2	1 afdelingshoofd benoemd tot directeur zoals hierboven aangeduid (VIII). 1 afdelingshoofd benoemd tot adviseur zoals hierboven aangeduid VI. 4 vacante posten van inspecteur. 12 vacante posten van ontvanger I ^e klasse. 7 afdelingshoofden overtallig ingevolge de herinrichting der kaders en een post van groep V bezettend. 13 bureelhoofden, idem.
V	204	141	—	141	—63	20 posten bezet door afdelingshoofden en bureelhoofden zoals hierboven aangeduid.
	404	345	—	345	—59	

404	345	—	345	—59	43 emplois vacants 10 percepteurs adj. de 1^{re} classe. 1 inspecteur électricien-mécanicien 3 architectes 21 percepteurs de 2^e classe. 3 chefs de brigade de 1^{re} classe 5 chefs de section
IV	263	—	252	—11	11 emplois vacants de sous-chef de bureau.
III	1401	93	1770	+369	369 rédacteurs intercalés non assimilés occupant des emplois de commis II.
II	4708	627	3109	—1599	369 emplois de commis occupés par des rédacteurs intercalés non assimilés (voir ci-dessus).
I	10458	—	9543	—915	1230 emplois à attribuer qui sont occupés provisoirement par des auxiliaires employés, dont 196 sous-percepteurs 17 chefs-facteurs 1 vérificateur
					44 facteurs trieurs 1 interprète 6 facteurs de dépôt relais 617 facteurs 34 messagers 31 expéditionnaires 182 classeurs Emplois à attribuer (1)
	639 (2)	552 (2)	552	—87	Emplois vacants (1).
	17873	14851	15571	3048	(1) L'annexe I (suite), page 73 de la Brochure budgétaire renseigne en regard de la rubrique « Personnel de maintenance, etc. » un effectif de 498 temporaires. Ce nombre comprend, en fait, d'une part 279 auxiliaires classeurs et expéditionnaires, dont 213 sont utilisés dans les emplois d'expéditionnaires et classeurs mentionnés comme étant à attribuer au tableau ci-dessus et, d'autre part 219 ouvriers et ouvrières temporaires dont 87 sont occupés dans les emplois mentionnés également comme vacants à ce tableau. La différence, soit 66 auxiliaires classeurs et expéditionnaires et 132 ouvriers et ouvrières temporaires se rapporte à des extensions provisoires auxquelles la Poste a dû avoir recours pour faire face au surcroît de besogne principalement à l'Office des Cheques postaux. (2) Ces chiffres comprennent notamment 303 écoreuses à 8 heures.

43 vacante posten	10 posten van adj. ptp. 1 ^e klasse 1 inspecteur mecanicien-electricien 3 architecten 21 postontvangers 3 brigadehoofden 1 ^e klasse 5 sectiehoofden
11 vacante posten van onderbureelhoofd	
369 tussengevoegde niet-gelijkgestelde opstellers die posten van klerk II bezetten.	
369 posten van klerk bezet door tussengevoegde niet gelijkgestelde opstellers (zie hierboven).	
1230 toe te kennen posten die voorlopig bezet zijn door hulpkrachten bedienden, waarvan 196 postontvangers 17 hoofdbestellers 1 verificateur	
1 tolk 6 bestellers overdraag kantoorhoud. 617 bestellers 44 bestellers-sorteerders. 34 boden 31 afschrijvers 182 klasseers Toe te kennen posten (1)	

Vacante posten (1).

(1) De bijlage I (vervolg), blz. 73 van de begrotingsbrochure vermeldt tegenover de rubriek « Meesterschap » vak en dienstpersoneel » een effectief van 498 tijdelijken. Dit getal bevat in feite, enerzijds 279 hulpkrachten klasseers en afschrijvers, waarvan 213 benutigd zijn in de posten van afschrijver en klasseerder als toe te kennen vermeld op bovenstaande tabel en anderzijds 219 tijdelijke werkliden en werkers waarvan 87 bezet zijn in de posten insgelijks als vacant vermeld op bovenstaande tabel.

Het verschil, hetzij 66 hulpkrachten klasseers en afschrijvers en 132 tijdelijke werkliden en werkers, heeft betrekking op voorlopige uitbreidingen waartoe de Post haar toelucht heeft moeten nemen om het hoofd te bieden aan een werkvermeerdering voornamelijk bij het Bestuur der Postchecks.

(2) Deze cijfers bevatten inzonderheid 303 schuursters met 8 uren.

ADMINISTRATION DE LA MARINE — BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN.

Groupe — Groep	Cadre — Kader	EFFECTIF — EFFECTIEF			Diffé- rence — Verschil	JUSTIFICATION — RECHTVAARDIGING
		Défin. — Vast	Temp. — Tijdel.			
			Total — Totaal			
X	1	1	—	1	—	1 vacante post. 1 vacante post. 1 bestuurssecretaris (V) benuttigd in een post van groep VI. Zie hierboven. 2 o/bh. gedetacheerd bij de Zeemacht. Vacante posten. id. id.
IX	4	4	—	4	—	
VIII	7	7	—	7	—	
VII	4	3	—	3	—1	
VI	259	257	—	257	—2	
V	37	36	2	38	+1	
IV	66	65	3	68	+2	1 emploi vacant 1 emploi vacant 1 secrétaire d'administration (V) utilisé dans un emploi du groupe VI. Voir ci-dessus. 2 s/chb détaché à la Force Navale. Emplois vacants. id. id. id.
III	52	50	—	50	—2	
II	100	96	—	96	—4	
I	41	41	—	41	—	
Appointés. Weddetrek- kenden.	37	30	—	30	—7	
Personnel de maîtrise, mé- tier et service.	1120	1035	2	1037	—83	
Meester- schap-, vak- en dienstpers.						id.
	1728	1625	7	1632	—96	
Garde fanal. Lichtwachter.			28	28		
Personnel de sauvetage. Reddings- personeel.			47	47		

REPARTITION SUIVANT LES ROLES LINGUISTIQUES

Première question :

Répartition suivant les rôles linguistiques (pour le personnel supérieur à partir du grade de sous-chef de bureau).

Réponse :

Ci-joint les tableaux donnant par administration les renseignements demandés.

Deuxième question :

Mesures prises ou à prendre pour réaliser l'équilibre linguistique.

Réponse :

Les administrations où l'équilibre linguistique n'est pas réalisé s'efforcent d'atteindre ce but par la voie du recrutement et des promotions de grade au fur et à mesure des vacances.

Troisième question :

Difficultés rencontrées pour parvenir à l'équilibre linguistique.

Réponse :

En raison de la pénurie de candidats flamands pour les emplois d'ingénieur et de technicien en général, il existe de très grandes difficultés pour le recrutement d'agents de l'espèce appartenant à ce rôle, notamment pour l'Administration des Transports, l'Aéronautique, la Régie des Voies Aériennes, la Régie des Télégraphes et Téléphones, la S.N.C.F.B., la S.N.C.F.V. et l'I.N.R.

INDELING VOLGENS DE TAALROL

Eerste vraag :

Verdeling volgens de taalrollen (voor het hoger personeel van de graad van onderbureelhoofd af).

Antwoord :

Hierbij de tabels met opgave per bestuur van de gevraagde inlichtingen.

Tweede vraag :

Maatregelen getroffen of te treffen om het taalevenwicht te verwezenlijken.

Antwoord :

De besturen waar het taalevenwicht niet verwezenlijkt is beijveren zich om dit doel te bereiken bij wege van de aanwerving en der graadbevorderingen naar gelang er zich vacaturen voordoen.

Derde vraag :

Ondervonden moeilijkheden om tot het taalevenwicht te komen.

Antwoord :

Ingevolge het gebrek aan Vlaamse kandidaten voor de ambten van ingenieur en van techniekers in 't algemeen, bestaan er grote moeilijkheden voor de aanwerving van dergelijke agenten die tot die rol behoren, inzonderheid bij het Bestuur van het Vervoer, de Luchtvaart, de Regie der Luchtwegen, de Regie van Telegraaf en Telefoon, de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en het Nationaal Instituut voor Radio-omroep.

SERVICES GENERAUX — ALGEMENE DIENSTEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Fl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Secrétaire Général — <i>Secretaris-generaal</i>	1		1	
Conseiller chef de service — <i>Adviseur diensthoofd</i>	1			
Inspecteur Général — <i>Inspecteur-generaal</i>		1 *		(*) Adjoint linguistique à M. le Secrétaire général, titulaire de l'emploi de Conseiller chef de service. (*) <i>Taaladjunct van de H. Secretaris-generaal, titularis van de betrekking van adviseur diensthoofd.</i>
Directeur d'Administration — <i>Directeur van Bestuur</i>	1	1		
Conseiller juridique — <i>Rechtskundig adviseur</i>	1		1	
Directeur — <i>Directeur</i>	1		1	
Conseiller — <i>Adviseur</i>	4	1	3	
Conseiller d'Organisation — <i>Inrichtingsadviseur</i>	1		1	
Conseiller juridique adjoint — <i>Adjunct rechtskundig adviseur</i>	1	1		
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	3	2	2 **	(**) 1 chef de division du rôle français nommé en surcadre par entraînement linguistique — justifié sur un emploi de chef de bureau. (**) <i>1 afdelingshoofd van de Franse rol bij overtal benoemd bij medesleping om taalredenen — gerechtvaardigd op een betrekking van bureelhoofd.</i>
Chef traducteur — <i>Hoofdvertaler</i>	1	1		Faisant fonctions. Dienstdoende.
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	2		1	
Bibliothécaire — <i>Bibliothecaris</i>	1	1		
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i>	2 3 T.		1 1 T.	
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	7	5	2	
Traducteur — <i>Vertaler</i>	2	2		
Moniteur d'organisation — <i>Inrichtingsmoniteur</i>	2	1	1	(T) Agent temporaire. Tijdelijk bediende.
Total — <i>Totaal</i>	34	18	15	

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS — BESTUUR VAN HET VERVOER

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Directeur Général — <i>Directeur-generaal</i>	1	1		
Conseiller chef de service — <i>Adviseur diensthoofd</i>	1			
Inspecteur général technique — <i>Technisch generaal inspecteur</i>	1	2		Un de ces fonctionnaires avait le grade d'inspecteur général avant la réorganisation des cadres — il est titulaire de l'emploi de Conseiller chef de service. <i>Een dezer ambtenaren had de graad van Inspecteur Generaal voor de hervorming der kaders — hij is titularis van de betrekking van Adviseur-Diensthoofd.</i>
Ingénieur en chef directeur — <i>Hoofdingenieur-Directeur</i>	1			
Ingénieur principal — <i>Eerstaanwezend Ingenieur</i>	2			
Directeur — <i>Directeur</i>	2	2		
Inspecteur Technique principal — <i>Eerstaanwezend technisch inspecteur</i>	2	1	1	
Inspecteur principal — <i>Eerstaanwezend Inspecteur</i>	4	3	2	1 fonctionnaire nommé en surcadre par entraînement linguistique. 1 autre détaché au Cabinet de M. le Ministre. <i>1 ambtenaar bij overtal benoemd bij medesleping om taalredenen. 1 andere is gedetacheerd bij het Kabinet van de H. Minister.</i>
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	1	1		
Inspecteur — <i>Inspecteur</i>	12	4	4	
Inspecteur Comptable — <i>Inspecteur der boekhouding</i>	1			
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	2	1	4	3 chb. occupent des emplois d'Inspecteur. <i>3 bureelhooften bezetten de betrekking van Inspecteur.</i>
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	4 + 2 T.	1	2	
Inspecteur technique — <i>Technisch Inspecteur</i>	3	1	3	1 nommé en surcadre par entraînement linguistique. <i>1 bij overtal benoemd bij medesleping om taalredenen.</i>
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i>	1	1		
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	6	4	2	
- Total — <i>Totaal</i>	46	22	18	

ADMINISTRATION DE L'AERONAUTIQUE — *BESTUUR DER LUCHTVAART*

GRADE — <i>GRAAD</i>	Cadre <i>Kader</i> (1)	Rôle fl. <i>Vl. rol</i>	Rôle fr. <i>Fr. rol</i>	
Directeur d'Administration — <i>Directeur van Bestuur</i>	1		1	
Ingénieur en chef directeur — <i>Hoofdingenieur Directeur</i>	1			
Conseiller — <i>Adviseur</i>	1		1 (1)	(1) Faisant fonctions. <i>Dienstdoende.</i>
Ingénieur principal — <i>Eerstaanwezend ingenieur</i>	2		2	Dont 1 f.f. <i>Waarvan 1 d.d.</i>
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	1	1 (1)	1	(1) Fait les fonctions de Secrétaire d'Administration. <i>dd. bestuurssecretaris.</i>
Chef de bureau de dessin — <i>Tekembureelhoofd</i>	1		1	
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	6	1	4 (1)	(1) Dont 1 la Colonie. <i>Waarvan 1 in de Kolonie.</i>
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i>	2 1 T.		1 1 T.	
Chef de section — <i>Sectiehoofd</i>	7	1	6	
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	1		1	
Total — <i>Totaal</i>	24	3	19	

(16)

COMMISSARIAT GENERAL AU TOURISME — CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGDHEDEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Commissaire Général — <i>Commissaris Generaal</i> . . .	1		1	
Commissaire Général adjoint — <i>Adjunct Commissaris Generaal</i>	1	1		
Conseiller — <i>Adviseur</i>	2	1	1	
Inspecteur principal — <i>Eerstaanwezend Inspecteur</i> . . .	2	2 (1)	1	(1) 1 nommé en surcadre par entraînement linguistique, justifié sur un emploi d'Inspecteur. 1 bij overtal benoemd bij medesleping om taalredenen gerechtvaardigd op een betrekking van Inspecteur.
Inspecteur — <i>Inspecteur</i>	3	1 (1)	1	(1) f.f. d.d.
Conseiller artistique — <i>Kunstadviseur</i>	1		1	
Traducteur interprète — <i>Vertaler taalman</i>	1		1	
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	2	1	1	
Total — <i>Totaal</i>	13	6	7	

OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES — COMMISSARIAAT GENERAAL VOOR TOERISME

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Directeur d'Administration — <i>Directeur van Bestuur</i>	1	1		
Directeur — <i>Directeur</i>	2		2	
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	2	1	2 (1)	(1) Dont 1 nommé par entraînement linguistique justifié par un emploi de chef de bureau. 1 benoemd bij medesleping om taalredenen gerechtvaardigd op een betrekking van bureelhoofd.
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	3	1	1	
Chef de dépôt conservateur — <i>Magazijnmeester bewaarder</i>	1		1	
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	4 1 T.	2	3	
Total — <i>Totaal</i>	14	5	9	

ADMINISTRATION DES POSTES — BESTUUR DER POSTERIJEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Directeur Général — <i>Directeur Generaal</i>	1		1	
Inspecteur Général — <i>Inspecteur Generaal</i>	1		1	
Directeur d'Administration — <i>Directeur van Bestuur</i>	3	2	1	
Directeur Technique — <i>Technisch Directeur</i>	1		1	
Directeur — <i>Directeur</i>	2	3 (1)	2 (2)	(1) Dont 1 adj. linguistique. Waarvan 1 taaladjunct. (2) Nommé en surcadre par entraîne- ment linguistique. Bij overtal benoemd bij medesle- ping om taalredenen.
Inspecteur principal — <i>Eerstaanwezend Inspecteur</i>	1	1 (1)		(1) Occupé par un inspecteur. Door een inspecteur bezet.
Conseiller — <i>Adviseur</i>	2	1	1	
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	12	10	8	Excédent d'effectif suite à une récen- te réforme des cadres. Overschrijving van het effectief inge- volge een onlangs doorgevoerde her- vorming der kaders.
Comptable Office des Chèques — <i>Rekenplichtige der Postchecks</i>	1	1		
Inspecteur social — <i>Maatschappelijk Inspecteur</i>	1		1	
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	9	1	1	
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	1 T.	1		
Ingénieur Architecte — <i>Ingenieur Architect</i>	1			
Architecte — <i>Architect</i>	3			
Inspecteur Technique — <i>Technisch Inspecteur</i>	1			
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	48	22	30	Excédent d'effectif suite à une récente réforme des cadres. Overschrijding van het effectief inge- volge een onlangs doorgevoerde her- vorming der kaders.
Sous-chef de bureau de dessin — <i>Tekenonderbureel- hoofd</i>	1	1		
Chef de section des Comptes — <i>Sectiehoofd</i>	6	3		
Total — <i>Totaal</i>	96	46	47	

ADMINISTRATION DE LA MARINE — BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Directeur Général — <i>Directeur-Generaal</i>	1	1		
Directeur d'Administration — <i>Directeur van Bestuur</i>	1	1		
Conseiller d'Administration — <i>Adviseur van Bestuur</i>	1		1	
Directeur — <i>Directeur</i>	3	1	2	
Ingénieur principal — <i>Eerstaanwezend Ingenieur</i> .	1	1		
Conseiller — <i>Adviseur</i>	1	1		
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	2	1	1 (1)	(1) Faisant fonctions. <i>Dienstdoende.</i>
Conseiller nautique — <i>Scheepvaartkundige adviseur</i>	1	1		
Inspecteur — <i>Inspecteur</i>	1	1		
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	1	1 (1)		(1) Faisant fonctions. <i>Dienstdoende.</i>
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i> .	2	2 (1)		(1) Dont 1 faisant fonctions. <i>Waarvan 1 dienstdoende.</i>
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i> . . .	6	5 (1)	1 (1)	(1) Dont 2 faisant fonctions. <i>Waarvan 2 dienstdoende.</i>
Total — <i>Totaal</i>	21	16	5	

SOCIETE NATIONALE DES CHEMINS DE FER VICINAUX
NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BUURTSPoorWEGEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol
Directeur Général — <i>Directeur-Generaal</i>	1	1	3
Conseiller chef de service — <i>Adviseur Diensthoofd</i>	5	2	7
Ingénieur en chef — <i>Hoofdingenieur</i>	12	5	3
Directeur — <i>Directeur</i>	8	5	1
Médecin principal — <i>Eerstaanwezend Geneesheer</i>	1		
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	13	3	10
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	22	8	14
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	26	12	14
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i>	4	2	2
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	17	7	10
Total — <i>Totaal</i>	109	45	64

FORCE NAVALE — ZEEMACHT

Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	2	2		Emplois occupés par des sous-chefs de bureau. <i>Betrekkingen door onderbureelhoofd bekleed.</i>
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	2	1		

REGIE DES TELEGRAPHES ET DES TELEPHONES
REGIE VAN TELEGRAAF EN TELEFOON

GRADE -- GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Fl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Directeur Général — <i>Directeur-Generaal</i>	1		1	
Inspecteur Général — <i>Inspecteur-Generaal</i>	1	1		
Ingénieur en chef, Directeur d'Administration — <i>Hoofdingenieur, Directeur van Bestuur</i>	6	3	3	
Ingénieur en chef Directeur — <i>Hoofdingenieur Direc- teur</i>	7	3	4	
Ingénieur électricien — <i>Ingenieur electriciër</i>	23	7	10	
Ingénieur architecte en chef Directeur — <i>Hoofdinge- nieur-architect Directeur</i>	1		1	
Directeur — <i>Directeur</i>	14	7	5	
Conseiller — <i>Adviseur</i>	2	1	1	
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	34	16	18	
Inspecteur — <i>Inspecteur</i>	10	5	5	
Chef de bureau de dessin — <i>Tekembureelhoofd</i>	2	1	3 (1)	(1) Dont 1 agent réintégré dans son grade après avoir été condamné pour incivisme et un chef de bureau appartenant au service des bâtiments lequel a été supprimé. <i>Waarvan 1 agent in zijn graad hersteld na wegens burgerontrouw gestraft geweest te zijn en een bureelhoofd behorende tot de dienst der gebouwen die afgeschaft werd.</i>
Ingénieur architecte — <i>Ingenieur architect</i>	3	1	2	
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	84	40	45 (1)	(1) 1 agent bilingue utilisé à Ostende. <i>1 tweetalig bediende benuttigd te Oostende.</i>
Comptable 1re Classe — <i>Rekenplichtige 1e Klasse</i>	6	2	3	
Comptable 2me Classe — <i>Rekenplichtige 2e Klasse</i>	7	3	5 (1)	(1) 1 agent justifié sur un service d'exploitation. <i>1 bediende gerechtsvaardigd op een uitvoeringsdienst.</i>
Total — Totaal	201	90	106	

REGIE DES VOIES AERIENNES — REGIE DER LUCHTWEGEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol
Directeur Général — <i>Directeur-Generaal</i>	1		1
Ingénieur en chef-Directeur — <i>Hoofdingenieur-Directeur</i>	1		1
Directeur — <i>Directeur</i>	3 2 T.	2	2 1 T.
Ingénieur principal — <i>Eerstaanwezend Ingenieur</i>	1		
Inspecteur principal — <i>Eerstaanweznd Inspecteur</i>	1 1 T.	1	1 T.
Chef de division — <i>Afdelingshoofd</i>	1 T.		1 T.
Inspecteur comptable — <i>Inspecteur rekenplichtige</i>	1	1	
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	2 3 T.	1 T.	2 2 T.
Chef de bureau de dessin — <i>Tekembureelhoofd</i>	1		1
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	5		4
Architecte — <i>Architect</i>	1		1
Inspecteur technique — <i>Technisch Inspecteur</i>	3		3
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i>	1	1	
Chef de section — <i>Sectiehoofd</i>	5		3
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	6 2 T.	4	2 1 T.
Traducteur — <i>Vertaler</i>	1 T.	1 T.	
Conducteur de Travaux — <i>Conducteur van Werken</i>	4		4
Chef radiotélégraphiste — <i>Hoofdradiotelegrafist</i>	1		1
Sous-chef radiotélégraphiste — <i>Onderhoofdradiotelegrafist</i>	2		2
Comptable 1re classe — <i>Rekenplichtige 1e klasse</i>	1		1
Comptable 2e classe — <i>Rekenplichtige 2e klasse</i>	2		2
Contrôleur dirigeant — <i>Hoofdverkeersleider</i>	3 T.	2 T.	
Premier contrôleur — <i>Eerste verkeersleider</i>	8 T.	2 T.	7 T.

Contrôleur — <i>Verkeersleider</i>	26 T.	13 T.	13 T.	
Commandant d'aérodrome 1re classe — <i>Luchthavenmeester 1e klasse</i>	1 T.		1 T.	
Commandant adjoint d'aérodrome 1re classe — <i>Adjunct luchthavencommandant 1e klasse</i>	1 T.	1 T.		
Commandant d'aérodrome 2e classe — <i>Luchthavencommandant 2e klasse</i>	1 T.	1 T.		
Commandant d'aérodrome 3e classe — <i>Luchthavencommandant 3e klasse</i>	6 T.	3 T.	3 T.	
Sous-chef d'aérodrome 1re classe — <i>Onderluchthavenmeester 1e klasse</i>	4 T.	1 T.	3 T.	
Gestionnaire — <i>Beheerder</i>	1 T.		1 T.	
Conseiller météorologiste adjoint — <i>Adjunct weerkundig adviseur</i>	1 T.		1 T.	
Météorologiste — <i>Meteorologist</i>	1 T.		1 T.	
Assistant météorologiste — <i>Weerkundige assistent</i>	8 T.	1 T.	6 T.	
Inspecteur des stations météorologiste — <i>Inspecteur der meteorologische stations</i>	1 T.		1 T.	
Prévisioniste — <i>Opmaker van weersverwachtingen</i>	8 T.			(T) Agent temporaire. Tijdelijk bediende.
Calculeur — <i>Rekenaar</i>	47 T.			
Total — <i>Totaal</i>	169	35	73	

OFFICE NATIONAL POUR L'ACHEVEMENT DE LA JONCTION NORD-MIDI
NATIONAAL BUREAU VOOR DE VOLTOOIING DER N.-Z. VERBINDING

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol
Ingénieur en chef directeur — <i>Hoofdingenieur Directeur</i>			1 T.
Ingénieur en chef — <i>Hoofdingenieur</i>			1 T.
Directeur — <i>Directeur</i>		2	
Ingénieur principal — <i>Eerstaanwezend Ingenieur</i>			1 T.
Conseiller — <i>Adviseur</i>			2 T.
Inspecteur technique principal — <i>Eerstaanwezend Inspecteur</i>			1
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>		2	1
Chef de bureau de dessin — <i>Tekenbureelhoofd</i>		2 T.	1 T.
Architecte — <i>Architect</i>		3	
Inspecteur technique — <i>Technisch Inspecteur</i>		2 T.	5 T.
Secrétaire d'Administration — <i>Bestuurssecretaris</i>			1
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>			1
Total — <i>Totaal</i>		11	15

(1) Le cadre n'est pas fixé. — *Het kader is niet vastgesteld.*

L'effectif comporte des agents temporaires et des agents détachés d'autres administrations. — *Het effectief bestaat uit tijdelijke bedien- den of gedetacheerde agenten van andere besturen.*

(T) Temporaire. — *Tijdelijk agent.*

SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES
NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN

GRADE — GRAAD	Cadre Kader	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol	
Directeur Général — <i>Directeur-Generaal</i>	1		1	
Directeur Général adjoint — <i>Adjunct-Directeur-Generaal</i>	2	1	1	
Secrétaire Général — <i>Secretaris-Generaal</i>	1		1	
Conseiller — <i>Adviseur</i>	2	1	1	
Directeur — <i>Directeur</i>	7	3	4	
Ingénieur en chef — <i>Hoofdingenieur</i>	20	6	14	
Médecin en chef — <i>Hoofdgeneesheer</i>	2	1	1	
Inspecteur en chef — <i>Hoofdinspecteur</i>	5	3	2	
Ingénieur principal — <i>Eerst aanwezend Ingenieur</i>	33	8	25	
Inspecteur technique principal — <i>Eerstamentechnisch inspecteur</i>	8	5	4	(1) 1 agent utilisé hors cadre. 1 bediende buiten kader.
Médecin principal — <i>Eerstamentechnisch Geneesheer</i>	9	4	5	
Inspecteur principal — <i>Eerstamentechnisch Inspecteur</i>	30	12	18	
Inspecteur principal adjoint — <i>Adj. eerstamentechnisch Inspecteur</i>	5	2	3	
Docteur en droit — <i>Doctor in de rechten</i>	3	1	1	1 emploi vacant. 1 betrekking onbezet.
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	59	26	26	7 emplois occupés par des stagiaires. 7 betrekkingen door stagedoenden bezet.
Ingénieur métallurgiste — <i>Metallurgisch Ingenieur</i>	1		1	
Ingénieur architecte — <i>Bouwkundig Ingenieur</i>	2	1	1	
Médecin — <i>Geneesheer</i>	5		1	4 emplois occupés par des stagiaires. 4 betrekkingen door stagedoenden bezet.
Total — <i>Totaal</i>	195	74	110	

	195	74	110	
Secrétaire commercial — <i>Handelssecretaris</i>	11	5	6	
Inspecteur technique — <i>Technisch Inspecteur</i>	52	11	31	10 emplois occupés par des f.f. 10 betrekkingen bezet door dd. bedienden.
Architecte — <i>Architect</i>	3	3	1	
Chef de section — <i>Sectiehoofd</i>	27	5	15	7 emplois vacants. 7 betrekkingen zijn onbezet.
Docteur en sciences chimiques — <i>Doctor in scheikundige wetenschappen</i>	1	1		
Chimiste — <i>Scheikundige</i>	4	2	2	
Docteur en sciences actuarielles — <i>Actuaris</i>	1	1		
Chef comptable — <i>Hoofdboekhouder</i>	7	5	2	
Comptable 1re classe — <i>Boekhouder 1e klasse</i>	8	1	7	
Inspecteur — <i>Inspecteur</i>	83	46	37	
Chef de bureau de dessin — <i>Tekembureauchef</i>	21	9	11	1 emploi occupé par un f.f. 1 betrekking bezet door dd. bediende.
Ciné-photographe chef de laboratoire — <i>Ciné-fotograaf hoofd van het laboratorium</i>	1		1	
Chef de bureau — <i>Bureelhoofd</i>	116	46	70	
Moniteur d'organisation — <i>Inrichtingsmoniteur</i>	42	18	24	
Traducteur en chef — <i>Hoofdvertaler</i>	2	2		
Sous-chef de bureau de dessin — <i>Tekenonderbureelhoofd</i>	27	9	16	2 emplois occupés par des ff. 2 betrekkingen door dd. bezet.
Sous-chef de bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	195	91	104	
Comptable 2e classe — <i>Boekhouder 2e klasse</i>	14	5	9	
Total — <i>Totaal</i>	810	334	445	

INSTITUT NATIONAL BELGE DE RADIODIFFUSION
BELGISCH NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIO-OMROEP

[1954]

GRADE — GRAAD	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol
Directeur Général — <i>Directeur-generaal</i>	2	1
Directeur Général adjoint — <i>Adjunct-directeur-generaal</i>	1	2
Directeur — <i>Directeur</i>	5	8
1er chef d'orchestre Radio - Chef d'orchestre symphonique — <i>Eerste dirigent van het Omroeporkest - Eerste dirigent van het symphonisch orkest</i>	2	1
Ingénieur principal — <i>Eerstaanwezend Ingenieur</i>		3
Chef de service, chef d'orchestre, chef de station — <i>Diensthooft, dirigent van orkest, hoofd gewestelijke omroep</i>	15	14
Chef des chœurs — <i>Koordinator</i>	1	1
Chef de division — <i>Afdelingshooft</i>	1	
Chef de bureau, bibliothécaire, secrétaire des orchestres — <i>Bureelhooft, bibliothecaris, secretaris der orkesten</i>	4	9
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	2	1
Journaliste radiophonique, secrétaire de rédaction, chef de groupe — <i>Radiofonist-journalist, redactie-secretaris, groeppoverste</i>	10	15
Journaliste radiophonique éditorialiste-chef technicien, régisseur en chef — <i>Radiofonist - journalist - kroniekschrijver - hoofdtechnieker, hoofdregisseur</i>	45	64
Secrétaire d'Administration, journaliste radiophonique — <i>Bestuurssecretaris, radiofonist-journalist</i>		2
Chef de pupitre, acteur 1er rôle. — <i>Lessenaarhooft, acteur 1ste rol</i>	13	27
Soliste, acteur — <i>Solist, acteur</i>	21	19
Instrumentiste, acteur lecteur, régisseur bruiteur — <i>Instrumentist, acteur-lezer, geluidsregisseur</i>	34	57
Adjoint au régisseur en chef — <i>Adjuncthoofdregisseur</i>	30	27
Sous-chef technicien — <i>Onderhoofdtechnieker</i>		
Sous-chef de bureau, speaker, technicien. — <i>Onderbureelhooft, speaker, technieker</i>	48	74
	234	325

	REGIE DE LA MARINE — REGIE VAN HET ZEEWEZEN	ASSOCIATION MARITIME BELGE — BELGISCHE ZEEVAART- VERENIGING	CAISSE COMMUNE DE LA MARINE MARCHANDE — GEMEENSCHAPPELIJKE KAS VOOR DE KOOPVAARDIJ	INSTITUT D'ETUDES MARITIMES — ZEEMAATSCHAPPELIJK INSTITUUT	a) Caisse de secours et de prévoyance en faveur des marins navigant sous pavillon belge. b) Caisse de prêts aux familles de marins bel- ges. a) Hulp en voorzorgskas Zeevarenden onder Bel- gische vlag. b) Kas van leningen aan de Gezinnen van Belgi- sche Zeevlieden.	
	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fl. Vl. rol	Rôle fr. Fr. rol
Directeur — Directeur		1				
Inspecteur — Inspecteur	1 (b)					
Secrétaire d'administration — Bestuurssecretaris	3 T.					
Chef de bureau — Bureauhoofd						
Greffier — Griffier			1		1 (a)	1 (b)
Greffier adjoint — Adjunct-Griffier			1			
Secrétaire — Secretaris				1		
Comptable industriel — Nijverheidsboekhouder	1	1	1 (b)			2
Comptable — Boekhouder						
Sous-chef de bureau — Onderbureauhoofd	5	2	3	1	1	3

(a) Faisant fonctions — Dienstdoende.

(b) Faisant partie du cadre de l'Administration de la Marine — Deel uitmakend van het Bestuur van het Zeewezen.

S. N. C. F. B.

Un chapitre spécial est consacré à la S. N. C. F. B. Nous reproduisons ici quelques questions, M. le Ministre s'est engagé à répondre directement à beaucoup d'autres.

MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS

Art. 26/6. — Entretien et manœuvre du Pont de Willebroek.

L'attention de la Commission a été attirée sur les inconvénients résultant des retards apportés à la reconstruction du Pont de Willebroek; obligation pour la population du Pays de Waes de faire le détour par Anvers ou Termonde.

La Commission exprime le souhait que les réfections soient entreprises le plus tôt possible et demande à être documentée.

Pont de Willebroek.

La reconstruction du tablier a été confiée en 1943 aux Ateliers de Willebroek.

La charpente du pont a été fabriquée partiellement pendant la guerre, de sorte que depuis l'année passée déjà, le pont a pu être monté sur place. Il n'en est malheureusement pas de même pour l'équipement électromécanique qui, pour un pont tournant de ces dimensions, est très important. Aucune pièce n'a été obtenue pendant les hostilités et au moment de la libération, tout restait à faire. L'étude du mécanisme était particulièrement difficile, parce que l'entrepreneur, à qui était confiés les travaux, ne savait pas de quel matériel il pourrait disposer.

Certains renseignements indispensables pour l'achèvement de l'étude de la partie électrique qui devaient être fournis par d'autres administrations, n'ont été obtenus qu'en mai 1948, de sorte que l'étude complète de l'équipement du pont n'a pu être achevée qu'en septembre de cette année.

D'autre part, les délais de fourniture pour certaines pièces sont très longs.

La Société Nationale des Chemins de Fer Belges a envisagé de mettre le pont en service provisoirement comme pont fixe; mais ceci ne peut être admis par la Société du Canal et des Installations Maritimes de Bruxelles.

Une mise en service avec manœuvre à main a également été prise en considération. La levée du pont pour le poser sur son pivot et la giration proprement dite prendraient toutefois trop de temps.

N. M. B. S.

Een bijzonder hoofdstuk is gewijd aan de N.M.B.S. Wij laten hier enkele der gestelde vragen volgen. De heer Minister heeft verklaard dat hij rechte reeks op vele andere vragen zou antwoorden.

MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN

Art. 26/6. — Onderhoud en bediening van de brug te Willebroek.

De aandacht van de Commissie werd gevestigd op de bezwaren voortvloeiende uit de vertragingen in de wederopbouw van de Brug te Willebroek; verplichting voor de bevolking van het Land van Waas om een omweg te maken over Antwerpen of Dendermonde.

De Commissie spreekt de wens uit dat zo spoedig mogelijk met de herstellingen wordt aangevangen en verzoekt om voorgelicht te worden.

Brug te Willebroek.

De wederopbouw van het bruggedek werd in 1943 toevertrouwd aan de « Ateliers de Willebroek ».

Het geraamte van de brug is gedeeltelijk gebouwd geworden tijdens de oorlog, zodat de brug reeds verleden jaar ter plaatse kon worden gemonteerd. Zulk is ongelukkig niet het geval geweest voor de electro-mechanische uitrusting, welke voor een draaibrug van zulke afmetingen zeer belangrijk is. Geen enkel stuk werd tijdens de vijandelijkheden bekomen en bij de bevrijding bleef nog alles te doen. De studie van het mechanisme was bijzonder moeilijk, omdat de aannemer, die met de werken belast was, niet wist over welk materieel hij zou kunnen beschikken.

Sommige inlichtingen, welke voor het beëindigen van de studie van het electrisch gedeelte onontbeerlijk waren, en die van andere besturen moeten komen, werden slechts in Mei 1948 bekomen, zodat de volledige studie van de uitrusting der brug slechts in September van dit jaar kon beëindigd worden.

Van de andere kant zijn voor sommige stukken de termijnen van levering zeer lang.

De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen was voornemens de brug voorlopig als vaste brug in dienst te stellen, doch hiermede kan geen genoegen worden genomen door de maatschappij der Brusselse Vaarten en Haveninrichtingen.

Ook een indienststelling met handbediening werd in overweging genomen. Het optrekken van de brug om ze op haar spil te plaatsen en het eigenlijk draaien zouden echter te veel tijd vergen.

Le réseau électrique de la commune ne saurait pas fournir du courant pour une manœuvre provisoire avec moteur, parce que la puissance disponible est insuffisante.

La construction de la cabine devant abriter entre autres une sous-station de transformation est actuellement en cours et dès que celle-ci sera achevée et équipée, il serait possible d'envisager une mise en service provisoire, mais comme c'est précisément pour l'équipement de cette cabine que les délais de fourniture sont les plus longs, il est probable que ceci ne pourrait faire gagner que quelques mois sur la mise en service définitive. Une mise en service provisoire présenterait, d'autre part, de nombreux inconvénients et surtout le manque de sécurité pour la circulation des trains.

La mise en service définitive peut être envisagée pour fin 1949, à condition que la partie électrique puisse être installée rapidement. Toutefois, les discussions avec l'entrepreneur sont très laborieuses étant données les prétentions exagérées relatives aux prix. Aucun moyen ne sera négligé pour hâter ces travaux.

Comme pour le pont de Willebroek, la Commission des Communications exprime le désir d'être renseignée au sujet de l'état d'avancement des travaux de reconstruction du pont de Tamise.

Pont de Tamise.

Par suite des décisions prises par l'occupant, la reconstruction de ce pont n'a pu être envisagée, même pas à titre provisoire, pendant la guerre.

Après la libération, le Département des Communications a pris contact avec les administrations intéressées en vue de mettre rapidement au point les plans de la reconstruction définitive de ce pont. Les échanges de vues ont pris beaucoup de temps en raison des exigences formulées par les autorités communales en vue de rendre le tablier accessible au trafic routier. Finalement un accord est intervenu sur les caractéristiques du nouveau pont rail-route et sur les questions de financement.

Certains points de détail restent à régler avec le Département des Travaux Publics en ce qui concerne les frais généraux à porter en compte par la S.N.C.B. qui a élaboré les plans d'exécutions.

Le nécessaire est fait pour que ces questions de détail puissent se régler rapidement afin de pouvoir entamer dans le courant de cette année les travaux de maçonnerie et mettre en adjudication la construction de la partie métallique.

Question :

Où en est la question du transfert de la gare de Hasselt ?

Het electrisch net der gemeente kan geen stroom voor een voorlopige bediening met motor leveren, omdat het beschikbaar vermogen ontoereikend is.

Op dit ogenblik is aangevangen met de bouw van de cabine waarin onder meer een onderomvormingsstation moet ondergebracht worden en zodra deze zal voltooid en uitgerust zijn, zal het mogelijk zijn aan een voorlopige indienststelling te denken, maar aangezien juist voor de uitrusting van die cabine de termijnen van levering het langst zijn, is het waarschijnlijk dat zulks slechts enkele maanden op de definitieve indienststelling zou kunnen doen winnen. Een voorlopige indienststelling zou, anderzijds, talrijke bezwaren opleveren, bijzonder gemis aan veiligheid voor het treinverkeer.

De definitieve indienststelling kan voor einde 1949 voorzien worden, op voorwaarde dat het electrisch gedeelte spoedig kan geïnstalleerd worden. De besprekingen met de aannemer schieten echter niet goed op wegens de overdreven eisen in zake prijzen. Geen enkel middel zal verwaarloosd worden om die werken te bespoedigen.

Zoals voor de brug te Willebroek, spreekt de Commissie voor Verkeerswezen de wens uit ingelicht te worden over de stand van de werken voor de wederopbouw van de brug te Temsche.

Brug te Temsche.

Wegens de door de bezetter genomen beslissingen kon tijdens de oorlog zelfs niet aan de voorlopige heropbouw van die brug gedacht worden.

Na de bevrijding heeft het Departement van Verkeerswezen zich met de betrokken besturen in betrekking gesteld om de plannen voor de definitieve herbouw van die brug spoedig uit te werken. De gedachtenwisselingen hebben veel tijd gevergd wegens de eisen van de gemeenteoverheden om het bruggedek voor het wegverkeer open te stellen. Ten slotte werd een akkoord bereikt over de karakteristieken van de spoor- en wegbrug en over de financieringskwesties.

Met het Departement van Openbare Werken blijven nog sommige detailpunten te regelen aangaande de algemene kosten in rekening te brengen door de N.M.B.S., die de uitvoeringsplannen opgemaakt heeft.

Het nodige wordt gedaan om die detailkwesties spoedig te kunnen regelen, ten einde met het metselwerk in de loop van dit jaar te kunnen beginnen en de bouw van het metalen gedeelte te kunnen aanbesteden.

Vraag :

Hoe staat het met de kwestie van het verplaatsen van het station Hasselt ?

Réponse :

La question est toujours à l'étude et relève des plans d'urbanisation de la ville de Hasselt.

Question :

Certains membres se sont plaints de l'absence de bâtiments d'exploitation dans certaines gares du bassin de la Campine.

La Société Nationale aurait promis de réaliser des locaux à la station de Waterschei, mais il faudrait attendre pour les autres gares à défaut de crédits suffisants.

La Commission estime que, vu le développement pris par cette région au point de vue industriel, il conviendrait de trouver les crédits nécessaires.

Ces travaux sont directement en rapport avec les initiatives à prendre en vue de la résorption du chômage.

Réponse :

La S.N.C.B. objecte que l'intérêt que présentent ces bâtiments au point de vue de la main-d'œuvre qui se déplace est plutôt relatif, l'acheminement des mineurs non établis à proximité des sièges d'extraction étant fortement orienté vers les autobus et les vicinaux.

Le chemin de fer ne transporte journallement que quelque 2.800 mineurs, soit moins du quart de la masse véhiculée par les autres moyens.

Cependant, la construction d'un nouveau bâtiment des recettes à Waterschei figure au programme des travaux arrêté pour 1949.

Un nouveau bâtiment des recettes à Houthaalen est inscrit au programme complémentaire des travaux pour cette même année 1949.

La S.N.C.B. envisage de reconstruire les bâtiments des autres centres miniers au fur et à mesure de ses possibilités financières.

L'octroi de la 2^{me} tranche du crédit de reconstruction de 500 millions, en complément de celui du même import prévu à l'art. 497 du budget extraordinaire de 1949, permettra d'accélérer le programme de reconstruction des gares de la Campine.

Antwoord :

De kwestie is nog immer ter studie en hangt af van de aanlegplannen van de stad Hasselt.

Vraag :

Sommige leden hebben zich er over beklagd dat er in sommige stations van het Kempisch kolenbekken geen exploitatiegebouwen bestaan.

De Nationale Maatschappij zou beloofd hebben lokalen in het station Waterschei op te richten, doch voor de andere stations zou, wegens gebrek aan voldoende kredieten, moeten gewacht worden.

De Commissie is van oordeel dat, gezien de uitbreiding welke die streek op nijverheidsgebied genomen heeft, de nodige kredieten zouden moeten gevonden worden.

Die werken staan rechtstreeks in verband met de initiatieven welke met het oog op de werkschaffing dienen genomen.

Antwoord :

De N.M.B.S. brengt hiertegen in dat het belang van die gebouwen uit het oogpunt van de arbeidskrachten die in andere plaatsen wonen, eerder betrekkelijk is, wijl het vervoer van de niet nabij de uitdelingsplaatsen gevestigde mijnwerkers grotendeels met autobussen en de buurtspoorwegen geschiedt.

De spoorweg vervoert dagelijks slechts zowat 2.800 mijnwerkers, dat is te zeggen minder dan een vierde van de door de andere middelen vervoerde mijnwerkers.

Nochtans komt het oppreken van een nieuw ontvanggebouw te Waterschei voor op het voor 1949 vastgesteld programma der werken.

Een nieuw ontvanggebouw te Houthaalen is voorzien in het aanvullend programma van de werken van datzelfde jaar 1949.

De N.M.B.S. denkt er aan de gebouwen in de andere mijncentra weder op te bouwen naarmate haar financiële mogelijkheden zulks toelaten.

Door toekenning van het 2de gedeelte van 500 miljoen van het wederopbouwkrediet, ter aanvulling van dat van hetzelfde bedrag uitgetrokken op art. 497 van de buitengewone begroting voor 1949, zal zij het programma tot wederopbouw van de stations in de Kempen sneller kunnen uitvoeren.

Question :

Maintien à vie aux parents des familles qui ont compté quatre enfants mineurs à un moment quelconque, de la réduction de 50 % sur les chemins de fer.

Réponse :

La question a été examinée naguère dans le cadre de l'étude d'ensemble du problème que pose l'extension du bénéfice de la réduction tarifaire traditionnelle à toute la série de catégories nouvelles issues de la dernière guerre et des charges budgétaires à en résulter.

La Commission interministérielle qui avait été chargée en 1947 d'examiner notamment les titres des diverses catégories entrant en ligne de compte et l'incidence de chacune d'elles sur le montant de la charge budgétaire totale à prévoir, a estimé devoir préconiser le rejet de l'instance introduite par la Ligue des Familles nombreuses.

Depuis lors, à l'occasion notamment de la discussion du Budget du Ministère de la Santé Publique et de la Famille pour l'exercice 1948, un amendement dû à l'initiative parlementaire a majoré de 2 millions le crédit prévu à ce budget pour indemniser les sociétés ferroviaires pour les réductions accordées aux familles nombreuses.

L'auteur dudit amendement a spécifié que la majoration de crédit proposée devait permettre le maintien à vie aux parents visés, de la réduction de 50 %.

Cependant des calculs établis par les services compétents permettent d'affirmer que le crédit de 2 millions serait insuffisant pour indemniser les sociétés ferroviaires.

Des indications fournies naguère par la Ligue des Familles nombreuses, il résultait que le nombre de bénéficiaires de la mesure d'extension envisagée serait de 200.000. Depuis lors, la Ligue des Familles nombreuses a cité le chiffre de 100.000.

Sur la base de 100.000 nouveaux bénéficiaires, l'indemnité supplémentaire à accorder aux sociétés ferroviaires serait de l'ordre de 5.600.000 francs et sur la base de 200.000 nouveaux bénéficiaires, l'indemnité supplémentaire serait de 10.500.000 francs.

Par ailleurs, cette question des familles nombreuses paraît difficile à résoudre tant que le problème général des réductions tarifaires et de l'indemnisation adéquate des sociétés ferroviaires — que le régime actuel soit maintenu intangible ou qu'il soit étendu à des catégories assimilables de la dernière guerre — n'a pas fait l'objet d'une décision du Gouvernement.

Vraag :

Levenslang behoud van de vermindering van 50 % op de spoorwegen voor de ouders van de gezinnen die op enig ogenblik vier minderjarige kinderen geteld hebben.

Antwoord :

De kwestie is onlangs onderzocht geworden in het kader van de gezamenlijke studies van het probleem dat wordt gesteld door het voordeel van de traditionele tariefvermindering uit te breiden tot heel de reeks van uit de laatste oorlog ontstane nieuwe categorieën en van de begrotingslasten die daaruit zullen voortvloeien.

De Interministeriële Commissie die in 1947 belast werd met het onderzoek, inzonderheid van de aanspraken der verschillende in aanmerking komende categorieën en van de invloed van elk dezer op het bedrag van de te voorzien totale begrotingslast, was van mening de afwijzing van het door de Bond der Kroostrijke Gezinnen ingediende verzoek te moeten voorstellen.

Sedert dien werd, inzonderheid naar aanleiding van de bespreking van de Begroting van het Ministerie van Volksgezondheid en van het Gezin voor het dienstjaar 1948, ten gevolge van een van het parlementair initiatief uitgaand amendement, het op die begroting uitgetrokken krediet tot vergoeding van de spoorwegmaatschappijen voor de aan de kroostrijke gezinnen toegekende verminderingen, met 2 miljoen verhoogd.

De opsteller van voormeld amendement heeft duidelijk verklaard dat de voorgestelde verhoging van krediet het moest mogelijk maken de vermindering van 50 % voor bedoelde ouders levenslang te behouden.

Nochtans, op grond van door de bevoegde diensten gemaakte toekenningen kan worden bevestigd dat het krediet van 2 miljoen ontoereikend zou zijn om de spoorwegmaatschappijen te vergoeden.

Uit de onlangs door de Bond der Kroostrijke Gezinnen verstrekte inlichtingen bleek dat er 200.000 belanghebbenden het voordeel van de beoogde uitbreidingsmaatregel zouden genieten. Sedertdien heeft de Bond der Kroostrijke Gezinnen het cijfer 100.000 opgegeven.

Op grond van 100.000 nieuwe begunstigden, zou aan de spoorwegmaatschappijen een bijkomende vergoeding van nagenoeg 5.600.000 frank dienen toegekend, en op grond van 200.000 nieuwe begunstigden, zou de bijkomende vergoeding 10.500.000 frank bedragen.

Van de andere kant schijnt de kwestie van de kroostrijke gezinnen moeilijk op te lossen zolang voor het algemeen probleem der tariefverminderingen en der overeenstemmende vergoeding van de spoorwegmaatschappijen — hetzij het huidig regime onaangeroerd behouden blijft, hetzij het uitgebreid wordt tot uit de laatste oorlog ontstane categorieën die daarmee kunnen worden gelijkgesteld — geen beslissing door de Regering genomen wordt.

COMMISSION SENATORIALE DES COMMUNICATIONS. — REUNION TENUE EN VUE DE L'EXAMEN DU BUDGET ORDINAIRE DU MINISTÈRE DES COMMUNICATIONS POUR 1949.

Article 21-1. — Transport aéronautique. Collaboration aux études concernant la réalisation d'une turbine à gaz, etc.

Il a été signalé au cours de la réunion que l'Institut pour l'Encouragement de la Recherche Scientifique dans l'Industrie et l'Agriculture (I.R.S.I.A.) aurait obtenu un subside visées à l'article 21-1 du budget ? Préciser l'objet des recherches pour l'objet ci-dessus.

Cet objectif ne fait-il pas double emploi avec les initiatives visées à l'article 21-1 du budget ? Préciser l'objet des recherches de l'aéronautique ainsi que les résultats déjà acquis.

Réponse :

Le problème de la réalisation d'une turbine à gaz se trouve à l'avant-plan des préoccupations des milieux scientifiques; son application dans le domaine de l'aviation s'avère d'une utilité incontestable, étant donné que l'emploi d'un combustible peu inflammable est de nature à accroître, dans de notables proportions, la sécurité du vol.

Dans cet ordre d'idées et compte tenu des vœux exprimés par l'Organisation de l'aviation civile internationale dont la Belgique fait partie, le Département des Communications a estimé devoir inscrire au programme d'activité de l'aéronautique l'étude de certains aspects de la question spécialement intéressante pour l'aviation. Ces études ne font pas double emploi avec celles menées par l'I.R.S.I.A. dont la mission est de promouvoir la recherche scientifique en général; le Comité belge de la Turbine à gaz créé par cet Institut comprend d'ailleurs un délégué de l'aéronautique qui assure la coordination indispensable.

Dès à présent on envisage la publication d'une table de données thermodynamiques nécessaires dans le calcul des turbines à gaz; à la demande du Comité de la Turbine à gaz, le Département a pris à sa charge les frais à concurrence de 25.000 francs, résultant de l'envoi en Amérique, d'un ingénieur spécialisé chargé d'effectuer une stage dans une université pour lui permettre de se documenter sur les progrès réalisés en matière de turbine à gaz.

Il est à remarquer que l'intervention de nos services techniques doit se réaliser dans le cadre des installations aéronautiques, ce qui implique la nécessité de prévoir un crédit à notre budget.

VERGADERING VAN DE SENAATSCOMMISSIE VOOR VERKEERSWEZEN NAAR AANLEIDING VAN HET ONDERZOEK VAN DE BEGROTING VAN HET DEPARTEMENT VOOR HET DIENST- JAAR 1949.

Artikel 21-1. — Luchtvervoer — Medewerking aan de studiën voor het bouwen van een gasturbine, enz.

Tijdens de vergadering werd er op gewezen dat het Instituut tot Aanmoediging van het Wetenschappelijk Onderzoek in Nijverheid en Landbouw (I.W.O.N.L.) een belangrijke subsidie zou hebben verkregen, inzonderheid om de onderzoekingen tot voormeld doel te bevorderen.

Is dit doel niet hetzelfde als dat van de initiatieven waarvan sprake in artikel 21-1 der Begroting? Het doel van de onderzoekingen der luchtvaart, alsmede de reeds verkregen resultaten nader omschrijven.

Antwoord :

Het probleem van het bouwen van een gasturbine staat in het brandpunt van de belangstelling der wetenschappelijke middens; de toepassing er van op luchtvaartgebied blijkt van onbetwistbaar nut, aangezien het gebruik van een niet licht ontvlambare brandstof de veiligheid bij het vliegen in aanmerkelijke mate kan verhogen.

In deze gedachtengang en rekening gehouden met de wensen uitgedrukt door de organisatie voor de internationale burgerlijke luchtvaart, waarbij België aangesloten is, heeft het Departement van Verkeerswezen gemeend de studie van sommige bijzonder voor de luchtvaart van belang zijnde aspecten van de kwestie op het programma van de bedrijvigheid der luchtvaart te moeten inschrijven. Die studiën zijn niet dezelfde als die van het I.W.O.N.L., wiens opdracht er in bestaat het wetenschappelijk onderzoek in het algemeen te bevorderen; in het door dit Instituut opgericht Belgisch Comité voor de Gasturbine zetelt trouwens een afgevaardigde der luchtvaart die de onontbeerlijke coördinatie verzekert.

Nu reeds wordt de publicatie overwogen van een tabel met thermodynamische gegevens nodig voor de berekening der gasturbines.

Op verzoek van het Comité voor de Gasturbine heeft het Departement op zich genomen tot beloop van 25.000 frank tussenbeide te komen in de kosten welke zullen voortvloeien uit de afzending naar Amerika van een gespecialiseerd ingenieur, die in een universiteit een stage zal doen om zich omtrent de op het gebied der gasturbine verwezenlijkte vorderingen te kunnen documenteren.

Op te merken valt dat de tussenkomst van onze technische diensten binnen het raam van onze luchtvaartinstallaties moet geschieden, zodat het noodzakelijk is een krediet op onze begroting uit te trekken.

ADMINISTRATION DES TRANSPORTS.

La coordination des moyens de transport.

Dans ses rapports antérieurs, la Commission des Communications n'a cessé d'attirer l'attention sur la mauvaise situation dans laquelle se trouvent les exploitations de transport. Non seulement les grandes entreprises publiques, telles la S. N. C. F. B. et la S. N. C. V. doivent faire face à des difficultés, mais également bon nombre de transporteurs privés ont la vie dure. D'autres parviennent à gagner leur existence, grâce au fait que ce sont des entreprises familiales, où les lois sociales ne sont et ne doivent pas être appliquées. C'est d'ailleurs un régime qui peut avoir des conséquences très pénibles pour les intéressés eux-mêmes.

Un moyen pour sortir de cet enchevêtrement d'intérêts opposés est la coordination des moyens de transport. Faisant suite à une suggestion de votre Commission, le Ministre a nommé une commission pour étudier le problème. Elle comprend environ quarante personnes.

Votre Commission a demandé où en sont les travaux. Nous reproduisons ci-après la réponse.

Sans vouloir s'immiscer dans les travaux de cette commission, votre Commission croit de son devoir de lancer un avertissement sérieux. Elle a l'impression que la Commission de la Coordination des moyens de transport s'est engagée dans une voie où elle se perdra dans les détails.

Nous n'avons cessé de dire que le problème est complexe. Dès lors il nous semble qu'il faut chercher d'établir quelques grands principes. Ce travail étant fait, on peut s'engager dans la réalisation. C'est à ce moment qu'il faudra donner une solution aux questions de détails.

Il faut partir du point de vue que ceux qui y sont actuellement doivent avoir la possibilité de subsister, mais qu'il est temps d'arrêter l'inflation des moyens de transport.

Il est nécessaire de marcher vite, parce que la situation actuelle est devenue intenable. Si nous comparons la situation à celle de la Hollande, nous constatons une différence énorme. La route et le rail, loin de se combattre, se complètent, ce qui permet aux chemins de fer de réaliser des bénéfices, de pousser très activement l'électrification et ainsi de se moderniser très rapidement.

La Grande-Bretagne est en train de réaliser une coordination complète.

Si la Belgique ne parvient pas très rapidement à mettre de l'ordre dans ses transports, elle en supportera les conséquences et elles seront très graves, non seulement pour les entreprises publiques, mais également pour les particuliers.

BESTUUR VAN HET VERVOER.

Ordering der vervoermiddelen.

In haar vorige verslagen heeft de Commissie van Verkeerswezen niet opgehouden de aandacht te vestigen op de slechte toestand der vervoerbedrijven. Niet alleen de grote publieke ondernemingen, als de N.M.B.S. en de N.M.v.B.W., doch ook tal van private vervoerders ondervinden moeilijkheden. Anderen slagen er in de kost te verdienen, dank zij het feit dat het familiale ondernemingen geldt, waarin de sociale wetten niet worden toegepast, en niet toegepast moeten worden. Dat is trouwens een stelsel dat zeer spijtige gevolgen kan hebben voor de betrokkenen zelf.

Een middel om uit die warboel van strijdige belangen te geraken is de ordening der vervoermiddelen. Ingaande op een voorstel van uw Commissie, heeft de Minister een commissie ter bestudering van het vraagstuk ingesteld. Deze bestaat uit ongeveer veertig personen.

Uw Commissie vroeg hoever het stond met de werkzaamheden. Wij geven hierna het antwoord.

Zonder zich in de werkzaamheden van die commissie te willen mengen, acht uw Commissie het haar plicht een ernstige verwittiging te uiten. Zij heeft de indruk dat de commissie voor de coördinatie der vervoermiddelen, zo zij op de ingeslagen weg voortgaat, verward zal geraken in detailkwesties.

Wij hebben niet opgehouden te zeggen dat het vraagstuk veelzijdig is. Het schijnt ons dan ook dat men moet trachten enige grote beginselen vast te leggen. Daarna kan men met de verwezenlijkingen beginnen : het is op dat ogenblik dat de detailkwesties zullen dienen opgelost.

Men moet uitgaan van de opvatting dat zij die thans in het vak zijn, een bestaansmogelijkheid moeten behouden, maar het is tijd een einde maken aan de toeneming van het aantal verkeersmiddelen.

Het is nodig vlug te gaan, omdat de huidige toestand ondragelijk geworden is. Vergelijken wij de toestand met die in Nederland, dan stellen wij een buitengewoon groot verschil vast. De weg en het spoor, ver van elkaar te bestrijden, vullen elkaar aan, hetgeen de spoorwegen in de mogelijkheid stelt winsten te boeken, de electrificering zeer krachtig door te zetten, en zich aldus zeer vlug te moderniseren.

Groot-Brittannië is bezig een volledige ordening te verwezenlijken.

Zo België er niet spoedig toe komt orde te brengen in zijn vervoer, zal het er de gevolgen van dragen, en deze zullen zeer zwaar zijn, niet alleen voor de publieke ondernemingen, maar eveneens voor de private.

Voici le rapport de la Commission de la coordination des moyens de transports.

**COMMISSION
POUR L'ETUDE DE LA COORDINATION
DES TRANSPORTS INTERIEURS**

La Commission pour l'Etude de la Coordination des Transports intérieurs a été installée le 19 octobre 1948. Y compris la séance d'installation, elle a tenu, jusqu'à présent, cinq réunions au cours desquelles elle a entendu l'exposé des points de vue en matière de réglementation et de coordination des Transports, des représentants des trois modes de transports ainsi que des usagers et des départements ministériels.

En vue d'approfondir certains aspects de l'important problème dont il s'agit, des Sous-Commissions ont été instituées.

La Sous-Commission n° 1 est chargée de déterminer les mesures propres à mettre tous les modes de transport sur un pied d'égalité au départ, principalement en ce qui concerne les charges d'infrastructure.

La Sous-Commission n° 2 a pour tâche d'étudier les questions de tarifs et du prix de revient.

La Sous-Commission n° 3 s'occupe de faire l'inventaire en matériel des moyens de transport existant.

La Sous-Commission n° 4 a pour mission de rechercher dans différents secteurs du pays des cas d'ententes régionales entre modes de transport et, le cas échéant, d'en préconiser l'extension à d'autres régions.

Une Sous-Commission n° 5 sera chargée d'étudier la question de l'établissement de groupements de transporteurs dont le caractère sera à déterminer.

Enfin, on envisage la création d'une sous-commission pour étudier le double problème de l'accélération des transports d'ouvriers abonnés et d'une meilleure concordance des horaires des deux Sociétés nationales de chemins de fer; des prises de contact ont déjà été réalisées à cette fin.

En raison de l'ampleur des questions à traiter et bien qu'elles aient déployé une grande activité, les sous-commissions n'ont pas encore atteint le terme de leurs travaux. Jusqu'à présent, elles ont tenu 12 réunions.

Il ne faut d'ailleurs pas se dissimuler que la tâche assignée à la Commission d'étude est d'une nature particulièrement complexe et délicate et que nulle part à l'étranger, où des Commissions de l'espèce fonctionnent cependant depuis plusieurs années, le problème de la coordination des transports n'a été jusqu'ici résolu d'une façon satisfaisante.

Question :

Un membre de la Commission s'est fait l'interprète des

Hierna volgt het verslag van de Commissie.

**COMMISSIE VOOR HET BESTUDEREN
VAN DE COORDINATIE
VAN HET BINNENLANDSE VERVOER**

De Commissie voor het Bestuderen van de Coördinatie van het Binnenlands vervoer werd geïnstalleerd op 29 October 1948. Met inbegrip van de installatievergadering, heeft zij tot nog toe vijf vergaderingen gehouden, tijdens welke zij de standpunten, in zake reglementering en coördinatie van het vervoer, van de vertegenwoordigers der drie vervoermiddelen, alsmede van de gebruikers en de ministeriële departementen, heeft horen uiteenzetten.

Ten einde zekere kanten van dat belangrijk probleem grondig te bestuderen, werden subcommissies opgericht.

Subcommissie n° 1 is belast met het vaststellen van de geschikte maatregelen om al de vervoermiddelen bij vertrek op gelijke voet te stellen, bijzonder in zake de lasten betreffende de onderbouw.

Subcommissie n° 2 heeft tot opdracht de kwesties van de tarieven en de kostprijs te bestuderen.

Subcommissie n° 3 houdt zich bezig met het opmaken van de inventaris van het materieel der bestaande vervoermiddelen.

Subcommissie n° 4 heeft tot opdracht gevallen van gewestelijke overeenkomsten tussen vervoermiddelen in de verschillende sectoren van het land op te zoeken en, in voorkomend geval, de uitbreiding er van tot andere streken voor te stellen.

Een Subcommissie n° 5 zal belast worden met het bestuderen van de kwestie van het oprichten van vervoersgroeperingen, waarvan het karakter zal dienen bepaald te worden.

Ten slotte overweegt men de oprichting van een subcommissie voor het bestuderen van het dubbel probleem van de versnelling van het vervoer van geabonneerde werklieden en van een betere aansluiting van de uurregelingen der beide spoorwegmaatschappijen; met dit doel hadden reeds contactnamen plaats.

Wegens de omvang der te behandelen kwesties, en hoewel zij een grote bedrijvigheid hebben aan de dag gelegd, hebben de subcommissies het einde van hun werkzaamheden nog niet bereikt. Tot hiertoe hielden zij 12 vergaderingen.

Men moet zich trouwens niet ontveinzen dat de aan de Studiecommissie toegewezen taak zeer ingewikkeld en delicaat is en dat in geen enkel vreemd land, waar dergelijke commissies nochtans sedert verscheiden jaren werken, het probleem van de coördinatie van het vervoer tot nog toe op bevredigende wijze werd opgelost.

Vraag :

Een lid van de Commissie heeft in naam van sommige

doléances de certains propriétaires de camions, du point de vue du contrôle exercé par les organismes de surveillance.

Les propriétaires de camions ou leurs chauffeurs seraient astreints parfois à de longues attentes (2 ou 3 heures) ; il est demandé de remédier à ces inconvénients.

Réponse :

Les propriétaires ou chauffeurs de véhicules appelés au contrôle technique sont convoqués, une dizaine de jours à l'avance, à une date et une heure déterminées.

Les détenteurs de véhicules qui se présentent en temps voulu sont, comme il se doit, servis par priorité. Toutefois, il arrive que des détenteurs, pour des raisons qui leur sont personnelles, ne respectent pas les jour et heure indiqués sur leur convocation. Dans ce cas, ils sont parfois astreints à attendre plus longtemps qu'ils ne l'auraient souhaité. Néanmoins, le Service de contrôle s'efforce de réduire les délais d'attente dans une mesure compatible avec les exigences du contrôle et les droits des détenteurs qui se présentent aux jour et heure fixés.

L'inconvénient signalé est donc réel, mais il appartient aux intéressés eux-mêmes d'y remédier.

POSTES.

Le fait important, qui ressort des réponses reçues de la Poste, est le redressement de l'exploitation. Le déficit, qui dépasse toujours les 400 millions, sera diminué pour 1949, de 240 millions. C'est un premier pas important vers l'assainissement financier.

On comprend difficilement pourquoi la taxe des journaux n'a pas été augmentée. L'explication donnée est peu convaincante. Le manque à gagner est important. Le tarif est tellement bas qu'il prend la forme d'un subside indirect à la presse. Cela ne peut que nuire à l'indépendance de celle-ci.

L'administration de la Poste doit tâcher de faire rémunérer convenablement les services qu'elle rend à d'autres organismes.

Question :

La Commission a exprimé le désir d'être mise le plus tôt possible en possession d'un compte d'exploitation des Postes pour l'exercice 1948.

Ce compte devra fournir un exposé détaillé des dépenses et des recettes, tant pour le service postal proprement dit que pour l'Office des Chèques.

Des commentaires devront être fournis au sujet des causes du déficit.

eigenaars van vrachtauto's dezer bezwaren doen kennen tegen de door de toezichtsorganismen uitgeoefende controle.

De eigenaars van vrachtauto's of hun autobestuurders zouden soms tot lang wachten (2 of 3 uren) verplicht zijn ; er wordt gevraagd zulks te verhelpen.

Antwoord :

De eigenaars of bestuurders van voertuigen die zich naar de technische controle moeten begeven, worden een tiental dagen van te voren voor een bepaalde datum en een bepaald uur opgeroepen.

De houders van voertuigen die zich op tijd aanmelden worden, zoals het behoort, het eerst gediend.

Het gebeurt echter dat houders, om persoonlijke redenen, zich niet op dag en uur, in hun oproeping gesteld, aanmelden. In dit geval moeten zij soms langer wachten dan zij zouden gewenst hebben. De controledienst tracht niettemin de wachttijd in zulke mate te verminderen als met de noodwendigheden van de controle en de rechten van de houders, die zich op de gestelde tijd aanmelden, verenigbaar is.

Het bezwaar waarop gewezen wordt bestaat dus werkelijk, doch het is aan de belanghebbenden zelf daarin te voorzien.

POSTERIJEN

Het belangrijk feit dat naar voren treedt uit de antwoorden die wij van de Posterijen ontvingen, is de herleving van het bedrijf. Het tekort, dat nog meer dan 400 miljoen bedraagt, zal voor 1949 gedaald zijn tot 240 miljoen. Zulks is een eerste belangrijke stap naar de financiële sanering.

Het is zeer moeilijk te begrijpen, waarom het port der dagbladen niet opgevoerd is. De gegeven uitslag is weinig overtuigend. De winstderving is aanzienlijk. Het tarief is zo laag dat het neerkomt op een indirecte toelage aan de pers. Zulks kan de onafhankelijkheid van de pers slechts schaden.

Het Bestuur der Posterijen moet trachten, de diensten die zij aan andere organismen bewijst, behoorlijk te doen vergoeden.

Vraag :

De Commissie heeft de wens uitgesproken zo spoedig mogelijk in het bezit te worden gesteld van een exploitatierekening der Posterijen over het dienstjaar 1948

Die rekening zal de uitgaven en ontvangsten omstandig moeten opgeven, zowel voor de eigenlijke postdienst als voor het Bestuur der Checks.

Commentaren dienen verstrekt op de oorzaken van het tekort.

L'Administration des Postes voudra bien d'autre part, exposer l'économie des nouvelles augmentations de tarifs et fournir, si possible, des renseignements au sujet des répercussions de cette mesure quant aux produits des postes.

Une partie de l'exposé devra être consacrée à la question des transports intéressant la presse et du manque à gagner qui résulte du fait que ces tarifs n'ont pas été péréquatis (comparaison par rapport à 1914-1940).

Réponse :

Dans l'un comme dans l'autre cas, il s'agit d'un compte provisoire ou plus exactement d'une estimation provisoire, la Poste ne tenant pas de comptabilité industrielle. Des chiffres définitifs, toujours repris dans la comptabilité de l'Etat, ne pourront être fournis qu'après le 31 mars 1949, date de clôture de l'exercice envisagé.

Commentaires au sujet des causes du déficit.

Le déficit accusé à l'annexe I, soit 463 millions, a, notamment, pour cause les faits suivants :

1° En ordre principal, le décalage entre les tarifs en vigueur et les dépenses d'exploitation.

En général, jusqu'au 15 décembre 1948, les tarifs n'atteignaient pas le double d'avant guerre, alors que les dépenses d'exploitation (personnel et matières) dépassent largement le coefficient 3.

L'arrêté du Régent du 15 décembre dernier, relatif à l'augmentation des tarifs postaux, a corrigé sérieusement cette situation.

Cette augmentation est en général de l'ordre de 33 %, par rapport au tarif en vigueur précédemment et compte-tenu de la réduction de 10 % appliquée en mai 1946.

Mais par rapport au tarif en vigueur avant cette date l'augmentation n'est que de 17 %.

La majoration est de 100 % pour les imprimés et les journaux expédiés par les particuliers, parce que cette taxe n'avait pas été relevée après la Libération.

Il aurait dû en être de même des taxes applicables aux journaux et publications périodiques, expédiées par les éditeurs sous quelque régime que ce soit, taxes qui, elles aussi, n'ont plus subi de modifications depuis 1930.

Le Gouvernement a cependant maintenu ces taxes au taux d'avant guerre pour favoriser la diffusion de la presse et la lecture parmi toutes les couches de la population.

Het Bestuur der Posterijen wordt daarenboven verzocht de economie van de nieuwe tariefverhogingen uiteen te zetten en, zo mogelijk, inlichtingen over de weerslag van die maatregel op de opbrengst der posterijen te verstrekken.

Een deel van de uiteenzetting moet worden gewijd aan de kwestie van het vervoer dat de pers aanbelangt en van de winstderving wegens het feit dat die tarieven niet geperequateerd werden (vergelijking met 1914-1940).

Antwoord :

Zowel in het een als in het ander geval geldt het een voorlopige rekening of liever een voorlopige raming. aangezien er geen bedrijfsboekhouding bij de Post gehouden wordt. Definitieve cijfers, die steeds in de Rijkscomptabiliteit worden opgenomen, zullen slechts na 31 Maart 1949, datum van afsluiting van het beschouwd dienstjaar, kunnen verstrekt worden.

Commentaren op de oorzaken van het tekort.

Het in bijlage I aangegeven tekort, zijnde 463 miljoen, is inzonderheid te wijten aan de volgende feiten :

1° Hoofdzakelijk het gebrek aan overeenstemming tussen de vigerende tarieven en de exploitatieuitgaven.

Over het algemeen waren de tarieven, tot op 15 December 1948, niet eens het dubbel van vóór de oorlog, terwijl de exploitatieuitgaven (personeel en stoffen) de coëfficiënt 3 ruim overtreffen.

Het besluit van de Regent dd. 15 December laatleden, betreffende de verhoging der posttarieven, heeft een merkelijke verbetering in die toestand gebracht.

Die verhoging bedraagt over het algemeen 33 t.h. in vergelijking met het tarief dat vroeger van toepassing was en rekening gehouden met de in Mei 1946 toegepaste vermindering van 10 t.h.

Maar in vergelijking met het tarief dat voor dien datum van toepassing was is de verhoging slechts 17 t.h.

De verhoging bedraagt 100 t.h. voor de drukwerken en de door de particulieren verzonden nieuwsbladen, omdat dit port na de bevrijding niet was verhoogd geworden.

De taksen voor de nieuwsbladen en tijdschriften die door de uitgevers onder om het even welk regime worden verzonden, hadden in dezelfde mate moeten verhoogd worden, vermits zij eveneens sedert 1930 ongewijzigd gebleven zijn.

De regering heeft echter die taksen op het vooroorlogs bedrag gehouden, om de verspreiding van de pers en de lectuur in al de lagen der bevolking te bevorderen.

Il en résulte, pour la Poste, un manque à gagner par an de quelque 13 millions.

J'ajouterai que la dernière augmentation des tarifs produira, toutes choses restant égales, une augmentation de recettes d'environ 240 millions, d'après la statistique de 1947 (tableau-annexe III) ou de 300 millions, d'après les recettes de janvier 1949, ce qui réduira d'autant le déficit de l'année 1949.

Le tableau-annexe IV permet de se rendre compte de l'augmentation des tarifs par rapport à 1914 et à 1940.

2° La présence dans les effectifs d'un grand nombre d'auxiliaires qui n'ont pas la formation générale et professionnelle des agents définitifs.

Les dépenses de personnel se sont accrues assez sérieusement par l'application des diverses améliorations consenties par le Gouvernement à tous les agents de l'Etat.

3° L'accroissement important de la redevance réclamée à la Poste par la Société Nationale des Chemins de fer belges, pour la traction des voitures-poste dans les trains G.V. Ces prestations évaluées forfaitairement à 5.044.000 francs en 1946 et 1947, passent à 9.573.959 francs pour 1948.

4° Les prestations effectuées par la Poste pour d'autres départements et pour lesquelles aucune redevance n'a été payée, à savoir :

a) réception, répartition et convoyage jusqu'à mise en cave, du charbon et du bois à brûler destinés au chauffage des bâtiments publics. Surveillance des envois et paiement des factures;

b) participation au déblocage des 40 % sur les livrets d'épargne et à l'Office des Chèques postaux;

c) délivrance des livrets d'épargne se rapportant à la Dotation des prisonniers de guerre;

d) estampillage des bons de rééquipement ménager;

e) Intervention dans le paiement des allocations compensatoires;

f) bons de loyer;

g) franchise postale.

Hieruit volgt voor de Post een winstderving van zowat 13 miljoen per jaar.

Ik voeg hieraan toe dat de laatste tariefverhoging, onder overigens gelijke omstandigheden, de ontvangsten met ongeveer 240 miljoen zal doen toenemen, volgens de statistiek van 1947 (tabel-bijlage III), of met 500 miljoen, volgens de ontvangsten, in Januari 1949, wat het tekort voor het jaar 1949 evenveel zal doen verminderen.

Aan de hand van tabel-bijlage IV is het mogelijk zich rekenschap te geven van de verhoging der tarieven vergeleken met 1914 en met 1940.

2° De opneming in de effectieven van een talrijk hulp-personeel dat niet dezelfde algemene ontwikkeling en beroepsvorming heeft als het vast personeel.

De personeelsuitgaven zijn eveneens nogal merkkelijk gestegen ten gevolge van de toepassing der verschillende door de Regering aan heel het Rijkspersoneel toegekende verbeteringen.

3° De belangrijke verhoging van de door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen van de Post gevorderde som voor het slepen van de postrijtuigen in de ijelgoedtreinen. Die prestaties in 1946 en 1947 forfaitair op 5.044.000 frank geschat, komen voor 1948 op 9.573.959 frank.

4° De door de Post voor andere Departementen geleverde prestaties waarvoor generlei vergoeding betaald werd, te weten :

a) ontvangst, verdeling en begeleiding tot bij het kelderen van kolen en brandhout voor de verwarming der openbare gebouwen. Toezicht op de zendingen en betaling der facturen;

b) medewerking aan het deblokken van de 40 t.h. op de spaarboekjes en bij het Postcheckbestuur;

c) afleveren van spaarboekjes betreffende de Dotatie der krijgsgesvangenen;

d) afstempelen van de bons voor huishoudelijke wederuitrusting;

e) tussenkomst in de uitbetaling der compensatievergoedingen;

f) huurbons;

g) portvrijdom.

COMPTÉ D'EXPLOITATION DE LA POSTE POUR 1948 — EXPLOITATIEREKENING DER POSTERIJEN OVER 1948
(Arrêté provisoirement au 31-1-1949) — Voorlopig afgesloten op 31-1-1949)

DEPENSES — UITGAVEN		RECETTES — ONTVANGSTEN	
Dépenses de personnel — Personeelsuitgaven	1.437.091.000	Recettes réelles — <i>Werkelijke ontvangsten</i>	
Dépenses de matériel — Materieeluitgaven	79.669.000	Produit de la vente des valeurs postales — <i>Opbrengst van de verkoop van postwaarden</i>	728.260.673
Subsides et subventions — <i>Subsidien en toelagen</i>	110.000	Affranchissement en espèces — <i>Frankering in specien</i>	145.682.945
Dépenses de prévoyance sociale — <i>Uitgaven voor sociale voorzorg</i>	470.000	Taxe d'affranchissement et d'écritures des abonnements aux journaux — <i>Frankeer- en schrijftaks voor abonnementen op nieuwsbladen</i>	25.634.080
Dépenses diverses — <i>Allerhande uitgaven</i>	25.789.143	Taxes sur la vente des permis de pêche — <i>Taksen op de verkoop van visverloven</i>	150.000
Total des dépenses figurant au budget — <i>Totaal van de op de begroting voorkomende uitgaven</i>	1.543.129.143	Produits du Service des Chèques et virements — <i>Opbrengst van de Check- en Girodienst</i>	77.737.988
Décomptes avec les Offices étrangers — <i>Afrekening met de vreemde postbesturen</i>	41.157.904	Franchises des parastataux, provinces et communes — <i>Portvrijdom der parastatale instellingen, der provinciën en gemeenten</i>	55.347.527
Pensions — <i>Pensioenen</i>	120.700.000	Remboursements d'avances budgétaires — <i>Terugbetaling van begrotingsvoorschotten</i>	7.376.349
Subsides à la Caisse des Ouvriers — <i>Toelagen aan Werkliedenkas</i>	2.750.000	Redevances pour prestations effectuées pour d'autres Administrations — <i>Vergoeding van prestaties voor andere Besturen</i>	76.471.786
Autres dépenses (y compris combustibles) — <i>Andere uitgaven</i> (brandstoffen inbegrepen)	33.508.195	Recettes diverses — <i>Allerhande ontvangsten</i>	27.959.113
Charges financières — <i>Financiële lasten</i>	13.000.000		1.144.620.461
Dépenses en papiers, imprimés, fournitures et machines de bureau (budget de l'Office des Fournitures) — <i>Uitgaven voor papier, drukwerk, benodigdheden en kantoor machines</i> (begroting van het Bureau voor Benodigdheden)	57.860.000	Recettes fictives — <i>Fictieve ontvangsten</i>	
Loyer des bâtiments postaux (budget des Travaux Publics — <i>Huur der postgebouwen</i> (ebroting van Openb. Werken)	9.000.000	Franchises des services de l'Etat (ne figurent plus au budget des Voies et Moyens — <i>Portvrijdom der Staatsdiensten</i> (komt niet meer voor in de Rijksmiddelenbegroting)	80.000.000
		Mali de l'Office des Chèques Postaux à prendre en charge normalement par le département des Finances qui dispose des fonds dormants sans payer d'intérêt — <i>Nadelig saldo van het Postcheckbestuur dat normaal dient gedragen door het Departement van Financiën, hetwelk over de slapende fondsen beschikt zonder interest te betalen</i>	133.115.000
		Excédents des dépenses sur les recettes — <i>Meer uitgegeven dan ontvangen</i>	1.357.735.461
			463.369.781
			1.821.105.242

OFFICE DES CHEQUES POSTAUX — BESTUUR DER POSTCHECKS

COMPTÉ DE RECETTES ET DEPENSES POUR L'ANNEE 1948 — REKENING DER ONTVANGSTEN EN UITGAVEN VAN HET JAAR 1948

DEPENSES — UITGAVEN		RECETTES — ONTVANGSTEN	
1. Coût des imprimés, formules, etc. — <i>Kosten der drukwerken, formulieren, enz.</i>	10.281.204	9. Affranchissements — <i>Frankering</i> :	28.455.342
2. Mobilier et matériel — <i>Meubelen en materieel.</i>	10.000.000	a) bulletins de versement — <i>stortingsformulieren</i>	14.347.455
3. Loyer, éclairage, force motrice, etc. — <i>Huur, verlichting, drijfkracht, enz.</i>	3.102.930	b) cartes-récépissés — <i>ontvangstaarten</i>	134.318
4. Fournitures diverses — <i>Allerhande benodigdheden</i>	8.767.621	c) autorisations de paiement, visas pour date, etc... — <i>machting tot betaling, visa's voor datum, enz...</i> . . .	
5. Traitements — <i>Wedden</i>	137.000.000	10. Taxes spéciales sur les versements et paiements (domicile, avis de paiement, recommandation, etc.) — <i>Bijzondere taksen op de stortingen en betalingen (aan huis, bericht van uitbetaling, aantekening, enz.)</i>	7.455.265
6. Remboursement de valeurs perdues — <i>Terugbetaling van verloren waarden</i>	150.000	11. Produits divers — <i>Allerhande opbrengsten</i> :	376.083
7. Coopération du Service des Postes — <i>Medewerking van de Postdienst</i>	80.000.000	a) impression — <i>drukwerk</i>	8.748.848
8. Quote-part du Service des Chèques dans l'allocation des pensions aux anciens agents de l'Administration des Postes — <i>Aandeel van de Checkdienst in de toekenning van de pensioenen aan gewezen bedienden van het Bestuur der Posten</i>	15.000.000	b) formules : bull. de versement, chèques, virements, etc. — <i>formulieren: stortingsformulieren, checks, overschrijvingen, enz.</i>	1.500
		c) vente de la liste des titulaires — <i>verkoop van de lijst der rekeninghouders</i>	559.668
		d) annonces — <i>advertenties</i>	1.005.450
		e) archives — <i>archieven</i>	98.300
		f) travaux pour compte des affiliés — <i>werken voor rekening der aangeslotenen</i>	4.560
		g) bénéfice sur change — <i>winst op de wisselkoers</i>	—
		h) produit d'insertion de tracts — <i>opbrengst van het insluiten van vlugschriften</i>	70.000.000
		i) valeurs trouvées — <i>gevoonden waarden</i>	
		j) vieux matériel — <i>oud materieel</i>	
		12. Droits d'inscription — <i>Inschrijvingsrechten</i>	
		13. Mali pour la Poste, sans rémunération des capitaux du Service des Chèques — <i>Nadelig saldo voor de Post, zonder vergoeding voor de kapitalen van de Checkdienst</i>	131.186.789
	264.301.755		133.114.966
			264.301.755

CATEGORIES D'ENVOIS CATEGORIE VAN ZENDINGEN	Augmentation au 15-12-48 Verhoging op 15-12-48	Nombre d'envois en 1947 Getal zendingen in 1947	Recettes supplémen- taires prévues en 1949 par rapport à celles de 1948 Voor 1949 voorziene verhoging der ont- vangsten, met be- trekking tot die van 1948
Service Intérieur — <i>Binnenlandse dienst</i>			
Lettres — <i>Brieven</i>	0,40	333.500.000	133.400.000
Cartes postales — <i>Briefkaarten</i>	0,25	67.500.000	16.875.000
Echantillons — <i>Monsters</i>	0,30	19.500.000	5.850.000
Papiers d'affaires — <i>Zaakpapieren</i> :			
ordinaires — <i>gewone</i>	0,40	6.000.000	2.400.000
factures, etc. — <i>facturen, enz.</i>	0,30	18.600.000	5.580.000
Imprimés — <i>Drukwerken</i>	0,10	257.700.000	25.770.000
Imprimés non adressés ni affranchis — <i>Ongeadresseerde en ongefrankeerde drukwerken</i>	0,05	315.200.000	15.760.000
Journaux — <i>Nieuwsbladen</i>	—	347.800.000	—
Service International — <i>Internationale dienst</i>			
Lettres — <i>Brieven</i>	0,85	36.300.000	30.855.000
Cartes postales — <i>Briefkaarten</i>	0,75	3.450.000	2.587.500
Echantillons (minimum) — <i>Monsters (minimum)</i> . . .	0,40	700.000	280.000
Papiers d'affaires — <i>Zaakpapieren</i>	0,85	190.000	161.500
Imprimés — <i>Drukwerken</i>	0,20	4.950.000	990.000
			240.509.000

CATEGORIE D'ENVOIS — CATEGORIE VAN ZENDINGEN	Tarif 1914 — Tarief 1914	Tarif 1940 — Tarief 1940	Pourcentage d'augmentation par rapport à 1914 — Verhogings- percent vergele- ken met 1914	Tarif à partir du 15 décembre 1948 — Tarief met ingang van 15 December 1948	Pourcentage d'augmentation par rapport à 1914 — Verhogings- percent vergele- ken met 1914	Pourcentage d'augmentation par rapport à 1940 — Verhogings- percent vergele- ken met 1940
Lettre — <i>Brief</i>	0,10	0,75	650	1,75	1650	233
Imprimé — <i>Drukwerk</i> . .	0,01	0,10	90	0,20	1900	200
Journal et publication pé- riodique — <i>Nieuwsblad en tijdschrift</i>	0,01	0,05	40	1) expédiés par éditeur — <i>ver- zonden door uitgever</i> 0,05 2) expédiés par des personnes autres que les éditeurs — <i>ver- zonden door andere perso- nen dan de uitgevers</i> 0,10	400 900	100 200

* * *

Question :

Un membre de la Commission s'est fait l'interprète des doléances des lauréats de l'examen de chef-facteur, qui attendent depuis de longs mois leur nomination.

Il faudrait envisager plus spécialement le cas des agents intéressés de la région de Roulers.

Réponse :

Il y a actuellement 55 candidats français et 39 flamands à l'emploi de chef facteur.

Vingt d'entre eux (8 français et 12 flamands) seront bientôt nommés à ce grade, en vue de combler les vacances du cadre organique. Une extension de 11 emplois est en outre envisagée.

Il est à présumer cependant que la réserve actuelle de candidats ne sera pas épuisée avant de nombreuses années.

Cette question retient l'attention de l'Administration.

Il n'y a aucun candidat chef-facteur attaché à des bureaux de la région de Roulers. Des trois candidats domiciliés dans cette région, deux sont attachés au bureau de Courtrai I et un à celui de Wevelgem. Le premier des candidats de Courtrai est compris parmi les 20 à nommer et est proposé pour Bruges I. Quant aux deux autres candidats, il n'est pas possible de prévoir vers quelle époque ils arriveront en ordre utile de nomination.

* * *

Vraag :

Een commissielid heeft uiting gegeven aan de klachten der kandidaten die geslaagd zijn in het examen van hoofdbrievenbesteller, en sinds lange maanden op hun benoeming wachten.

Meer in het bijzonder het geval der betrokken personeelsleden uit de streek van Roeselare op het oog nemen.

Antwoord :

Er zijn thans 55 franstalige en 39 nederlandstalige kandidaten voor de betrekking van hoofdbrievenbesteller.

Twintig onder hen (8 franstaligen en 12 nederlandstaligen) zullen weldra tot die graad benoemd worden om de openstaande plaatsen van het organiek kader te bezetten. Een uitbreiding met 11 betrekkingen wordt bovendien overwogen.

Vermoedelijk echter zullen talrijke jaren verlopen eer de huidige kandidatenreserve zal uitgeput zijn.

Die kwestie wordt door het Bestuur niet uit het oog verloren.

Geen enkel kandidaat-hoofdbrievenbesteller is werkzaam in de kantoren van de streek van Roeselare. Van de drie in die streek wonende kandidaten zijn er twee werkzaam in het kantoor Kortrijk I en één in dat van Wevelgem. De eerste der kandidaten van Kortrijk I bevindt zich onder de 20 te benoemen kandidaten en is voorgedragen voor Brugge I; voor de twee andere is het niet mogelijk te voorzien wanneer zij voor een benoeming in aanmerking zullen komen.

ADMINISTRATION DE LA MARINE

Législation sociale en faveur des marins
de la marine marchande.

I. — L'arrêté-loi du 7 février 1945 a jeté les bases de l'organisation de la sécurité sociale en faveur des marins de la marine marchande.

Cet arrêté-loi fixe les cotisations et les interventions destinées à l'alimentation des divers secteurs de la sécurité sociale, comme indiqué ci-dessous :

Pensions de vieillesse et de survie — <i>Ouderdoms- en overlevingspensioenen</i>	
Assurance maladie-invalidité — <i>Verzekering tegen ziekte en invaliditeit</i>	
Chômage — <i>Werkloosheid</i>	
Allocations familiales — <i>Gezinstoelagen</i>	
Vacances annuelles — <i>Jaarlijkse verloven</i>	

Les cotisations et interventions ci-dessus sont calculées sur la base des rémunérations mensuelles, le plafond étant fixé à 4.000 francs par mois.

II. — a) Pensions de vieillesse et de survie liquidées par la caisse de soutien et de prévoyance des marins naviguant sous pavillon belge (arrêté royal du 24 octobre 1936). Le service est assuré par le personnel administratif de la Caisse des marins qui paye la pension de vieillesse et de survie.

b) Assurance maladie-invalidité, allocations liquidées par la même Caisse. Le service est assuré par le personnel administratif de la Caisse des marins qui paye les secours et les frais de soins médicaux.

c) Allocations de chômage, ou plutôt service des gages d'attente, liquidées par le Pool des marins de la marine marchande (arrêté-loi du 12 mai 1945). Le service est assuré par le personnel administratif du « Pool », qui paye les gages d'attente.

d) Allocations familiales payées par une caisse de compensation des armateurs.

e) Vacances annuelles des marins payées par une autre caisse de compensation des armateurs.

BESTUUR VAN HET ZEEWEZEN

Sociale wetgeving voor de
zeelieden der Koopvaardij.

I. — De besluitwet van 7 Februari 1945 legt de basis voor de organisatie van de maatschappelijke zekerheid der zeelieden ter koopvaardij.

Deze besluitwet bepaalt de bijdragen en tussenkomsten bestemd tot de voeding der verschillende sectoren der maatschappelijke zekerheid, zoals hieronder aangeduid :

Cotisations — <i>Bijdragen</i>		Intervention de l'Etat <i>tussenkomst Staats-</i>
Employeur <i>Werkgever</i>	Employé <i>Werknemer</i>	
5 %	5 %	5 %
2 %	3 %	—
1 %	1 %	—
6 %	—	—
2 1/2 %	—	—

Deze bijdragen en tussenkomst worden berekend op de maandelijks bezoldigingen, het maximum der inningsbasis vastgesteld zijnde op 4.000 frank per maand.

II. — a) Ouderdoms- en overlevingspensioenen, door de Hulp- en Voorzorgskas voor Zeevarenden onder Belgische vlag (K. B. van 24 October 1936). Dienst verzekerd door het administratief personeel van de Zeemanskas die de ouderdoms- en overlevingspensioenen uitbetaalt.

b) Verzekering tegen ziekte en invaliditeit, door dezelfde Kas. Dienst verzekerd door het administratief personeel van de Zeemanskas die de hulpelden en dokterskosten uitbetaalt.

c) Werklozensteun, of liever dienst der wachtgages, door de Pool van de Zeelieden ter Koopvaardij (B. W. van 12 Mei 1945) — Dienst verzekerd door het administratief personeel van de « Pool » die de wachtgages uitbetaalt.

d) Kindertoelagen, uitbetaald door een compensatiekas der reders.

e) Jaarlijks vacatiegeld der zeelieden, uitbetaald door een andere compensatiekas der reders.

La sécurité sociale des marins sera organisée sur des bases définitives avant la fin du premier semestre 1949.

C'est sur ces bases que les demandes de crédit pour l'année 1949 ont été fixées à :

9.000.000 francs, montant de l'intervention de l'Etat pour la constitution des rentes de vieillesse et de survie (5 % sur des gages présumés de 180 millions).

1.050.000 francs de subsides supplémentaires (remboursement de suppléments de rentes alloués à titre de « chevrons » du chef de missions dangereuses en temps de guerre, etc.).

4.300.000 francs montant des subsides destinés à couvrir le déficit probable du « Pool » (fonds des chômeurs alimenté par une retenue de 4 % sur les gages suivant projet).

SECURITE SOCIALE POUR MARINS ET PECHEURS

Question :

La Commission voudrait recevoir un exposé succinct de l'organisation de la sécurité sociale des marins et des pêcheurs, rappelant notamment :

1° la législation et la réglementation en vigueur en cette matière;

2° les organismes chargés de l'exécution de ces dispositions;

3° les contributions versées par l'Etat et les intéressés en vue de l'exécution du statut dont il s'agit.

Réponse :

Statut Social des Pêcheurs

1° Statut.

Les pêcheurs n'ont pas — comme les marins de la marine marchande — un statut de sécurité sociale séparé. Ils sont assujettis à l'arrêté-loi du 28 décembre 1944 concernant la sécurité sociale des travailleurs.

Conformément à l'article 2 de cet arrêté-loi, l'application de ces dispositions aux pêcheurs a été faite par arrêté du Régent en date du 3 janvier 1946, en établissant au même moment que les contributions se feraient sur base d'un salaire forfaitaire.

Ce dernier a été établi par arrêté du 4 janvier 1946 à 200 francs par jour pour tous les pêcheurs à l'exception des apprentis pour lesquels il a été fixé à 75 francs par jour.

De maatschappelijke zekerheid van de zeelieden zal op definitieve grondslagen ingericht zijn voor het einde van het 1ste halfjaar 1949.

Het is op deze basissen dat de kredietaanvragen voor 1949 vastgesteld werden op :

9.000.000 frank als bijdrage van de Staat tot de vorming der ouderdoms- en overlevingsrenten (5 % op de veronderstelde gages van 180 miljoen) ;

1.050.000 frank bijkomende subsidies (terugbetaling van bijslag op renten gegeven als « strepen » voor gevaarlijke vaart in tijd van oorlog, enz.) ;

4.300.000 frank bedrag van de subsidies bestemd tot aanvulling van het waarschijnlijk tekort van de « Pool » (werklozenfonds, gespijsd met een afhouding van 4 t.h. op de gages, volgens ontwerp).

SOCIALE ZEKERHEID VOOR ZEELIEDEN EN VISSERS

Vraag :

De Commissie verlangt een bondig verslag te ontvangen betreffende de inrichting van de maatschappelijke zekerheid voor de zeelieden en vissers en waarin o.a. vermeld wordt :

1° de ter zake van kracht zijnde wetgeving en reglementering;

2° de organismen welke belast zijn met de uitvoering van deze bepalingen;

3° de bijdragen door de Staat en de belanghebbende gestort met het oog op de uitvoering van bedoeld statuut.

Antwoord :

Sociaal Statuut der Vissers

1° Statuut.

De vissers zijn niet — zoals de zeelieden ter koopvaardij — onderworpen aan een bijzonder sociaal statuut, doch wel aan de maatschappelijke zekerheid der arbeiders voorzien bij de besluitwet van 28 December 1944.

Bij besluit van de Regent dd. 3 Januari 1946 werden krachtens artikel 2 van deze besluitwet de bepalingen ervan van toepassing gemaakt op de zeevissers en werd bepaald dat de bijdragen tot de R.M.Z. berekend worden op basis van een forfaitair vastgesteld loon.

Dit loon werd vastgesteld bij besluit van 4 Januari 1946 op 200 frank voor alle vissers met uitsluiting der scheepjongens voor welke het op 75 frank per dag werd bepaald.

2° Services chargés de l'exécution de la sécurité sociale des pêcheurs.

Les organismes d'exécution sont ceux de l'Office National de Sécurité Sociale.

3° Cotisations et contributions.

2° Diensten belast met de uitvoering van de Sociale Zekerheid der vissers.

De uitvoeringsorganismen zijn deze van de Nationale Rijksdienst voor Maatschappelijke Zekerheid.

3° Bijdragen.

	Cotisations patronales <i>Bijdragen werkgever</i>	Cotisations ouvrières <i>Bijdragen werknemer</i>
Pensions de vieillesse et de survie — <i>Ouderdom en overlevingspensioenen</i>	3,5	3,5
Assurance maladie et invalidité — <i>Ziete en invaliditeit</i>	2,5	3,5
Chômage — <i>Werkloosheid</i>	1	1
Allocations familiales — <i>Gezinsvergoeding</i>	6	
Congés annuels — <i>Jaarlijks verlof</i>	5	
Fonds National de rééquipement — <i>Nat. Fonds voor Heruitrusting</i>	1,5	
Totaux	19,5	8

Des 19,5 % de la cotisation patronale, 14,5 % sont payés sur le salaire forfaitaire sans que celui-ci puisse dépasser 4.000 francs par mois.

Les 5 % restant, notamment pour congés annuels, sont à calculer sur le salaire forfaitaire sans tenir compte du plafond de 4.000 fr. par mois.

Le montant du salaire pour les jours fériés est établi forfaitairement à 200 francs par jour.

Crédit maritime - Loi du 9 août 1948.

Première dotation de 300 millions de francs (réduite provisoirement à 150 millions de francs), prévue au budget de 1949.

Question :

La Commission a exprimé le désir de recevoir un rapport succinct au sujet des demandes de crédit introduites en vertu de la loi du 23 août 1948 et des décisions qui ont été prises en cette matière :

a) détail des demandes de crédit introduites jusqu'à présent;

b) crédit effectivement accordé;

Van de 19,5 % der werkgevers bijdrage worden 14,5 % betaald op het forfaitair loon dat geen 4.000 frank per maand mag te boven gaan.

De overige 5 %, inzonderheid voor het jaarlijks verlof, dienen berekend op het forfaitair loon zonder rekening te houden met het plafond van 4.000 frank per maand.

Het bedrag van het loon op de feestdagen wordt forfaitair vastgesteld op 200 frank per dag.

Scheepskrediet - Wet van 9 Augustus 1948.

Eerste dotatie van 300 miljoen frank (voorlopig verminderd op 150 miljoen frank) uitgetrokken op de begroting voor 1949.

Vraag :

De Commissie heeft de wens uitgedrukt een bondig verslag te ontvangen over de kredietaanvragen ingediend krachtens de wet van 23 Augustus 1948 en de te dier zake genomen beslissingen :

a) omstandige opgave van de tot nog toe ingediende kredietaanvragen;

b) werkelijk toegestaan krediet;

c) à quels navires ces crédits ont-ils ou seront-ils affectés ?

Un membre craint que les initiatives ne répondent pas adéquatement au souci de renforcer la position de la Belgique en matière d'armement maritime et demande s'il ne faut pas en conséquence reprendre l'idée de la constitution d'un grand armement national.

Réponse :

Mon Département dispose dès à présent sur le budget extraordinaire de 1949 d'un crédit fixé provisoirement à 150 millions qui permet des interventions directes dans le domaine du crédit maritime. En dehors de cette contribution, la loi du 23 août 1948 autorise mon Département à attacher la garantie de l'Etat aux opérations de crédit maritime réalisées à l'intervention et au moyen des fonds d'institutions publiques de crédit; le plafond de ces garanties est fixé provisoirement à un milliard.

Ci-joint un tableau concernant les demandes de crédit qui ont été soumises jusqu'à présent à mon examen.

Il paraît prématuré d'émettre dès maintenant un avis sur les effets pratiques de la loi du 23 août 1948. Le nombre et la diversité des demandes introduites depuis la parution des arrêtés d'exécution (« Moniteur » du 26 novembre 1948) semblent constituer un signe certain de succès en faveur de la législation actuelle.

c) voor welke schepen waren die kredieten bestemd of zullen ze bestemd worden ?

Een lid vreest dat de initiatieven niet op doelmatige wijze beantwoorden aan de bezorgdheid om de plaats, welke België in zake zeevaart inneemt te verstevigen, en vraagt of het derhalve niet past het idee van de oprichting ener grote nationale rederij weder op te nemen.

Antwoord :

Mijn Departement beschikt nu reeds op de buitengewone begroting voor 1949 over een voorlopig op 150 miljoen vastgesteld krediet, zodat rechtstreekse tussenkomsten in zake scheepskrediet mogelijk zijn. Buiten die bijdrage is mijn Departement bij de wet van 23 Augustus 1948 er toe gemachtigd de waarborg van de Staat te verlenen voor scheepskredietverrichtingen welke door tussenkomst van openbare kredietinstellingen en door middel van dezer fondsen worden uitgevoerd; het plafond van die waarborg is voorlopig op één milliard vastgesteld.

Hierbij een lijst van de kredietaanvragen die mij tot nog toe voor onderzoek voorgelegd werden.

Het lijkt voorbarig nu reeds een mening over de praktische gevolgen van de wet van 23 Augustus 1948 uit te drukken; het getal en de verscheidenheid van de sedert de verschijning van de uitvoeringsbesluiten (« Staatsblad » van 26 November 1948) ingediende aanvragen schijnen er echter duidelijk op te wijzen dat de huidige wetgeving een gunstig onthaal vindt.

Renseignements sur les demandes de crédit maritime introduites en application de la loi du 23 août 1948

Inlichtingen omtrent de aanvragen om scheepskrediet,
ingediend bij toepassing van de wet van 23 Augustus 1948.

Détail des demandes introduites à fin janvier 1949 <i>Omstandige opgave van de tot ultimo Januari 1949 ingediende aanvragen</i>	Crédits accordés <i>Toegestaan krediet</i>	Sort réservé à ces demandes. — Navires à l'acquisition desquels les crédits seront affectés. <i>Gevolg aan die aanvragen gegeven. — Schepen voor de aankoop waarvan de kredieten zullen bestemd worden.</i>
Construction d'un tanker de 16.500 T. — <i>Bouwen van een tanker van 16.500 T.</i>	87.500.000	Tanker construit sur chantier belge. Coût probable 130.000.000 fr. — <i>Tanker gebouwd op Belgische werf. Vermoedelijke prijs : 130.000.000 frank.</i>
Construction d'un tanker de 26.000 T. — <i>Bouwen van een tanker van 26.000 T.</i>	—	A l'examen. Tanker à construire sur chantier belge. Coût probable : 200.000.000 fr. — <i>Wordt onderzocht. Tanker op Belgische werf te bouwen. Vermoedelijke prijs : 200.000.000 fr.</i>
Construction de deux navires à moteur de 750 T. — <i>Bouwen van twee motorschepen van 750 T.</i>	—	A l'examen. Coût probable des deux unités : 28.000.000 fr. — <i>Wordt onderzocht. Vermoedelijke prijs der zes vaartuigen : 180.000.000 fr. frank.</i>
Construction de six navires à moteur de 1.600 T. D. W. — <i>Bouwen van zes motorschepen van 1.600 T. D. W.</i>	—	A l'examen. Coût probable des six unités : 180.000.000 fr. — <i>Wordt onderzocht. Vermoedelijke prijs der zes vaartuigen : 180.000.000 fr.</i>
Construction de six navires à moteur de 1.100 T. D. W. — <i>Bouwen van zes motorschepen van 1.100 T. D. W.</i>	—	A l'examen. Coût probable des six unités : ± 180.000.000 fr. — <i>Wordt onderzocht. Vermoedelijke prijs der zes vaartuigen : ± 180 miljoen frank.</i>
Reconstruction d'un bateau avec placement d'un nouveau moteur. — <i>Verbouwen van een schip met plaatsing van een nieuwe motor.</i>	1.500.000	Bateau de pêche. Coût : 2.253.000 fr. — <i>Vissersvaartuig. Prijs : 2.253.000 fr.</i>
Placement d'un nouveau moteur à bord d'un bateau de pêche. — <i>Plaatsen van een nieuwe motor aan boord van een vissersvaartuig.</i>	—	A l'examen. Coût : 287.000 fr. — <i>Wordt onderzocht. Prijs : 287.000 fr.</i>
Réparations au moteur d'un bateau de pêche. — <i>Herstelling aan de motor van een vissersvaartuig.</i>	—	Rejetée : demande ne rentre pas dans le cadre de la loi. — <i>Verworpen : aanvraag valt niet binnen het kader van de wet.</i>
Achat d'un bateau de seconde main. — <i>Aankoop van een tweedehands vaartuig.</i>	2.000.000	Remorqueur de mer : coût 6.750.000 fr. — <i>Zee-sleepboot. Prijs : 6.750.000 fr.</i>
Achat d'un bateau de seconde main de pêche. — <i>Aankoop van een tweedehands vissersvaartuig.</i>	—	Rejetée : vente entre Belges, ne constitue pas une extension de la flotte. — <i>Verworpen : verkoop tussen Belgen, is geen uitbreiding van de vloot.</i>
Reconstruction d'un chalutier. — <i>Verbouwen van een treiler.</i>	3.000.000	Bateau de pêche. Coût : 8.000.000 fr. — <i>Vissersvaartuig. Prijs : 8.000.000 fr.</i>

COMMISSARIAT GENERAL DU TOURISME

Question :

Certains membres de la Commission ont exprimé leurs doléances quant à l'insuffisance de la publicité touristique, au regard des sacrifices consentis à l'étranger en cette matière.

Le Commissariat Général est prié de fournir :

1° une liste détaillée des crédits consacrés à la propagande touristique;

2° un exposé de ses réalisations pour 1948, tant en ce qui concerne la Belgique que l'étranger et du programme envisagé pour 1949;

3° un rapport succinct au sujet de la situation de l'industrie hôtelière;

4° un exposé des mesures prises pour promouvoir cette industrie et des résultats déjà acquis.

Réponse :

1° Crédits pour la propagande, réalisation en 1948 et programme envisagé pour 1949.

Les crédits mis à la disposition du Commissariat Général au Tourisme pour son action de propagande et de publicité sont en 1948 et 1949, identiques à ceux de 1947, c'est-à-dire 6.655.000 francs.

2° Réalisation en 1948.

Sur le plan de la propagande, le Commissariat a porté en 1948 son effort principalement sur deux plans :

1° une vaste action, par l'intermédiaire de la radio, de la presse, d'expositions spécialisées, d'affichage et de distribution de documents a été menée sous le slogan « **Connaissez-vous la Belgique?** », dans le but d'amener autant que possible nos compatriotes à rester dans notre pays;

2° en plus d'une action publicitaire que nous qualifions d'entretien du marché menée en France, en Hollande et en Grande-Bretagne, un effort tout particulier a été exercé auprès des clientèles non traditionnellement clientes de la Belgique, dans le but de créer de nouveaux courants touristiques, capables de suppléer — ne serait-ce que dans une modeste mesure — à la carence des visiteurs habituels.

Cette action s'est développée notamment dans les pays scandinaves, au Portugal et aux Etats-Unis.

COMMISSARIAAT-GENERAAL VOOR TOERISME

Vraag :

Sommige leden van de Commissie hebben zich beklaagd over de ontoereikendheid van de toeristische publiciteit, vergeleken met de sommen welke daarvoor in het buitenland besteed worden.

Het Commissariaat-Generaal wordt verzocht te bezorgen :

1° een omstandige lijst van de aan de toeristische propaganda bestede kredieten;

2° een uiteenzetting van hetgeen het in 1948 heeft verwezenlijkt, zowel wat België als het buitenland betreft, en van het voor 1949 voorgenomen programma;

3° een bondig verslag over de toestand in het hotelbedrijf;

4° een uiteenzetting van de ter bevordering van dat bedrijf genomen maatregelen en van de reeds verkregen resultaten.

Antwoord :

1° Kredieten voor de propaganda, verwezenlijking in 1948 en programma voorgenomen voor 1949.

De kredieten welke ter beschikking van het Commissariaat-Generaal voor Toerisme werden gesteld voor zijn propaganda en publiciteitsactie, zijn voor 1948 en 1949 dezelfde als die voor 1947, te weten: 6.655.000 frank.

2° Verwezenlijkingen in 1948.

Op het gebied van de propaganda, heeft het Commissariaat zich in 1948 bijzonder toegelegd op twee zaken :

1° door middel van de radio, de pers, gespecialiseerde tentoonstellingen, uithangen en uitdelen van bescheiden werd een uitgebreide actie gevoerd onder het slagwoord « **Kent U België?** » ten einde onze landgenoten zoveel doenlijk over te halen in ons land te blijven;

2° buiten een in Frankrijk, Holland en Groot-Brittannië gevoerde publiciteitsactie, welke wij een actie tot onderhoud van de markt zullen noemen, werd een heel bijzondere krachtinspanning gedaan bij de clientèle welke geen traditionele clientèle van België is, met het doel nieuwe toeristische stromingen in het leven te roepen welke — al ware het maar in geringe mate — in het tekort aan gewone bezoekers konden voorzien.

Die actie werd inzonderheid gevoerd in de Scandinavische landen, Portugal en de Verenigde Staten.

Le Commissariat a poursuivi notamment son effort technique en matériel de publicité par la création de nouveaux documents de propagande, par la réalisation d'un abondant matériel photographique et par sa participation, en collaboration avec le Ministère de l'Instruction Publique, à la réalisation d'un film consacré à l'œuvre de Rubens. Plus de 400.000 brochures et documents et plus de 50.000 affiches ont été diffusés par ses soins au cours de l'exercice.

Ci-dessous, les dépenses réelles faites sur le budget à titre de propagande et de publicité :

Matériel d'expositions et artisanats	210.000
Montage d'expositions, location, etc.	280.000
Photos	250.000
Brochures	950.000
Guides et dépliants	295.000
Impressions diverses	175.000
Affiches	360.000
Affichage	170.000
Bulletin d'informations	130.000
Guide d'hôtels	175.000
Panonceaux d'hôtels	150.000
Films, cinéma	155.000
Frais de transport	315.000
Clichés d'imprimeurs	135.000
Projets de dessin	30.000
Publicité dans la presse belge et étrangère	730.000
Maisons de tourisme à l'étranger	1.865.000
Divers	280.000
Total :	6.655.000

Programme de 1949.

Les nouveaux accords commerciaux entre la Belgique, d'une part, la France, la Hollande et la Grande-Bretagne, d'autre part, permettent d'espérer que la saison touristique 1949 se présentera sous des auspices plus favorables. Le Gouvernement belge a précisé très nettement sa position à cet égard.

Un gros résultat est déjà atteint : l'accord marqué par la délégation britannique sur le chiffre de 1.100.000 £ qui seront utilisés, pendant la période du 1er mai 1949 au 30 avril 1950, pour le tourisme britannique vers la Belgique.

L'allocation individuelle sera fixée vraisemblablement à 35 £, ce qui permettrait un courant touristique de 32.000 à 35.000 anglais vers notre pays.

Le mode d'attribution de l'allocation est le suivant :

- 5 £ en monnaie belge obtenues en Grande-Bretagne;
- 10 £ dès l'entrée en Belgique;
- 10 £ le 5ème jour de l'arrivée;
- 10 £ le 10ème jour de l'arrivée.

Het Commissariaat heeft inzonderheid zijn technische krachtsinspanning in zake publiciteitsmaterieel voortgezet door het opmaken van nieuwe propagandabescheiden, door het samenbrengen van een overvloedig fotografisch materieel en door zijn deelneming, in samenwerking met het Ministerie van Openbaar Onderwijs, aan het maken van een aan het werk van Rubens gewijde films. Meer dan 400.000 brochures en bescheiden en meer dan 50.000 aanplakbiljetten werden door zijn toedoen in de loop van het dienstjaar verspreid.

Hierna de werkelijke op de begroting gedane uitgaven voor propaganda en publiciteit :

Materieel voor tentoonstellingen en ambachten	210.000
Monteren van tentoonstellingen, huur, enz.	280.000
Foto's	250.000
Brochures	950.000
Gidsen en folders	295.000
Allerlei drukwerken	175.000
Aanplakbiljetten	360.000
Aanplakken	170.000
Inlichtingsbulletin	130.000
Hotelgids	175.000
Schilden voor hotels	150.000
Films, bioscoop	155.000
Vervoerkosten	315.000
Drukkerscliché's	135.000
Ontwerpen van tekeningen	30.000
Publiciteit in de Belgische en vreemde pers	730.000
Toerismehuizen in den vreemde	1.865.000
Allerlei	280.000
Totaal :	6.655.000

Programma voor 1949.

De nieuwe handelsakkoorden tussen België, enerzijds, en Frankrijk, Nederland en Groot-Brittannië, anderzijds, laten toe te verwachten dat het toeristisch seizoen 1949 zich onder gunstiger omstandigheden zal voordoen. De Belgische Regering heeft haar standpunt dienaangaande zeer duidelijk doen kennen.

Een groot resultaat werd reeds bereikt: het door de Britse afvaardiging betuigd akkoord met het cijfer van 1.100.000 £ die tijdens de periode van 1 Mei 1949 tot 30 April 1950 voor het Brits toerisme naar België zullen gebezigd worden.

Het individueel bedrag zal waarschijnlijk vastgesteld worden op 35 £, zodat 32.000 à 35.000 Engelse toeristen naar ons land zouden kunnen komen.

Dat bedrag wordt toegekend als volgt :

- 5 £ in Belgische munt, verkrijgbaar in Groot-Brittannië;
- 10 £ bij de aankomst in België;
- 10 £ de 5e dag na de aankomst;
- 10 £ de 10e dag na de aankomst.

Ces mesures évitent que les chèques échangés contre de l'argent belge, puissent ensuite être négociés, au marché noir, contre des monnaies françaises ou suisses.

Les autorisations seront délivrées par un office d'autorisation qui sera créé de toutes pièces à Londres.

Ce résultat positif marque, pour la première fois, la reconnaissance de l'industrie du Tourisme dans les accords commerciaux.

L'action de l'Administration chargée de la défense des intérêts touristiques de notre pays et de la propagande sera évidemment, en grande partie, fonction des résultats de ces accords.

Nous comptons entreprendre une vigoureuse action de propagande touristique auprès des clientèles qui avaient été provisoirement détournées de la Belgique et développer, en même temps, l'action entreprise auprès des touristes d'autres nationalités. Il faut, en effet, tenir compte de l'extrême mobilité actuelle du tourisme international, mobilité due, en grande partie, au raccourcissement considérable des distances créé par les conditions présentes de transport.

De plus, la Belgique compte prendre toutes mesures en son pouvoir pour bénéficier, dans la plus large mesure possible, du vaste mouvement touristique américain vers l'Europe, vigoureusement encouragé par l'Administration américaine du Plan Marshall.

3° Situation de l'industrie hôtelière et mesures prises pour promouvoir celle-ci.

a) Situation générale de l'industrie hôtelière.

Alors qu'en juillet 1945, 981 hôtels seulement sur 2.175 reconnus à cette époque, étaient ouverts à la clientèle, en 1948, il a été ouvert 2.102 établissements sur un total de 2.310.

Sur 784 hôtels hors d'état d'exploitation en 1945, 577 ont pu être remis en activité.

Pour la saison estivale de 1948, l'équipement hôtelier a disposé de près de 41.000 chambres, dont 20.300 au littoral.

En matière de prix, le Commissariat Général au Tourisme avait demandé pour l'année 1948 une situation plus nette et plus régulière.

Son appel a été entendu et, malgré qu'un nombre important d'hôtels aient été transformés et dotés d'un équipement et d'un aménagement qui en augmentent le confort, un tiers des hôtels a accepté un nouvel abaissement des prix par rapport à 1947.

Die maatregelen voorkomen dat de tegen Belgisch geld uitgewisselde checks daarna op de zwarte markt tegen Franse of Zwitserse munt kunnen verhandeld te worden.

De toelatingen worden uitgereikt door een dienst der toelatingen welke te London zal opgericht worden.

Dit positief resultaat is, voor de eerste maal, de erkenning van het toeristisch bedrijf in de handelsakkoorden.

De actie van het Bestuur, dat met de verdediging van de toeristische belangen van ons land en met de propaganda belast is, zal natuurlijk grotendeels afhangen van de resultaten van die akkoorden.

Wij zijn voornemens een krachtige toeristische propaganda te voeren bij de cliënten die voorlopig van België werden afgehouden en, terzelfdertijd, de bij de toeristen van andere nationaliteiten ondernomen actie verder uit te breiden. Er moet inderdaad rekening worden gehouden met de huidige uiterste mobiliteit van het internationaal toerisme, welke grotendeels te wijten is aan de grote verkorting der afstanden ingevolge de huidige voorwaarden van vervoer.

Buitendien is België voornemens alle in zijn macht liggende maatregelen te treffen om bij de grote toestrooming van Amerikaanse toeristen naar Europa, die door het Amerikaans bestuur van het Marshall-plan sterk wordt aangemoedigd, een zo groot mogelijk getal van deze naar ons land te trekken.

3° Toestand van het hotelbedrijf en maatregelen genomen ter bevordering van dit bedrijf.

a) Algemene toestand van het hotelbedrijf.

Waar er in Juli 1945 slechts 981 op de 2.175 destijds erkende hotels voor de cliënteel opengesteld waren, zijn er in 1948, 2.102 op een totaal van 2.310 opengesteld geweest.

Op 784 hotels die in 1945 niet konden geëxploiteerd worden, hebben er 577 hun bedrijvigheid hervat.

Voor het zomerseizoen 1948 heeft het hotelbedrijf over nagenoeg 41.000 kamers beschikt, waarvan 20.300 aan de kust.

In zake prijzen had het Commissariaat-Generaal voor Toerisme voor het jaar 1948 een zuiverder en regelmatiger toestand gevraagd.

Zijn oproep werd beantwoord en, niettegenstaande een groot aantal hotels verbouwd en uitgerust en ingericht werden om het comfort te verhogen, heeft een derde van de hotels ingestemd met een nieuwe verlaging van de prijzen met betrekking tot 1947.

b) Difficultés rencontrées par l'industrie hôtelière.

I. — Mauvaise saison 1948.

Selon les statistiques, l'hôtellerie belge aurait subi une réduction de recettes de 27 % par rapport à celle de 1947. En réalité, le déficit est beaucoup plus élevé et varie entre 40 et 50 % du fait que les touristes ont fait moins de dépenses et que les prix des pensions étaient inférieurs à ceux de 1947.

L'absence de la clientèle anglaise fut principalement cause du désastre constaté au littoral (perte de 200.000 nuitées anglaises); dans les autres régions du pays ce fut surtout la réduction de la clientèle belge, atteignant en Ardenne 32 % et pour le Royaume 21 %.

L'exode de Belges vers la France et la Suisse, le mauvais temps et enfin le dérèglement des changes ont contribué aussi pour une large part à aggraver la situation, à titre d'indication les dépenses touristiques belges en France se sont élevées, de juin à septembre, à 746 millions de francs belges.

II. — Reconstruction.

Les hôteliers sinistrés qui ont reconstruit leurs établissements, se trouvent actuellement d'une façon générale, aux prises avec de lourdes difficultés financières, le coût élevé des matériaux et de la main-d'œuvre les a, en effet, obligés à investir des sommes considérables demandées à l'emprunt dans la majorité des cas; il en résulte une charge d'intérêt et d'amortissement qui grève lourdement ces exploitations.

Quant aux hôteliers qui n'ont pas osé reconstruire ou qui se sont trouvés dans l'impossibilité de le faire, leur capacité hôtelière est inexistante. Des stations telles que La Roche et Houffalize sont gravement handicapées à cet égard.

La Commission interministérielle des Priorités exceptionnelles avait admis en principe de fixer un ordre de priorité en faveur de ceux qui n'avaient pas hésité à engager leur patrimoine pour assurer la réouverture des installations hôtelières. Mais récemment le Département de la Reconstruction a fait connaître qu'il désirait réaliser au cours de l'année 1949 un programme de reconstruction des immeubles et bâtiments qui ont été complètement détruits et non encore reconstruits à concurrence de plus d'un tiers; cette décision s'inspire du souci d'apporter une contribution à la politique de résorption du chômage.

Suite à cette dernière directive, le Commissariat Général du Tourisme se préoccupe activement de présenter les dossiers pour les hôtels des Ardennes et du Littoral. Cette Administration veillera à ce que les intérêts supérieurs de l'hôtellerie en général soient sauvegardés en ce domaine.

b) Moeilijkheden ondervonden door het hotelbedrijf.

I. — Slecht seizoen 1948.

Blijkens de statistieken zou het Belgisch hotelbedrijf 27 t.h. minder ontvangsten dan in 1947 gemaakt hebben. In werkelijkheid is het tekort veel groter en schommelt het tussen 40 en 50 t.h., ten gevolge van het feit dat de toeristen minder uitgaven gedaan hebben en de prijzen der pensions lager waren dan in 1947.

Het wegblijven der Engelse clientèle was vooral oorzaak van de rampspoedige toestand aan de kust (verlies van 200.000 Engelse overnachtingen); in de andere streken van het land was het vooral de vermindering der Belgische clientèle, die voor de Ardennen 32 t.h. en voor het Koninkrijk 21 t.h. beliep.

De trek der Belgen naar Frankrijk en Zwitserland, het slecht weder en ten slotte de verwarring in de wisselkoersen hebben ook op ruime schaal tot een verergering van de toestand bijgedragen. Als aanwijzing weze vermeld dat de Belgische toeristen in Frankrijk, van Juni tot September, 746 miljoen Belgische franks uitgegeven hebben.

II. — Wederopbouw.

De geteisterde hotelhouders die hun inrichtingen hebben wederopgebouwd, hebben thans, over het algemeen, met zware financiële moeilijkheden te kampen. De duurte van de materialen en van de arbeidskrachten heeft hen inderdaad genoodzaakt grote in de meeste gevallen door lening verkregen sommen te beleggen, ten gevolge waarvan een zware last aan interest en afschrijving op hun bedrijf drukt.

Wat betreft de hotelhouders die niet hebben durven wederopbouwen of die zich daartoe in de onmogelijkheid hebben bevonden, deze kunnen geen gasten ontvangen. Localiteiten als La Roche en Houffalize zijn in dit opzicht zwaar getroffen.

De Interministeriële Commissie voor uitzonderlijke voorrechten had in principe aangenomen een prioriteitsvolgorde te bepalen ten gunste van hen die niet gearzeld hadden hun patrimonium aan te wenden om de hotelinstallaties opnieuw te kunnen openstellen.

Doch het Departement van Wederopbouw heeft onlangs laten weten dat het in de loop van het jaar 1949 een programma van wederopbouw van de onroerende goederen en gebouwen, die volledig vernield en nog niet voor meer dan een derde wederopgebouwd werden, wenst uit te voeren; deze beslissing berust op de wil bij te dragen tot de politiek van werkverschaffing.

Ingevolge dit laatste richtsnoer wijdt het Commissariaat-Generaal voor Toerisme op actieve wijze zijn aandacht aan het indienen van de dossiers voor de hotels der Ardennen en der kust. Het zal er voor waken dat de hogere belangen van het hotelbedrijf in het algemeen op dat gebied gevrijwaard worden.

ORGANISATION DE L'OFFICE CENTRAL DES FOURNITURES

Question :

La Commission, au cours de la réunion du 2 courant, a exprimé le désir d'être renseignée :

1°) au sujet de l'organisation actuelle de l'Office et des résultats obtenus par les mesures de centralisation;

2°) au sujet de l'instauration de la mécanisation dans les services (exposé succinct des mesures projetées, répercussions du point de vue du personnel et du rendement de l'Office).

Réponse :

1°) **Organisation actuelle de l'Office Central des Fournitures et résultats obtenus par les mesures de centralisation.**

Il est nécessaire de donner un aperçu du processus d'après lequel la structure de l'O.C.F. a évolué pour pouvoir juger de son organisation actuelle.

Le tableau ci-après représente cette évolution, il donne les dates de création des divers services qui constituent l'actuel O.C.F. ainsi que celles où ces organismes sont fusionnés.

INRICHTING VAN HET CENTRAAL BUREAU VOOR BENODIGDHEDEN

Vraag :

De Commissie heeft op de vergadering van 2 dezer de wens uitgedrukt te worden ingelicht :

1°) over de huidige inrichting van het Bureau en over de resultaten verkregen tengevolge van de centralisatiemaatregelen;

2°) over de invoering van de mechanisatie in de diensten (bondige uiteenzetting van de ontworpen maatregelen, weerslag ten aanzien van het personeel en van het rendement van het Bureau).

Antwoord :

1° **Huidige inrichting van het Centraal Bureau voor Benodigheden en resultaten verkregen ten gevolge van de centralisatiemaatregelen.**

Om over de huidige inrichting van het C.B.B. te kunnen oordelen, is het nodig een overzicht te geven van het proces volgens hetwelk zijn structuur geëvolueerd heeft.

Onderstaande tabel geeft een beeld van die evolutie; zij geeft de data van oprichting van de verschillende diensten waaruit het C.B.B. thans bestaat, alsmede die waarop die organismen zijn samengesmolten.

Dates	Création de l'organisation	Fusion des organismes
Datum	Oprichting van het organisme	Samensmelting der organismen
14-9-1926	Office du Mobilier de l'Etat <i>Rijksmeubeldienst</i>	
25-9-1926	Office Central des Imprimés <i>Centraal Bureau voor Drukwerk</i>	
6-9-1932	Masse d'Habillement des Postes <i>Kledingsfonds der Posterijen</i>	
30-5-1941	Service des Combustibles <i>Dienst der Brandstoffen</i>	
3-2-1945		O. C. I. + Masse Habillement des Postes. C. B. D. + Kledingsfonds der Posterijen.
31-3-1945		O. C. I. + Masse Habillement des Postes + Service Combustibles = O. C. F. C. B. D. + Kledingsfonds der Posterijen + Dienst der Brandstoffen = C. B. B.
28-1-1949		O. C. F. + Office du Mobilier de l'Etat = O. C. F. C. B. B. + Rijksmeubeldienst = C. B. B.

On constate que la centralisation des quatre services d'achats ne s'est réalisée qu'après une période assez longue. Elle a d'ailleurs consisté dans la simple juxtaposition des services originaux, sous la direction d'un seul fonctionnaire dirigeant, leur organisation interne n'étant pas modifiée.

L'O.C.F. se compose donc, pour le moment, d'une direction groupant les services papiers, imprimés, fournitures de bureau, machines de bureau, habillement et d'une direction comprenant le Service des Combustibles auquel est venu s'adjoindre récemment le Mobilier de l'Etat. Tous ces services comprennent leur propre service d'achat, de distribution et de comptabilité.

Aussi, dès la création de l'O.C.F. actuel, l'Administration a-t-elle entamé l'étude de la réorganisation interne. Cette étude a été basée sur la recherche et le développement d'une formule permettant une extension éventuelle de l'organisation, sans devoir en modifier la structure ou modifier ses méthodes de travail.

La centralisation des organismes d'achats de l'Etat est donc en pleine évolution et de nombreux services, encore actuellement dispersés dans les diverses administrations, pourraient être fusionnés à l'O.C.F. afin de faire bénéficier l'Etat des conditions d'achat intéressantes, obtenues par cet organisme.

Afin de permettre cette extension, l'organisation future de l'O.C.F., qui entrera en vigueur au cours de l'année 1949, est basée sur la subdivision de l'organisme en un service d'achat comprenant les sections spécialisées en matière de papiers, imprimés, fournitures de bureau, tissus, mobilier, etc., et en un service de réception et de distribution groupant des sections analogues à celles des services d'achats.

L'ensemble de ces deux services sera flanqué, d'une part, d'un service Général comportant la comptabilité, la mécanographie et le laboratoire d'analyses et d'essais et, d'autre part, d'un service groupant les dépôts et ateliers (papier, fournitures, tissus, mobilier, etc.).

La centralisation ne donnera son maximum d'effet que lorsqu'elle sera réalisée complètement.

Cependant, l'unification de direction, l'impulsion nouvelle donnée à l'O.C.F. et l'application généralisée de l'adjudication à l'achat massif, a permis de réaliser, pour 1948, des économies appréciables. Le tableau repris à la page 56 portant sur les principaux articles fournis par l'O.C.F. (en total il y a environ 1.900 articles différents) permet de conclure que cette centralisation a entraîné une économie de l'ordre de 90 millions se décomposant comme suit :

Fournitures de bureau, papiers,	
machines, etc. fr.	45.000.000,—
Tissus pour uniformes	4.500.000,—

Het valt op dat de centralisatie van de vier aankoopdiensten slechts na een tamelijk lange periode tot stand gekomen is. Zij heeft trouwens enkel hierin bestaan dat de oorspronkelijke diensten eenvoudigweg onder één leidende ambtenaar geplaatst werden, zonder dat hun inwendige inrichting gewijzigd werd.

Het C.B.B. bestaat dus voor het ogenblik uit een directie die de diensten papier, drukwerk, kantoorbehoeften, kantoormachines en kleding groepeerd en uit een directie die de Dienst der Brandstoffen, waaraan onlangs de Rijksmeubelendienst werd toegevoegd, omvat. Al die diensten hebben hun eigen aankoop — verdeel — en comptabiliteitsdienst.

Het Bestuur heeft dan ook van bij de oprichting van het huidige C.B.B., de nieuwe inwendige inrichting ter studie genomen. Aan die studie lag ten grondslag het zoeken en het uitwerken van een formule welke een eventuele uitbreiding van de inrichting mogelijk maakt, zonder dezer structuur of werkmethode te moeten wijzigen.

De centralisatie van de rijksaankoopdiensten is dus in volle evolutie en talrijke, thans nog over verschillende besturen verspreide, diensten zouden met het C.B.B. kunnen samengesmolten worden, ten einde de Staat van de door dit organisme verkregen voordelige aankoopvoorwaarden te laten profiteren.

Om tot die uitbreiding te kunnen komen, is de toekomstige inrichting van het C.B.B., welke in de loop van het jaar 1949 in werking zal treden, gesteund op de onderverdeling van het organisme in een aankoopdienst, bestaande uit de gespecialiseerde secties voor papier, drukwerk, kantoorbehoeften, klerstoffen, meubelen, enz., en in een keur- en verdeeldienst welke secties van dezelfde aard als die der aankoopdiensten groepeerd.

Nevens het gezamenlijke van die twee diensten zal er zijn, eensdeels, een Algemene Dienst bestaande uit de comptabiliteit, de mechanographie en het laboratorium voor ontleding en proeven en, anderdeels, een dienst welke de depots en werkplaats (papier, benodigdheden, klerstoffen, meubelen, enz.) groepeerd.

De centralisatie zal haar maximumuitwerking slechts bereiken wanneer zij ten volle zal verwezenlijkt zijn.

Nochtans hebben de eenheid in de leiding, de aan het C.B.B. gegeven nieuwe impuls en de veralgemeende toepassing van de aanbesteding voor massale aankopen in 1948 noemenswaardige bezuinigingen doen verwezenlijken. Aan de hand van de op blz. 56 voorkomende tabel waarin de voornaamste door het C.B.B. bezorgde artikel vermeld zijn, kan worden geconcludeerd dat die centralisatie een bezuiniging heeft gegeven van nagenoeg 90 miljoen, onderverdeeld als volgt :

Kantoorbehoeften, papier, machines	
enz.	45.000.000,—
Stoffen voor uniformen	4.500.000,—

Chaussures	2.500.000,—
Bois d'allumage	2.000.000,—
Charbons	36.000.000,—
Total, fr.	90.000.000,—

A ces économies doivent venir s'ajouter celles réalisées :

1°) par le contrôle et l'organisation, entre autres par suite des réductions de tonnage de charbons s'élevant pour l'hiver 1947-48, à environ 16.000 tonnes, ce qui représente une économie de l'ordre de 16 millions;

2°) à l'initiative du personnel entre autres :

a) l'achat de 1.000 ceintures de sauvetage acquises à 75 francs pièce sur un stock de guerre découvert après de nombreuses recherches, alors que le prix offert par l'industrie était de 150 à 175 francs. L'économie a été ainsi de 75.000 francs;

b) après discussions avec le représentant d'une marque de machine de type bien défini, le service a obtenu une réduction de 1.300.000 francs sur un marché de 6 millions, alors que la ristourne obtenue normalement pour les administrations est de 10 %, soit 600.000 francs;

c) en dénaturant lui-même l'alcool destiné à la reproduction de clichés, l'O.C.F. peut fournir ce produit à 14 francs le litre au lieu de 50 francs, réalisant pour un achat annuel de 800 litres, une économie de 29.000 francs;

d) en intéressant une papeterie belge à la fabrication de papier calque, le service a obtenu une réduction d'environ 16 % des prix obtenus précédemment;

e) etc...

L'économie totale réalisée en 1948 sur les dépenses des services publics est donc au moins de 100 millions, alors que le chiffre d'affaire de l'O.C.F. a été de 486 millions.

Si on considère que les frais d'administration de cet Office, comprenant les salaires, les frais d'entretien des locaux, etc., se sont élevés à 9 millions, on peut dire que la centralisation des achats est très avantageuse pour le Trésor. En effet, les frais généraux ne représentent que 1,85 % du chiffre d'affaire total et 9 % de l'économie réalisée.

Schoeisels	2.500.000,—
Brandhout	2.000.000,—
Kolen	36.000.000,—
Totaal fr.	90.000.000,—

Dit totaal moet worden verhoogd met de bezuinigingen verwezenlijkt :

1° door controle en organisatie, onder meer ten gevolge van de verminderingen in de toegewezen hoeveelheid kolen welke voor de winter 1947-48 ongeveer 16.000 ton bedragen, of een bezuiniging van nagenoeg 16 miljoen;

2° ingevolge initiatieven van het personeel, onder andere :

a) de aankoop van 1.000 reddinggorde's tegen 75 frank per stuk, uit een na lang zoeken ontdekte oorlogsvoorraad, dan wanneer in de nijverheid een prijs van 150 tot 175 frank gevraagd werd. Aldus werd 75.000 frank bezuinigd;

b) na besprekingen met de vertegenwoordiger van een merk van een machine van een wel bepaald type, heeft de dienst een vermindering van 1.300.000 frank op een koop van 6 miljoen verkregen, dan wanneer door de besturen normaal een korting bekomen wordt van 10 t.h., zegge 600.000 frank;

c) door zelf de alcohol bestemd voor de reproductie van clichés te denatureren, kan het C.B.B. dit product leveren tegen 14 frank de liter in plaats van 50 frank, hetgeen voor een jaarlijkse aankoop van 800 liter een bezuiniging maakt van 29.000 frank;

d) door een Belgische papierfabriek voor de fabricage van calqueerpapier te interesseren, heeft de dienst een vermindering van ongeveer 16 t.h. op de vroegere prijzen bekomen;

e) enz...

De totale bezuiniging op de uitgaven van de openbare diensten bedroeg dus voor 1948 ten minste 100 miljoen, dan wanneer de omzet van het C.B.B. 486 miljoen beliep.

Wordt hierbij in aanmerking genomen dat de beheerskosten van dat Bureau, als daar zijn de lonen, de kosten van onderhoud der lokalen, enz., 9 miljoen hebben bedragen, dan mag gezegd worden dat de centralisatie der aankopen zeer voordelig is voor de Schatkist. Inderdaad, de algemene kosten belopen slechts 1,85 t.h. van de totale omzet en 9 t.h. van de verwezenlijkte bezuiniging.

Désignation des articles <i>Aanwijzing van de artikelen</i>	Unité <i>Eenheid</i>	Consomma- tion moyen- annuelle <i>Jaarlijks gemiddeld verbruik</i>	Prix chez les gros- sistes <i>Prijzen bij de groot- handelaars</i>	Prix d'achat par l'O.C.F. <i>Koopprijs door het C.B.B.</i>
Papier avec bois — <i>Papier (niet houtvrij)</i>	kg.	5.000.000	Fr. 15,80	Fr. 13,20
Papier sans bois — <i>Papier (houtvrij)</i>	kg.	1.000.000	18,—	15,40
Papier duplicateur — <i>Papier duplicator</i>	rame — <i>riem</i>	100.000	45,25	40,81
Crayons ordinaires — <i>Potloden (gewone)</i>	grosse — <i>gros</i>	2.000	216,—	127,—
Attaches (grandes) — <i>Hechtklemmen (grote)</i>	boîte — <i>doosje</i>	35.000	3,—	1,99
Tampons n° 2 — <i>Vloeiblokken n° 2</i>	pièce — <i>stuk</i>	3.500	17,50	10,—
Encre noire blue-black — <i>Inkt, zwarte blue-black</i>	litre — <i>liter</i>	6.000	21,50	10,80
Encrier à siphon 65 mm. — <i>Inktpot met hevel 65 mm.</i>		6.000	7,—	3,02
Epingles 26 mm. — <i>Spelden 26 mm.</i>	boîte de 500 gr. <i>doos van 500 gr.</i>	3.000	25,50	20,—
Carbone 21,5 × 33 cm. — <i>Carbonpapier 21,5 × 335 cm.</i>	boîte de 200 <i>doos van 200</i>	8.500	90,—	60,40
Gomme à effacer — <i>Vlekgom</i>	boîte de 1/2 kg. <i>doos van 1/2 kg.</i>	40.000	48,—	34,20
Porte-plume — <i>Penhouder</i>	grosse — <i>gros</i>	300	450,—	340,—
Carnets d'étudiants — <i>Studentenschrijfboek 24 feuillets — 24 bladen</i>	pièce — <i>stuk</i>	9.500	2,—	1,10
Sous-main — <i>Onderlegger</i>	pièce — <i>stuk</i>	2.500	35,—	26,36
Stencils — <i>Stencil</i>	boîte de 48 <i>doos met 48</i>	12.000	180,—	142,—
Drap de costume (laine cardée) — <i>Laken voor kostuum (kaardwol)</i>	mètre — <i>meter</i>	18.000	200,—	114,—
Drap de costume (laine peignée) — <i>Laken voor kostuum (kamwol)</i>	mètre — <i>meter</i>	18.000	225,—	130,—
Drap de capote — <i>Laken voor kapot</i>	mètre — <i>meter</i>	10.000	200,—	106,—
Doublures diverses — <i>Voeringen (allerlei)</i>	mètre — <i>meter</i>	45.000	40,—	21,—
Pare-poussières — <i>Stoffassen</i>	pièce — <i>stuk</i>	4.000	150,—	90,—
Combustible — <i>Brandstof</i>	tonne — <i>ton</i>	180.000	1.350,—	1.150,—
Bois d'allumage — <i>Brandhout</i>	tonne — <i>ton</i>	5.000	1.215,—	800,—

2") Instauration de la mécanisation dans les services de l'O.C.F.

La fusion des divers organismes d'achats, formant l'actuel O.C.F., s'étant réalisée par simple juxtaposition, il est nécessaire de réorganiser complètement l'Office sur de nouvelles bases afin d'en augmenter le rendement, notamment en groupant tous les services de commandes et tous les services de réception et de distribution sous deux directions distinctes.

Enfin, les services généraux, tels que la comptabilité, le laboratoire, la mécanographie et les affaires générales doivent être fusionnés également ainsi que les services de manutention, tels que les dépôts (papiers, imprimés, fournitures, habillement et mobilier) et le ou les ateliers de réparation.

Cette mesure permettra d'augmenter le rendement des opérations d'achats, de distribution et de contrôle par la spécialisation des services et par l'uniformisation des documents et des méthodes de travail.

D'autre part, dans le but d'augmenter le rendement des services et, par la même occasion, de réduire au minimum les dépenses en personnel, la réorganisation future de l'O.C.F. sera basée sur la mécanisation de ses services. Une étude complète de divers systèmes de mécanisation a été entreprise à cet effet et le choix a été fixé sur l'utilisation des machines mécanographes à cartes perforées.

La mise en service de la mécanographie devra se faire simultanément avec celle de la nouvelle organisation, afin d'obtenir, dès le début, la concordance entre les documents administratifs nécessaires à la mission de l'O.C.F. et ceux indispensables à la mécanisation.

Il entre dans les intentions du département de réaliser cette mise en service dans le courant de l'année. La mécanisation supprimera toutes les opérations manuelles relatives à l'établissement des demandes des administrations, des quantités à mettre en adjudication, les bons de commandes aux fournisseurs, les bordereaux de rentrée et sortie du dépôt et ateliers, les documents nécessaires à la distribution et à la facturation, établissement de statistiques. Elle permettra également de dresser les inventaires et le contrôle permanent de ceux-ci. Enfin, à l'aide de la mécanisation, il sera possible de suivre efficacement les engagements budgétaires, les liquidations et de dresser les comptes individuels par service demandeur.

L'application de la mécanographie entraînera forcément une diminution du personnel, attaché actuellement aux travaux ci-dessus.

Il n'est cependant pas possible de chiffrer l'importance de l'économie qui sera réalisée du fait que la mécanisation

2' Invoering van de mechanisatie in de diensten van het C.B.B.

Daar de versmelting van de verschillende aankoop-organismen, welke het huidig C.B.B. vormen, door eenvoudige neveneenplaatsing is geschied is het nodig het Bureau geheel en gans op nieuwe grondslagen opnieuw in te richten ten einde het rendement er van te verhogen, inzonderheid door al de diensten voor bestellingen en al de keur- en verdeeldiensten onder twee afzonderlijke directies te groeperen.

Verder moeten de algemene diensten, als de comptabiliteit, het laboratorium, de mecanographie en de algemene zaken insgelijks worden versmolten, evenals de behandelingsdiensten, als de depots (papier, drukwerken, leveringen, kleding en meubels) en de herstellingswerkplaats(en).

Door die maatregel zal het mogelijk zijn het rendement van de aankoop-, verdeel- en controleverrichtingen te verhogen door de diensten te specialiseren en eenheid in de bescheiden en in de werkmethodes te brengen.

Van de andere kant zal, om het rendement van de diensten te verhogen en, bij dezelfde gelegenheid, de uitgaven voor personeel tot een minimum te beperken, de toekomstige herinrichting van het C.B.B. gebaseerd worden op de mechanisatie van zijn diensten. Hiertoe werd een volledige studie van verschillende mechanisatiestelsels gemaakt en de keus is gevallen op het gebruik van mecanograafmachines met geponste kaarten.

De mecanographie en de nieuwe organisatie moeten gelijktijdig ingevoerd worden om, van meet af, overeenstemming te bekomen tussen de voor de opdracht van het C.B.B. nodige administratieve bescheiden en die welke voor de mechanisatie onontbeerlijk zijn.

Het ligt in de bedoeling van het departement die invoering in de loop van dit jaar te verwezenlijken. Door de mechanisatie zullen wegvallen: al de handverrichtingen voor het opmaken van de aanvragen der besturen, van de bij aanbesteding toe te wijzen hoeveelheden, de bestelbons voor de leveranciers, de borderellen van terugkomst in en uitgang uit het depot en de werkplaatsen, de nodige bescheiden voor het verdelen en het factureren, het opmaken van statistieken. Door mechanisatie zal het eveneens mogelijk zijn de inventarissen op te maken en deze voortdurend te controleren. Ten slotte zullen door middel van de mechanisatie de vastleggingen op de begroting en de vereffeningen doelmatig kunnen nagegaan en de individuele rekeningen per aanvragende dienst kunnen opgemaakt worden.

De toepassing van de mecanographie zal noodzakelijkerwijze een vermindering ten gevolge hebben van het personeel dat thans met voormelde verrichtingen belast is.

Het is evenwel niet mogelijk te berekenen hoeveel hierdoor zal kunnen bezuinigd worden, aangezien de

des services fait partie intégrante de la réorganisation générale de l'O.C.F., pour laquelle l'étude n'a pas, jusqu'à présent, permis de déterminer le nombre strictement indispensable d'agents nécessaires. Ces données pourront vraisemblablement être connues d'ici quelques mois lorsque le travail de redistribution des attributions sera terminé. Mais, il est indiscutable, qu'en fin de compte, la mécanisation permettra de réaliser des économies substantielles.

HABILLEMENT

Question :

Article 22-3. — Habillement d'agents astreints au port de l'uniforme.

Un membre de la Commission a souligné la fâcheuse impression causée par le mauvais aspect des uniformes du personnel, résultant d'insuffisances dans la confection et ce, nonobstant la bonne qualité du drap employé.

Réponse :

Conformément à la loi du 15 mai 1846 sur la comptabilité de l'Etat, les entreprises de confection des uniformes à l'usage des facteurs des postes et des facteurs des télégraphes sont concédées annuellement par voie d'adjudication publique.

Ces entreprises sont régies par le cahier des charges-type du Service de l'Habillement des Postes, édition 1939, et par un cahier spécial des charges qui complète ou modifie certaines dispositions du cahier des charges-type.

Des vêtements-type sont déposés à l'O. C. F. et servent de base pour les adjudications.

Tous les vêtements d'uniforme, à l'exception des pelerines, doivent être faits **sur mesure mais sans essayage**.

A cette fin, le tailleur reçoit pour chaque vêtement une étiquette des mesures qui doit être attachée à l'objet auquel elle se rapporte.

Les mesures doivent être prises **par le chef immédiat**, suivant les indications figurant à l'Instruction concernant le Service de l'Habillement.

Toutefois, dans les bureaux principaux du pays, les mesures sont prises par le tailleur lui-même.

Ce système présente évidemment des inconvénients du fait que certaines cotes de mesures inexactes ou erronées ne peuvent être corrigées lors d'un essayage.

Les vêtements défectueux et ceux qui exigent des retouches sont renvoyés et le tailleur doit y remédier à la satisfaction des bénéficiaires.

mechanisatie van de diensten een eigenlijk gedeelte is van de algemene herinrichting van het C.B.B., waarvoor de studie tot nu toe het getal volstrekt onontbeerlijke bedienden niet heeft kunnen bepalen. Die gegevens zullen waarschijnlijk binnen enkele maanden gekend zijn, als de nieuwe verdeling van de bevoegdheden zal gedaan zijn. Maar het is onbetwistbaar dat de mechanisatie uiteindelijk grote bezuinigingen zal mogelijk maken.

KLEDING PERSONEEL

Vraag :

Artikel 22-3. — Kleding van personeelsleden die de uniform moeten dragen.

Een lid van de Commissie wijst op de ongunstige indruk, welke veroorzaakt wordt door het slecht uitzicht van de uniformen van het personeel tengevolge van het gebrek aan zorg waarmede ze gemaakt worden, en zulks in weerwil van de goede kwaliteit van het verwerkt laken.

Antwoord :

Overeenkomstig de wet van 15 Mei 1846 op 's Rijks Comptabiliteit, worden de aannemingen voor het maken van de uniformen ten gebruike van de postbrievenbestellers en telegraafboden jaarlijks openbaar aanbesteed.

Voor die aannemingen gelden de bepalingen van het type lastkohier van de Kledingdienst der Posterijen, uitgaaf 1939, en van een bijzonder lastkohier tot aanvulling of wijziging van sommige bepalingen van het type-lastkohier.

Type-kledingstukken zijn voorhanden in het C. B. B. en dienen tot grondslag voor de aanbestedingen.

Al de dienstkledingstukken, de pelerines uitgezonderd, moeten **naar maat doch zonder passen** gemaakt worden.

Te dien einde, krijgt de kleermaker voor elk kledingstuk een etiket met de maten, dat dient vastgehecht aan het stuk waarop het betrekking heeft.

De onmiddellijke chef moet de maat nemen volgens de aanwijzingen die voorkomen in de Onderrichtingen betreffende de Kledingdienst.

In de voornaamste kantoren van het land wordt de maat echter door de kleermaker zelf genomen.

Zulke regeling levert natuurlijk bezwaren op wegens het feit dat sommige onnauwkeurige of verkeerde maatopgaven niet kunnen verbeterd worden bij het passen.

Slecht afgewerkte of bij te werken kledingstukken worden teruggezonden en de kleermaker moet ze ten genoegen van de betrokkenen afmaken.

La Commission consultative du Service de l'Habillement avait préconisé dans sa séance du 9 février 1947 de fournir aux facteurs des postes des vestons à col revers ou à col cassé en l'en et place des vestons actuels qui sont à col chevalière et de prescrire un essayage pour tous les vêtements à l'exception des pèlerines en vue de remédier aux malfaçons.

Il a été décidé de surseoir à la réalisation de cette mesure jusqu'à des temps meilleurs en raison de la dépense supplémentaire très considérable qu'elle aurait entraînée.

Ci-après un tableau comparatif des frais de façon de certains vêtements d'uniforme fournis par l'O. C. F., par la Masse d'habillement des Chemins de fer et par la Masse de la Douane. Les prix indiqués pour l'O. C. F. sont ceux de 1948. Les taux souscrits à l'adjudication du 8 février 1949 sont encore moins élevés.

De Commissie van advies voor de Kledingdienst heeft in haar vergadering van 9 Februari 1947 het denkbeeld geopperd aan de brievenbestellers vestons met omgeslagen of niet doorlopende kraag in plaats van de huidige vestons met chevalier-kraag te verstrekken en al de kledingstukken, de pelerines uitgezonderd, eenmaal te laten passen, zulks om de fouten te verhelpen.

Er werd besloten die maatregel tot betere tijden uit te stellen wegens de zeer hoge bijkomende uitgave waartoe hij aanleiding zou gegeven hebben.

Hierna een vergelijkende tabel van het maakloon voor sommige dienstkledingstukken bezorgd door het C. B. B., het Kledingfonds voor spoorwegbedienden en het Kledingfonds voor douaneambten. De voor het C. B. B. opgegeven prijzen zijn die van 1948. De bij de aanbesteding van 8 Februari 1949 bekomen prijzen zijn nog lager.

Genre de vêtement — <i>Kledingstuk</i>	O.C.F. — C.B.B.	Chf. — <i>Spw.</i>	Douane — <i>Douane</i>
Veston — <i>Veston</i>	95,—	454,—	385,—
Pantalon — <i>Broek</i>	38,—	180,—	135,—

Les prix ci-dessus du chemin de fer et de la Douane s'entendent pour des vêtements faits sur mesure et avec essayage, fixés par les administrations intéressées, sans appel à la concurrence, les tailleurs agréés ayant un contrat à vie.

Aux Tramways Bruxellois où les vêtements sont faits sur mesure, mais sans essayage, il est payé comme prix de façon pour un veston et un pantalon respectivement 192 francs et 110 francs.

L'O. C. F. doit fournir annuellement un veston et un pantalon aux 9.000 facteurs effectifs en activité de service.

Au surplus, 2.300 vestons et pantalons ont été délivrés en 1948 aux agents provisoires des postes. Ceux-ci ne jouissent pas de la gratuité de l'uniforme, mais il leur est accordé par les Œuvres sociales des Postes (O. S. P.) un subside qu'ils doivent affecter obligatoirement à l'acquisition des tenues de service par l'intermédiaire du Service de l'Habillement.

Si ces vêtements devaient être essayés par le tailleur, comme les facteurs persistent à le demander, il en résulterait pour les facteurs effectifs uniquement, une dépense supplémentaire d'environ 3.600.000 francs.

Il a été signalé plus haut que le tailleur est tenu d'aller prendre lui-même les mesures dans les principaux bureaux du pays. Les jours de visite du tailleur sont fixés

Voormelde prijzen voor de Spoorwegen en Douane gelden voor naar maat gemaakte en te passen kledingstukken en werden door de betrokken besturen zonder oproep tot de mededinging vastgesteld, daar de erkende kleermakers een contract voor het leven hebben.

Bij de Brusselse Tramwegen, waar de kledingstukken naar maat en zonder passen worden gemaakt, wordt voor het maken van een veston en een broek respectievelijk 192 en 110 frank betaald.

Het C. B. B. moet jaarlijks een veston en een broek aan de 9.000 vast benoemde bestellers in werkelijke dienst leveren.

Bovendien werden, in 1948, 2.300 vestons en broeken aan de tijdelijke personeelsleden der Posterijen geleverd. Aan deze laatsten wordt de uniform niet kosteloos verstrekt, doch zij krijgen van de Sociale Werken der Posterijen een toelage die zij verplichtend moeten besteden voor het aankopen van dienstkleding door bemiddeling van de Kledingdienst.

Moesten die kledingstukken door de kleermaker worden gepast, zoals de bestellers maar steeds vragen, dan zou daaruit alleen voor de vaste bestellers een bijkomende uitgave van ongeveer 3.600.000 frank voortvloeien.

Hiervoren werd er op gewezen dat de kleermaker zelf de maat moet gaan nemen in de voornaamste kantoren van het land. De dagen waarop de kleermaker moet

de commun accord entre l'O. C. F. et le percepteur intéressé.

Malgré cette facilité accordée aux agents des bureaux visités de se faire prendre les mesures par un homme de métier responsable — formalité qui ne demande qu'un minimum de temps — beaucoup de facteurs ne se présentent pas à l'artisan, soit qu'ils ne sont pas rentrés de tournée, soit qu'ils effectuent une vacation de nuit ou de scirée, soit qu'ils sont absents du service pour une raison quelconque.

On peut se demander, dès lors, comment il faudrait organiser les déplacements des tailleurs pour visiter les 1.479 bureaux de poste éparpillés jusque dans les coins les plus reculés du pays pour :

1) la prise des mesures,

2) l'essayage des vêtements. A noter que beaucoup de bureaux n'occupent que quelques facteurs distributeurs qui ne sont présents au bureau que pendant quelques moments de la journée et qu'il est impossible d'interrompre, voire même de retarder les tournées de distribution du courrier. Ces difficultés n'existent pas pour la Société Nationale des Chemins de fer et pour l'Administration des Douanes, leurs agents pouvant être groupés en vue des différentes opérations à effectuer.

Quoi qu'il en soit, la question demeure à l'examen pour une étude plus approfondie.

VOIES AERIENNES

La Commission est d'avis qu'il y a lieu de consacrer un débat spécial à la question de l'aviation.

Cette discussion pourra se faire à l'occasion de l'examen du compte de prévision des voies aériennes. Toutes les questions qui ont été posées pourront être évoquées à ce moment et l'examen pourra se faire dans de bonnes conditions.

SERVICE SOCIAL

a) Programme assigné au Service Social.

En vertu de l'article 3 de l'arrêté du Régent du 15 septembre 1947 portant création d'un Service des Œuvres Sociales au sein des services généraux du département, le programme des interventions que le dit service peut favoriser comporte :

1°) l'assistance médico-pharmaceutique : assurance-maladie, assistance maternelle, placement d'enfants débilés à la campagne ou en colonie, dispensaire;

komen worden in gemeen overleg tussen het C. B. B. en de betrokken ontvanger vastgesteld.

Niettegenstaande die faciliteit waarover de personeelsleden van bedoelde kantoren beschikken om zich door een verantwoordelijk ambachtsman de maat te laten nemen — formaliteit die slechts een minimum van tijd in beslag neemt — bieden tal van bestellers zich daarvoor niet aan, hetzij dat zij niet van hun ronde teruggekomen zijn, hetzij dat zij nacht- of avonddienst doen, hetzij dat zij om enigerlei reden uit de dienst afwezig zijn.

Men kan zich dan ook afvragen hoe de verplaatsingen van de kleermakers zouden moeten geregeld worden om de 1.479 tot in de meest afgelegen plaatsen van het land verspreide postkantoren te bezoeken om :

1) de maat te nemen,

2) de kledingstukken te passen. Er dient opgemerkt dat in tal van kantoren slechts enkele bestellers-uitreikers te werk gesteld zijn en deze laatsten maar enkele ogenblikken van de dag op het kantoor aanwezig zijn en dat het onmogelijk is de rondes voor het bestellen van de post te onderbreken, ja zelfs later te stellen. Die moeilijkheden doen zich niet voor bij de Nationale Maatschappij van Spoorwegen en bij het Bestuur der Douanes, vermits het mogelijk is hun bedienden voor de verschillende uit te voeren verrichtingen te groeperen.

Hoe het ook zij, de kwestie wordt verder onderzocht met het oog op een grondige studie.

LUCHTWEGEN

De Commissie is van oordeel dat de kwestie van de luchtvaart speciaal moet besproken worden.

Deze bespreking kan plaats hebben bij de behandeling van de ramingen der luchtwegen. Alle gestelde vragen kunnen bij die gelegenheid naar voren gebracht worden en het onderzoek zal behoorlijk kunnen geschieden.

SOCIALE DIENST

a) Programma aan de Sociale Dienst toegewezen.

Krachtens artikel 3 van het besluit van de Regent dd. 15 September 1947, houdende oprichting van een dienst der Sociale Werken in de schoot van de algemene diensten van het Departement, omvat het programma der tussenkomsten welke die dienst kan bevorderen :

1°) de medisch-pharmaceutische bijstand : ziekteverzekering, kraamvrouwenverzorging, plaatsen van zwakke kinderen op de buiten of in een kolonie, dispensarium;

2°) l'octroi de secours et prêts : secours en cas de position exceptionnelle, assistance prénuptiale, prêts pour acquisition d'habitations, bourses d'études;

3°) l'assistance juridique, l'orientation et la formation professionnelle;

4°) l'organisation des loisirs : sports, bibliothèques, homes de vacances;

5°) l'installation, l'aménagement et le fonctionnement des réfectoires;

6°) en général, toutes mesures susceptibles d'améliorer le bien-être physique, matériel et moral du personnel.

b) Modalités réglant l'exécution des prestations.

En exécution de l'arrêté ministériel du 2 juin 1948, portant organisation du Service des Œuvres Sociales, des associations sans but lucratif constituées conformément à la loi du 27 juin 1921, et dont les statuts doivent être approuvés par le Ministre des Communications, sont chargées d'assurer l'application des décisions prises en exécution de l'arrêté du Régent précité du 15 septembre 1947.

Actuellement, seule l'association groupant le personnel de l'Administration des Postes a été constituée et ses statuts approuvés par arrêté ministériel du 15 juillet 1948.

La 2e association qui comprendra le personnel relevant des autres services du département à l'exclusion de celui des Postes et de la Régie des Télégraphes et des Téléphones, sera créée incessamment.

Pour faire face à leurs dépenses, ces associations recevront des subsides à imputer à l'article 6 du budget.

c) Prestations fournies actuellement.

L'installation du Service des Œuvres Sociales est de date récente. D'autre part, dans le programme très vaste des activités assignées à ce service par arrêté du Régent du 15 septembre 1947, un choix a dû être fait en vue d'établir la priorité des réalisations immédiates, étant donné que le crédit relativement restreint dont il peut disposer ne permet pas d'emblée l'exécution intégrale de ce programme.

Il s'ensuit que plusieurs des activités citées dans l'arrêté précité ne pourront être entamées qu'ultérieurement. Ci-après la liste des prestations fournies actuellement :

2°) het verlenen van hulp gelden en leningen : hulp-geld voor buitengewone toestand, bijstand vóór het huwelijk, lening voor aankoop van een woning, studiebeurs;

3°) de rechtskundige bijstand, de beroepsoriëntering en -opleiding;

4°) de inrichting van de vrije tijd : sport, bibliotheken, vakantiehuizen;

5°) het installeren, inrichten en werken van de eet-zalen;

6°) in het algemeen, alle maatregelen waardoor het lichamelijk, materieel en moreel welzijn van het personeel kan verbeterd worden.

b) Modaliteiten tot regeling van de uitvoering der prestaties.

Ter uitvoering van het ministerieel besluit van 2 Juni 1948 houdende inrichting van de Dienst der Sociale Werken, zijn verenigingen zonder winstoogmerken, opgericht overeenkomstig de wet van 27 Juni 1921 en waarvan de statuten door de Minister van Verkeerswezen moeten goedgekeurd worden, belast met de toepassing van de beslissingen genomen ter uitvoering van voormeld besluit van de Regent van 15 September 1947.

Op dit ogenblik is alleen de vereniging, welke het personeel van het Bestuur der Posterijen groepeerde, opgericht; haar statuten werden goedgekeurd bij ministerieel besluit van 15 Juli 1948.

De 2de vereniging, welke het personeel van de andere diensten van het Departement met uitsluiting van dat der Posterijen en der Regie van Telegraaf en Telefoon zal omvatten, zal eerlang opgericht worden.

Die verenigingen zullen, om in haar uitgaven te voorzien, toelagen ontvangen welke op artikel 6 van de begroting zullen aangerekend worden.

c) Thans geleverde prestaties.

De Dienst der Sociale Werken werd nog maar sedert kort opgericht. Van de andere kant moest in het zeer omvangrijk programma van de bedrijvigheden welke bij besluit van de Regent dd. 15 September 1947 aan die dienst zijn toegewezen, een keuze worden gedaan om de prioriteit van de onmiddellijke verwezenlijkingen te bepalen, daar het betrekkelijk beperkt krediet waarover hij kan beschikken, niet toelaat dat programma dadelijk integraal uit te voeren.

Daaruit volgt dat verschillende van de in voormeld besluit genoemde bedrijvigheden slechts later zullen kunnen aangevat worden. Hierna de lijst der thans geleverde prestaties :

1° Assistance maternelle.

Indépendamment de l'indemnité de naissance, une allocation de 600 francs est accordée dès le début du 8e mois de gestation.

2° Interventions dans les frais pour opérations chirurgicales.

Une indemnité dont le montant est indiqué ci-après est accordée au personnel dans le but d'alléger la charge qu'imposent au personnel les frais résultant d'opérations chirurgicales :

1.200 frs pour les opérations de 1re catégorie A.

300 frs	id.	id.	B.
200 frs	id.	2e	id.
150 frs	id.	3e	id.

Il est à remarquer toutefois que l'indemnité visée ci-dessus, y compris la ristourne de la mutuelle, ne peuvent dépasser les 3/4 des frais, l'agent devant en supporter au minimum 1/4; éventuellement, l'indemnité est réduite à due concurrence. Le système est appliqué aux non-mutualistes.

3° Secours.

Des secours sont accordés aux agents en activité de service et aux agents pensionnés et leurs ayants-droit qui par suite de circonstances exceptionnelles se trouvent dans une situation malheureuse et ont besoin d'assistance. Ces secours sont accordés après une enquête sur place autant que possible par des assistantes sociales; leur montant est fixé compte tenu d'une part, du montant des frais et d'autre part des ressources et de la situation sociale et familiale du requérant.

4° Placement d'enfants débiles à la campagne ou en colonie.

En vertu d'un arrêté ministériel du 3-8-1948, il peut être accordé aux agents du département une intervention pouvant s'élever à 60 francs par jour et par enfant dont l'état de santé est reconnu par les médecins-conseils du département comme nécessitant un séjour à la campagne ou en colonie.

La durée du séjour pour laquelle l'intervention peut être allouée, ne peut dépasser trois mois par enfant.

5° Installation de bibliothèques.

Des subsides sont alloués aux bibliothèques de délassement en vue de l'achat de livres. A l'Administration des Postes des bibliothèques ont été créées dans 12 grands bureaux, savoir : Office des Chèques Postaux, Bruxelles I,

1° Kraamvrouwenverzorging.

Buiten de geboortevergoeding wordt een tegemoetkoming van 600 fr. toegekend van in het begin der 8e maand van de zwangerschap.

2° Tussenkost in de kosten voor heelkundige bewerkingen.

Een vergoeding, waarvan het bedrag hierna is opgegeven, wordt aan het personeel verleend met het doel de last te verlichten welke op het personeel drukt wegens de uit heelkundige bewerkingen voortspruitende kosten :

1.200 fr. voor de heelkundige bewerkingen van 1e categorie A.

300 fr.	id.	1e cat. B.
200 fr.	id.	2e »
150 fr.	id.	3e »

Op te merken valt nochtans dat bedoelde vergoeding, gevoegd bij de tussenkost van de mutualiteiten de 3/4 der onkosten niet mag overtreffen daar de bediende minstens 1/4 dezer onkosten moet dragen; gebeurlijk wordt de vergoeding naar evenredigheid verminderd. Een zelfde regeling wordt toegepast op de niet-mutualisten.

3° Hulp gelden.

Hulp gelden worden verleend aan in de werkelijke dienst zijnde en de gepensioneerde personeelsleden en hun rechthebbenden die zich ten gevolge van buitengewone omstandigheden, in een ongelukkige toestand bevinden en hulp behoeven. Die hulp gelden worden toegestaan na een onderzoek ter plaatse, zoveel mogelijk door maatschappelijke assisten; het bedrag er van wordt vastgesteld rekening gehouden, eensdeels, met het bedrag der kosten en, anderdeels, met de inkomsten en de sociale en familietoestand van de aanvanger.

4° Plaatsen van zwakke kinderen op de buiten of in een kolonie.

Krachtens een ministerieel besluit van 3-8-1948, kan aan de bedienden van het Departement een toelage worden verleend van ten hoogste 60 fr. per dag en per kind wiens gezondheidsstoestand, op advies van de geneeskundige adviseurs, een verblijf buiten of in een kolonie vergt.

De duur van het verblijf waarvoor de toelage kan worden verleend, mag niet meer dan drie maand per kind bedragen.

5° Inrichten van bibliotheken.

Toelagen worden aan de ontspanningsbibliotheken verleend voor het aankopen van boeken; bij het Bestuur der Posterijen werden bibliotheken opgericht in 12 belangrijke kantoren, te weten : Bestuur der Postchecks, Brus-

Charleroi I, Liège I, Mons I, Namur I, Tournai I, Courtrai I, Malines I, Ostende I, Anvers I et Gand I.

6° Prêts au mariage.

Des prêts au mariage d'un maximum 25.000 francs sont consentis aux agents jeunes mariés, pourvus d'une nomination, en vue de permettre l'acquisition d'objets durables pour l'installation de leur foyer. Un intérêt de 2 % est appliqué et l'emprunt est garanti par une assurance-vie contractée auprès de la Caisse d'Epargne. Il est remboursable par mensualités.

7° Mess, réfectoires et dortoirs.

A l'Administration des Postes 7 mess fonctionnent dans différents centres du pays, savoir : Bruxelles I, Office des Chèques Postaux, Charleroi I, Tournai I, Liège I, Gand I, Anvers I; un mess a également été créé à l'Administration de la Marine pour le personnel ouvrier des constructions maritimes à Ostende.

Le prix du repas est fixé au prix de revient des aliments qui le composent et varie entre 10 et 15 francs.

D'autre part, à l'Administration des Postes, 17 réfectoires ont été établis.

Enfin, des dortoirs sont mis à la disposition des agents qui ne peuvent rentrer journalièrement à domicile. Ils fonctionnent dans les quatre bureaux suivants : Bruxelles 3, Bruxelles 4, Bruxelles 12 et Ixelles I.

8° Subventions aux cercles sportifs et d'agrément.

Des subventions seront accordées aux cercles sportifs et d'agrément constitués par le personnel. Les normes d'après lesquelles cette intervention se fera sont à l'examen.

9° Organisation de manifestations sportives.

Comme en 1948, sous l'impulsion et à l'initiative du Service Social, diverses compétitions sportives seront organisées, notamment des championnats de football, de tir à l'arc, de marche, de balle-pelote, etc.

Les frais éventuels non compensés par les recettes résultant de l'organisation de ces compétitions sont pris en charge par le Service Social.

Questions à l'examen :

D'autres activités sont encore à l'examen, notamment l'intervention dans les frais médicaux-pharmaceutiques, dans les frais de prothèse dentaire et l'organisation de la médecine préventive pour les agents du département.

sel I, Charleroi I, Luik I, Bergen I, Namen I, Doornik I, Kortrijk I, Mechelen I, Oostende I, Antwerpen I et Gent I.

6° Huwelijksleningen.

Huwelijksleningen van ten hoogste 25.000 fr. worden aan vastbenoemde jonggehuwde bedienden toegestaan om ze toe te laten zich duurzame voorwerpen aan te schaffen voor de inrichting van hun huishouden. Een interest van 2 t. h. wordt toegepast en de lening is gewaarborgd door een bij de Spaarkas aangegane levensverzekering. Zij is terugbetaalbaar bij maandelijks bedragen.

7° Keukens voor het personeel, eet- en slaapzalen.

Bij het Bestuur der Posterijen zijn 7 keukens voor het personeel ingericht in verschillende centra van het land, te weten : Brussel I, Bestuur der Postchecks, Charleroi I, Doornik I, Luik I, Gent I, Antwerpen I; bij het Bestuur van het Zeewezen werd eveneens een mess opgericht voor het werkliedenpersoneel van de scheepsbouw te Oostende.

De prijs van de maaltijd is vastgesteld op de kostprijs van de voedingswaren waarmede hij is bereid en schommelt tussen 10 en 15 frank.

Bovendien werden bij het Bestuur der Posterijen 17 eet-zalen ingericht.

Tenslotte zijn slaapzalen ter beschikking gesteld van de bedienden die niet dagelijks naar huis kunnen terugkeren. Zij zijn open in de volgende vier kantoren : Brussel 3, Brussel 4, Brussel 12 en Elsene I.

8° Toelagen aan sport- en vermaakkringen.

Toelagen zullen worden toegestaan aan door het personeel gestichte sport- en vermaakkringen. De normen volgens welke die tussenkomst zal geschieden liggen ter studie.

9° Inrichten van sportmanifestaties.

Net als in 1948 zullen, onder de stuwung en op initiatief van de Sociale Dienst, verschillende sportcompetities worden ingericht, inzonderheid voetbal-, handboog-, marsch-, handbalkampioenschappen, enz.

De gebeurlijke onkosten niet gedekt door de ontvangsten uit de inrichting van die competities worden door de Sociale Dienst gedragen.

Kwesties in onderzoek.

Andere bedrijvigheden worden nog onderzocht, inzonderheid de tussenkomst in de dokters- en apothekerskosten, in de kosten wegens kunststanden, en het inrichten van de voorbehoedende geneeskunde voor de bedienden van het Departement.

Il est probable que ces activités pourront commencer au cours de l'exercice 1949.

d) Commentaires au sujet :

1° De l'affiliation aux mutualités.

Les agents sont libres de s'affilier aux mutualités de leur choix, aucune obligation ne pourrait d'ailleurs être édictée sans porter atteinte à leur liberté individuelle. Il serait souhaitable que tous les agents se fassent membre d'une société de secours mutuels, car il leur appartient en premier lieu de faire preuve de prévoyance.

Aussi, le Service Social prévoit-il différents moyens pour inciter les membres du personnel à se faire mutueliste; c'est ainsi que l'indemnité pour position exceptionnelle (Secours, voir sub. 3° ci-dessus) est réduite d'un tiers pour ceux qui ont négligé de s'affilier à une mutuelle.

Dernièrement, il a encore été conseillé aux agents en âge de s'affilier et qui ne l'ont pas encore fait, de réparer cette omission, en insistant sur l'intérêt que cela présente pour eux et leur famille.

2° Centralisation des mess.

Il s'indique, pour éviter les dépenses, de centraliser autant que possible les mess. Toutefois, dans notre département à effectif nombreux, dispersé à travers tout le pays, il n'est pas possible de pousser cette centralisation à l'extrême, d'autant moins que les heures de prestations ne permettent souvent pas aux agents de fréquenter des mess trop éloignés de leur lieu de travail.

Il a toutefois été décidé, pour éviter les doubles emplois et la dispersion des efforts, que le personnel de tous les services du département est autorisé à fréquenter les mess installés par l'Administration des Postes dans différents centres du pays.

La question fait d'ailleurs l'objet d'échanges de vues entre les départements ministériels et le Service d'Administration Générale.

3° Organisation de cercles d'études.

A notre avis, l'organisation de ces cercles dont l'objet est l'étude de questions d'ordre administratif et de culture générale, doit être laissée à l'initiative des agents eux-mêmes. Le rôle du Service Social dans ce domaine doit consister :

a) en une propagande auprès des agents pour la constitution de ces cercles;

b) en l'octroi d'une aide pécuniaire basée sur l'importance de leur effectif et de leur activité.

Met die werkzaamheden zal waarschijnlijk in de loop van het dienstjaar 1949 begonnen worden.

d) Commentaar omtrent :

1° De aansluiting bij de mutualiteiten.

Het staat de bedienden vrij zich bij de mutualiteiten van hun keus aan te sluiten; generlei verplichting zou trouwens kunnen worden opgelegd zonder inbreuk op hun individuele vrijheid te maken. Het ware wenselijk dat al de bedienden lid werden van een maatschappij van onderlinge bijstand, want zij behoren eerst en vooral blijk te geven van voorzorg.

Ook voorziet de Sociale Dienst verschillende middelen om zich aan te sluiten niet hebben overschreden en nog mutualiteit aan te sluiten; zo wordt de vergoeding voor buitengewone toestand met één derde verminderd voor hen die verwaarloosd hebben zich bij een mutualiteit aan te sluiten.

Onlangs nog werd aan de bedienden, die de leeftijd om zich aan te sluiten niet hebben overschreden en nog niet aangesloten zijn, andermaal aangeraden dat verzuim goed te maken, waarbij de nadruk wordt gelegd op het belang dat zulks voor hen en hun gezin biedt.

2° Centralisatie van de keukens voor het personeel.

Om uitgaven te voorkomen, is het aangewezen de keukens zoveel mogelijk te centraliseren. In ons Departement met zijn talrijk, over gans het land verspreid effectief, is het niet mogelijk die centralisatie tot het uiterste door te drijven, des te minder daar het voor de bedienden, wegens de diensturen, vaak niet mogelijk is, te ver van de plaats van hun werk gelegen keukens te bezoeken.

Besloten werd echter, om dubblures en verspreiding van krachtsinspanningen te voorkomen, dat het personeel van al de diensten van het Departement de door het Bestuur der Posterijen in verschillende centra van het land opgerichte keukens mag bezoeken.

Aangaande die kwestie hebben overigens gedachtenwisselingen plaats tussen de ministeriële departementen en de Dienst van Algemeen Bestuur.

3° Inrichting van studiekringen.

Naar onze mening moet de inrichting van die kringen die de studie van kwesties van administratieve aard en algemene ontwikkeling als doel hebben, aan het initiatief van de bedienden zelf overgelaten worden. De rol van de Sociale Dienst op dat gebied moet bestaan in :

a) een propaganda bij het personeel voor de stichting van die kringen;

b) het verlenen van geldelijke steun op grond van de belangrijkheid van hun effectief en hun bedrijvigheid.

4° Octroi de prêts.

Le Service Social a donné la priorité aux prêts au mariage parce que c'est, à son avis, faire preuve de haute portée morale que d'aider les jeunes gens à fonder un foyer.

CHAPITRE II

LE DEFICIT DE LA SOCIÉTÉ NATIONALE DES CHEMINS DE FER BELGES

Au budget des Affaires Economiques, est inscrite sous la rubrique « Subventions — article 3 », une somme de 2 milliards pour permettre à la Société Nationale des Chemins de fer belges de couvrir l'insuffisance de ses recettes et de compenser la hausse du prix des combustibles.

Comme justification, il est dit qu'il est nécessaire de dédommager la Société des charges prévues : donc des 2 milliards.

D'autre part, le feuillet des crédits supplémentaires prévoit un crédit de 350 millions pour le second semestre, qui sera donné à la Société sous forme d'avances.

Ce crédit doit lui permettre de faire face à des dépenses supplémentaires du 2^{me} trimestre 1948. En réalité, cette somme doit être considérée comme un nouveau subside; on ne voit pas, en effet, comment une entreprise qui accuse des pertes de l'ordre de 2 milliards, pourrait rembourser les 350.000.000. Il faudra donc prévoir pour le budget en discussion (1949) un subside d'au moins 2.350.000.000 de francs.

Nous disons d'« au moins » parce que, comme il a été dit plus haut, il a fallu 350.000.000 rien que pour le 2^{me} semestre de 1948. Il faudra que les dépenses n'augmentent plus, mais qu'au contraire, on puisse encore faire des économies sérieuses.

On est donc arrivé à cette situation assez paradoxale que l'Etat ne peut pas trouver les 2 milliards par an qui seraient nécessaires pour électrifier les 1.500 km. prévus en 7 ans. Cette réalisation doterait le pays d'un outil magnifique; elle permettrait à notre industrie de s'équiper pour construire du matériel ferroviaire électrique et elle donnerait du travail à un nombre considérable de chômeurs. Par contre, on mobilise 2 milliards et davantage, qui doivent être considérés comme étant des pertes sans plus.

Cette situation a alarmé très fortement, aussi bien la Commission des Affaires Economiques que celle des Communications. C'est à l'initiative de la première que les deux Commissions ont décidé de se réunir et ont

4° Leningen.

De Sociale Dienst heeft de prioriteit gegeven aan huwelijksleningen, omdat de jonge bedienden helpen bij het stichten van een gezin naar zijn mening een werk van grote morele draagwijdte is.

HOOFDSTUK II

HET TEKORT BIJ DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ VAN BELGISCHE SPOORWEGEN

In de begroting van Economische Zaken is onder de rubriek « Toe'agen — artikel 3 » een som van 2 milliard opgenomen, om te voorzien in de ontoereikende ontvangsten van de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en om de stijging van de prijs der brandstoffen te vereffenen.

Als verantwoording wordt gezegd, dat het noodzakelijk is de maatschappij schadeloos te stellen voor de opgelegde lasten : dus voor 2 milliard.

Voorts bevat het bijblad van bijkredieten een krediet van 350 miljoen voor het tweede halfjaar, welke som aan de maatschappij zal verstrekt worden in de vorm van voorschotten.

De maatschappij moet met dit krediet de extra-uitgaven van het tweede kwartaal 1948 bestrijden. Practisch moet deze som beschouwd worden als een nieuwe toelage; men kan zich immers niet voorstellen, dat een onderneming, die zowat 2 milliard verlies boekt, 350 miljoen frank zou kunnen terugbetalen. Op de besproken begroting (1949) zou dus een toelage van ten minste 2.350.000.000 moeten uitgetrokken worden.

Wij zeggen « ten minste », want, zoals gezegd, er was alleen voor het tweede halfjaar 1948 al 350.000.000 nodig. De uitgaven mogen niet meer vermeederen, maar, integendeel, er moeten nog ernstige besparingen gedaan worden.

Men is dus tot deze tegenstrijdige toestand gekomen, dat de Staat het benodigd bedrag van 2 milliard per jaar niet kan vinden om, 1.500 km. electrische lijnen aan te leggen, waarvoor zeven jaar voorzien is. Deze verwezenlijking zou het land een prachtig werktuig in handen geven; ze zou onze nijverheid in staat stellen een uitrusting te verwerven om electrisch spoormaterieel te bouwen, en ze zou werk verschaffen aan een groot aantal werklozen. Daarentegen wordt nu 2 milliard en meer uitgetrokken, welke som zonder meer als verlies moet beschouwd worden.

Deze toestand heeft een sterke indruk gemaakt op de Commissie van Economische Zaken zowel als op die van Verkeerswezen. Het is op aandringen van de eerste, dat de twee Commissies bijeenkwamen en aan de h. Minister

demandé à M. le Ministre des Communications de faire un exposé de la situation.

Exposé de M. le Ministre.

Le Ministre se déclare d'accord pour considérer les 350 millions, non comme une avance, mais comme un subside; de telle façon qu'il faut bien prévoir 2.350 millions.

Le subside peut avoir pour résultat que certaines situations mensuelles, qui sont publiées par la Banque Nationale, accusent un bénéfice, tandis que d'autres font apparaître une perte.

Ainsi, l'exercice 1947 accuse un déficit de 961,5 millions.

Pour l'exercice 1948, on prévoit l'équilibre.

Il est évident que, dans les calculs mensuels, on tient compte des subsides qui sont octroyés et que c'est grâce à ces subsides que des bénéfices peuvent être accusés dans les situations mensuelles.

Pour formuler un jugement, il faut tenir compte que la S. N. C. F. B. est une entreprise énorme.

Il faut revoir certaines situations, mais les circonstances ne s'y prêtent pas toujours; ainsi le coefficient d'augmentation des tarifs pour voyageurs est en moyenne de 2,39 (moyenne 1948). Pour les marchandises, ce coefficient est de 2,59 (moyenne 1948) par rapport à 1938.

Le coefficient des traitements et des pensions du personnel est de 3,40 (moyenne 1948) (1). Le prix du charbon 4,56, les autres matières 3,69 (moyenne 1948).

Les chiffres du trafic sont supérieurs à ceux d'avant guerre comme le montre le tableau ci-après.

COMPARAISON

Année	Voyageurs/Km	Tonnes/Km
	(grosses marchandises)	
1938 (Nord Belge inclus)	6.252 millions.	5.495 millions
1939 (id.)	5.624 »	5.992 »
1946	7.194 »	4.930 »
1947	7.210 »	5.868 »
1948	7.000 » (1)	6.160 »

Ces chiffres font ressortir qu'à la suite de la crise économique, il y a eu une chute dans les transports.

L'augmentation des tarifs, surtout pour les voyageurs, n'est pas un moyen sûr pour augmenter les recettes. Le

(1) Chiffre provisoire.

van Verkeerswezen vroegen, om de toestand uiteen te zetten.

Uiteenzetting van de h. Minister.

De Minister is bereid om de 350 miljoen, niet als een voorschot maar wel als een toelage te beschouwen. Zodanig dat er dus wel 2.350.000.000 frank moeten voorzien worden.

Deze toelage kan tot gevolg hebben, dat sommige door de Nationale Bank gepubliceerde maandstaten een winst aanwijken, terwijl andere weer een verlies doen uitschijnen.

Aldus wijst het dienstjaar 1947 een tekort aan van 961,5 miljoen.

Voor het dienstjaar 1948 wordt verwacht, dat er evenwicht zal zijn.

Het is duidelijk, dat bij de maandelijks berekeningen acht wordt geslagen op de verleende toelagen en dat het aan deze toelagen te danken is dat de maandstaten winst kunnen aanwijken.

Om een oordeel te vellen moet hiermede rekening gehouden worden, dat de N.M.B.S. een ontzaglijk grote onderneming is.

Sommige toestanden moeten opnieuw onderzocht worden, doch de omstandigheden lenen zich daar niet altijd toe; aldus is de verhoging van de reizigerstarieven gemiddeld 2,39 (gemiddelde 1948). Voor het goederenverkeer is de coëfficiënt 2,59 (gemiddelde 1948) ten opzichte van 1938.

De coëfficiënt van de wedden en pensioenen van het personeel is 3,40 (gemiddelde 1948) (1). De kolenprijs 4,56, de overige grondstoffen 3,69 (gemiddelde 1948).

Het verkeer is drukker dan vóór de oorlog, zoals uit onderstaande tabel blijkt.

VERGELIJKING

Jaar	Reizigers/Km	Tonnen/Km
	(Zware goederen)	
1938 (Nord Belge inbegr.)	6.252 miljoen	5.495 miljoen
1939 (id.)	5.624 »	5.992 »
1946	7.194 »	4.930 »
1947	7.210 »	5.868 »
1948	7.000 » (1)	6.160 »

De cijfers laten uitschijnen dat de economische crisis een daling van het vervoer heeft meegebracht.

Tariefverhoging, vooral voor reizigers, is geen zeker middel om de ontvangsten op te voeren. De Minister wijst

(1) Voorlopig cijfer.

Ministre cite, à ce sujet, les dernières augmentations auxquelles ont procédé les tramways. Les résultats sont les suivants :

LIEGE :	chute dans le nombre de voyageurs de 19 %.
MONS :	» » » 20 %.
GAND :	» » » 18 %.

Si l'on tient compte, pour cette dernière ville, d'un côté de l'augmentation et de l'autre côté de la chute des voyagurs transportés, l'augmentation donnera une augmentation des recettes de 6 %.

Pour équilibrer les recettes de la S. N. C. B., il faudrait augmenter les tarifs actuels de 33 % et, tenant compte des pertes éventuelles, de 50 %.

Il est impossible d'appliquer une telle mesure. Rien que les abonnés à la semaine occasionnent une perte annuelle de 750 à 800 millions. Il y a d'ailleurs d'autres charges que l'Etat impose à la Société, notamment : les réductions consenties à diverses catégories de voyageurs (militaires, invalides, familles nombreuses, etc.); les transports gratuits ou à prix réduits imposés par le cahier des charges de 1866 (Postes, Télégraphes, Téléphones).

La raison principale doit être recherchée dans le fait que la Belgique n'a pas eu le courage de pratiquer une vraie politique des prix.

Ce sont les augmentations de prix qui ont entraîné les augmentations de salaire et qui nous ont amenés à la situation actuelle qui, le Ministre le reconnaît, est grave. Le Ministre a imposé une politique sévère d'économie et des résultats non négligeables ont été obtenus. Le nombre des malades a diminué sensiblement comme le montre le tableau ci-après :

Moyenne mensuelle du nombre d'agents malades, blessés ou à la section d'attente :

1946 :	5.453
1947 :	4.437
1948 :	3.758

La consommation du charbon est tombée d'une manière incroyable et on est arrivé à un chiffre inférieur à celui de 1938, comme le montre le tableau suivant :

Consommation par 1.000 T/Km.

1938	83,7
1946	94,2
1948	76,7

Cela signifie une économie de 300 millions en 1948 si nous avons conservé, en 1948, la consommation par 1.000 T/Km de 1946. Ce montant est calculé au prix de 724 fr. par tonne.

dienaangaande op de laatste verhogingen voór het tram-verkeer. Men is tot de volgende uitslagen gekomen :

LUIK :	verlaging van het aantal reizigers met 19 %
BERGEN :	» » » 20 %
GENT :	» » » 18 %

Wordt er voor die laatste stad rekening gehouden, eensdeels met de verhoging en anderdeels met het aantal vervoerde reizigers, dan zal die verhoging de ontvangsten slechts met 6 % doen stijgen.

Om de ontvangsten van de N.M.B.S. in evenwicht te brengen, zouden de huidige tarieven met 33 % en, met inachtneming van mogelijke verliezen, met 50 % moeten verhoogd worden.

Zulke maatregel kan onmogelijk worden toegepast. Alleen reeds de weekabonnenten veroorzaken een jaarlijks verlies van 75 tot 800 miljoen. De Staat legt trouwens andere lasten aan de maatschappij op, zoals: tariefverlagingen toegestaan aan verschillende categorieën reizigers, (militairen, invaliden, grote gezinnen, enz.), vervoer kosteloos of tegen verlaagd tarief, als voorgeschreven door het lastenkohier van 1886 (posterijen, telegrafie telefonie).

De voornaamste reden hiervan moet worden gezocht in het feit dat België de moed niet heeft gehad om een werkelijke prijzenpolitiek te voeren.

Het is de prijzenstijging die tot loonsverhogingen heeft geleid en ons in de huidige toestand heeft gebracht, welke, zoals de minister toegeeft, ernstig is. De Minister heeft een strenge bezuinigingspolitiek opgelegd, die tot niet onbelangrijke uitslagen heeft geleid. Het aantal zieken is gevoelig verlaagd, zoals uit de navolgende tabel blijkt.

Maandgemiddelde van het aantal zieke, gewonde of in wachttijd zijnde personeelsleden :

1946 :	5.453
1947 :	4.437
1948 :	3.758

Het steenkolenverbruik is op ongelooflijke wijze gedaald, en wel tot een lager cijfer dan in 1938, zoals uit de volgende tabel blijkt :

Verbruik per 1.000 T/Km.

1938 :	83,7
1946 :	94,2
1948 :	76,7

Dit betekent een bezuiniging van 300 miljoen in 1948, indien wij tijdens dat jaar per 1.000 T/Km. hetzelfde verbruik als in 1946 hadden behouden. Dat bedrag is berekend tegen 724 fr. per ton.

L'avance de 350 millions a été demandée pour payer des charges nouvelles qui ont été imposées à la Société :

Majoration des traitements 5 % :	202,5 millions
Majoration des pensions :	54 millions
Majoration pour vacances :	36,1 millions
Majoration de l'allocation compensatoire :	58,5 millions
Cotisations diverses à l'O. N. S. S. :	16,2 millions

Total : 367,3 millions

dont 95 % à charge du compte d'exploitation, soit 349 millions, arrondi à 350 millions — et cela pour la durée d'une année. Le Ministre n'estime pas qu'il faudra doubler cette somme pour l'année 1949, car il a la conviction qu'on la trouvera de l'une ou de l'autre façon.

Il y a certains aspects de la gestion qui peuvent être critiqués, notamment le fait qu'il y a un écart entre les barèmes de la Société et ceux de l'Etat.

Le Ministre fait remarquer cependant que cette différence est minime; elle est de 119 millions par an, soit environ 2 % de la masse des rémunérations payées, et il insiste sur le fait qu'elle n'a plus augmenté depuis qu'il est au département, elle a au contraire été diminuée de 50 millions.

Voici d'ailleurs une comparaison pour des fonctions qui sont comparables à la Société et à l'Etat.

Een voorschot van 350 miljoen werd gevraagd, ter betaling van de nieuwe lasten der maatschappij :

Verhoging der wedden met 5 % :	202,5 miljoen
Verhoging der pensioenen :	54 miljoen
Verhoging voor de vacantie :	36,1 miljoen
Verhoging der compensatietoelage :	58,5 miljoen
Allerlei bijdragen in de R.M.Z.:	16,2 miljoen

Totaal : 367,3 miljoen

waarvan 95 % ten laste van de exploitatierekening, d.i. 349 miljoen, afgerond op 350 miljoen, en zulks voor één jaar. De Minister meent niet dat die som voor 1949 zal moeten verdubbeld worden, want hij is er van overtuigd dat ze op een of andere wijze zal gevonden worden.

Sommige uitzichten van het beheer kunnen becritiseerd worden, onder meer het feit dat er een verschil is tussen de weddeschalen van de Maatschappij en die van de Staat.

De Minister doet evenwel opmerken dat bedoeld verschil gering is; het bedraagt 119 miljoen per jaar, zegge ongeveer 2 % van de globaal betaalde bezoldigingen en hij legt er de nadruk op dat het niet meer gestegen is sedert hij aan het departement is, en integendeel met 50 miljoen is verminderd.

Hier volgt trouwens een vergelijking voor de bedieningen die vergelijkbaar zijn bij de Maatschappij en bij de Staat.

Qualification administrative <i>Bestuurlijke benaming</i>	Minimumwedde Traitement minimum		Observations <i>Opmerkingen</i>
	Etat <i>Staat</i>	Société <i>Maatschappij</i>	
Ouvrier non qualifié — <i>Ongeschoold werkmán</i>	34.800	34.800	
Ouvrier semi-qualifié — <i>Halfgeschoold werkmán</i>	37.680	37.680	
Ouvrier qualifié — <i>Geschoold werkmán</i>	40.560	40.512	
Ouvrier spécialisé — <i>Vakman</i>	49.200	49.092	
Poinçonneuse — <i>Ponsster</i>	39.120	34.800	
Dactylographe — <i>Typiste</i>	40.560	37.176	
Commis — <i>Klerk</i>	42.000	41.940	
Sténo-dactylo — <i>Stenotypiste</i>	46.320	46.576	
Rédacteur — <i>Opsteller</i>	49.200	51.948	
Sous-chef de Bureau — <i>Onderbureelhoofd</i>	91.920	86.208	après 12 ans d'ancienneté totale <i>na globaal 12 dienstjaren</i>
Chef de Bureau — <i>Bureelhoofd</i>	127.920	131.880	après 21 ans d'ancienneté totale <i>na globaal 21 dienstjaren</i>
Chef de Bureau — <i>Bureelhoofd</i>	149.520	138.168	après 27 ans d'ancienneté totale <i>na globaal 27 dienstjaren</i>
Ingénieur — <i>Ingenieur</i>	113.520	109.080	
Médecin — <i>Geneesheer</i>	127.920	114.780	

Ce tableau démontre qu'en général les minima sont inférieurs à la Société qu'à l'Etat.

L'écart dont question ci-dessus provient du fait que le développement des échelles barémiques est différent à l'Etat et à la S. N. C. B.

Le Ministre fait ressortir en outre qu'à la Société Nationale, il y a un grand nombre d'agents qui ne sont en aucune façon assimilables à des fonctions existant à l'Etat. Depuis le 1er avril 1946 on a imposé à la Société de nouvelles charges pour un montant total de 4.097 millions. La Société demande un subside de 2.350 millions. On peut en conclure que la Société a dû trouver 1.747 millions, en partie dans l'accroissement des recettes résultant de l'augmentation du trafic, et en partie par la réalisation d'économies.

Deze tabel toont aan dat de minima doorgaans lager zijn bij de Maatschappij dan bij de Staat.

Het verschil waarvan hierboven sprake ontstaat uit het feit dat de ontwikkeling der weddeschalen anders is bij de Staat dan bij de N. M. B. S.

De Minister doet buitendien uitschijnen dat er bij de Nationale Maatschappij een groot aantal personeelsleden zijn wier bediening geenszins kan vergeleken bij functies die bestaan bij de Staat. Sedert 1 April 1946 heeft men de Maatschappij nieuwe lasten opgelegd voor een bedrag van 4.097 miljoen. Men kan eruit besluiten dat de Maatschappij 1.747 miljoen heeft moeten vinden, gedeeltelijk door de stijging van ontvangsten ingevolge verhoging van verkeer en gedeeltelijk door bezuinigingen.

Charges nouvelles :

Dotation de renouvellement	208 millions
Combustibles	770 »
Matières	287 »
Dépenses diverses	328 »
Personnel et pensions	2.504 »

Total 4.097 millions

Recettes supplémentaires et économies.

Les recettes afférentes à l'augmentation du trafic se sont élevées à 950 millions

Cette augmentation de trafic aurait dû entraîner, du fait des trains supplémentaires mis en ligne, une augmentation de dépenses de 530 millions. Cette dépense a été évitée et même, des économies supplémentaires ont encore été réalisées, à savoir :

— Diminution de l'effectif utilisé à l'exploitation (3.000 agents)	200 »
— Réduction de la consommation totale de combustible	65 »
— Dans l'évaluation de 4.097 millions ci-dessus, certaines dépenses supplémentaires sont supposées jouer pendant les 12 mois alors qu'elles n'ont joué en réalité que pendant une partie de l'année	200 »
— Suppression des réparations dans l'industrie privée sans augmentation de la dépense de nos ateliers	235 »

1.650 millions

La Société a des obligations qui ne pèsent pas sur des entreprises privées, par exemple le transport des ouvriers, relier les villes, entretenir des lignes déficitaires.

La vraie solution, d'après le Ministre, consiste dans le fait de prendre des mesures qui auront comme conséquence de diminuer les charges. Depuis de longues années, le coût du transport a toujours diminué; les prix du charbon et de l'acier, par contre, sont en hausse.

Voici le tableau qui confirme ces faits :

Nieuwe lasten :

Hernieuwingsdotatie	208 miljoen
Brandstoffen	770 »
Grondstoffen	287 »
Verskillende uitgaven	328 »
Personeel en pensioenen	2.504 »

Totaal 4.097 miljoen

Bijkomende ontvangsten en besparingen.

De ontvangsten in verband met de toename van het vervoer beliepen 950 miljoen

Die toeneming van het vervoer had, wegens het aantal nieuw ingeleigde treinen, een verhoging der uitgaven met 530 miljoen moeten tot gevolg hebben. Die uitgave werd vermeden, en zelfs werden nog bijkomende besparingen verwezenlijkt, te weten :

— Vermindering van het in het bedrijf gebruikte personeel (3.000 personeelsleden)	200 »
— Vermindering van het totaal brandstoffenverbruik	65 »
— In de bovenstaande raming van 4.097 miljoen is verondersteld dat sommige bijkomende uitgaven voorgekomen zijn tijdens de 12 maanden, terwijl zij in werkelijkheid slechts gedurende een gedeelte van het jaar voorkwamen	200 »
— Afschaffing der herstellingen in de private bedrijven zonder verhoging van de uitgaven van onze werkplaatsen	235 »

Totaal 1.650 miljoen

De Maatschappij heeft verplichtingen die private ondernemingen niet hebben, als b.v. het vervoer der werklieden, de verbinding tussen de steden, het onderhoud van verliesopleverende lijnen.

De ware oplossing bestaat, volgens de Minister, in het treffen van maatregelen die de lasten zullen verminderen. Sinds lange jaren zijn de kosten van het vervoer steeds verminderd; de prijzen van de steenkolen en van het staal daarentegen stijgen.

De volgende tabel bevestigt die feiten :

Prix moyen et indices d'augmentation du charbon, des rails et des tarifs.
Gemiddelde prijs en verhogingsindicieën van steenkool, sporen en tarieven.

PERIODES TIJDSTIPPEN	PRIX PRIJS	TARIFS — TARIEVEN				COEFFICIENTS COEFFICIENTEN			
	Charbon (à la tonne) fr. Steenkool (per ton)	Rail en acier fr. Sporen in staal	Voyageurs km. 3e cl. cms. Reizigers km. 3e klas	Tonne de charbon parcours de 72 km. fr. Ton steenkool rit van 72 km.	PRIX — PRIJZEN				
					Charbon Steenkool	Rails Spoor	Voyageurs Km. Reizigers km.	TARIFS T. Km. charbon T. km. steenkool	
1880-1889	6.72	135.71	3.8	3.88	1.0	1.0	1.0	1.0	
1890-1899	9.81	129.42	3.8	3.88	1.5	1.0	1.0	1.0	
1900-1909	13.88	132.69	3.8	3.88	2.1	1.0	1.0	1.0	
1910-1914	15.45	143.48	3.8	3.88	2.3	1.1	1.0	1.0	
1920-1929	106.30	819.81	13.5	14.16	15.8	6.—	3.6	3.6	
1930-1939	126.82	1.253.99	25.6	25.94	18.9	9.2	6.8	6.7	
1945	322.97	2.705.70	48.0	48.91	48.—	19.9	12.6	12.6	
1946	414.80	3.463.—	62.6	64.57	61.7	25.5	16.6	16.6	
1947	659.60	4.500.—	65.6	68.—	98.1	33.2	17.4	17.5	
1948	690.55	5.250.—	72.9	75.48	102.7	38.7	19.3	19.5	

Le Ministre croit que l'électrification peut permettre d'améliorer la situation.

Pour ce qui concerne l'électrification, il faudra tâcher d'alléger le matériel. L'électrification donnera, en outre, une économie par an de 650.000 tonnes de charbon. Il y a actuellement environ 1,5 milliard d'engagé sur un total de 15 milliards.

Le Ministre ne sait pas quand il disposera des fonds nécessaires pour commencer d'une façon sérieuse l'électrification des autres grandes lignes. Il attire d'ailleurs l'attention des Commissions sur la mauvaise façon avec laquelle nous travaillons. Ainsi, pour les travaux en cours (Charleroi-Bruxelles et Linkebeek-Anvers Nord), on a payé au 1-1-1949 600 millions; l'ouvrage total demandera encore 850 à 900 millions. La mise en service de ces lignes procurera un gain annuel net de 30 à 35 millions, ce qui tout de même est une économie sérieuse. Malheureusement, on a de très grandes difficultés pour obtenir le crédit nécessaire pour achever les travaux. Si on ne le trouve pas, on sera bien obligé d'abandonner les travaux et les capitaux engagés ne rapporteront pas un sou. L'électrification est donc, avant tout, une question financière. Engager du capital est une perte si on ne parvient pas à exploiter, dans un minimum de temps.

De Minister gelooft dat de electrificering een verbetering van de toestand kan mogelijk maken.

Wat de electrificering betreft, moet men trachten het materieel lichter te maken. De electrificering zal bovendien een jaarlijkse besparing van 650.000 ton steenkolen tot gevolg hebben. Thans is er ongeveer 1,5 milliard belegd, op een totaal van 15 milliard.

De Minister weet niet wanneer hij over de nodige fondsen zal beschikken om de electrificering der overige grote lijnen ernstig aan te vatten. Hij vestigt trouwens de aandacht der Commissies op de gebrekkige manier waarop wij te werk gaan. Aldus werd, voor de aan de gang zijnde werken (Charleroi-Brussel en Linkebeek-Antwerpen Noord) op 1-1-1949 600 miljoen uitbetaald. Het gehele werk zal nog 850 à 900 miljoen vergen. De inbedrijfstelling van die lijnen zal een jaarlijkse nettowinst van 30 à 35 miljoen opleveren, wat toch in elk geval een aanzienlijke besparing is. Ongelukkig heeft men grote moeilijkheden om het voor de voltooiing der werken benodigde krediet te verkrijgen. Vindt men het niet, dan zal men wel verplicht zijn de werken te staken en de belegde kapitalen zullen geen cent opbrengen. De electrificering is dus, vóór alles, een financiële kwestie. Kapitaal beleggen is een verlies, indien men er niet toe komt binnen een zo kort mogelijke tijd het bedrijf te openen.

Le Ministre finit par dire que tout a été fait pour réaliser toutes les économies possibles, et que, dans ces conditions, il faut accorder à la Société le crédit demandé pour qu'elle puisse continuer à vivre.

Le Ministre ne peut cependant donner aucune idée quant au nombre d'années qu'il sera nécessaire de subsidier la Société.

L'exposé de M. le Ministre a fait l'objet d'un examen approfondi de la part des commissions réunies des Affaires Economiques et des Communications; celles-ci sont unanimes à estimer que l'Etat ne peut pas continuer à supporter un déficit aussi considérable que celui qui est prévu pour 1949.

Il est injuste, en effet, de faire payer par ceux qui ne font pas usage du chemin de fer, un déficit qui ne leur incombe pas.

Il faut coûte que coûte trouver des mesures propres en vue de diminuer d'année en année l'importance du déficit afin que ce dernier soit absorbé par exemple en cinq années.

Les Commissions s'étonnent que les travaux d'électrification qui pourraient avoir une incidence heureuse sur le bilan d'exploitation de la Société, ne soient pas poussés plus activement; elles demandent qu'un programme financier soit établi au plus tôt en vue d'être présenté au Gouvernement. Il est indispensable également que le problème des chemins de fer soit « repensé » et que la Société recherche les moyens d'améliorer sa situation. Il ne faut pas que la politique des subsides constitue pour le chemin de fer une politique de facilité. Cette dernière se trouve d'ailleurs être en opposition avec les raisons pour lesquelles cette Société a obtenu un statut et qui en fait une organisation indépendante au point de vue financier.

En Belgique, les politiques des transports se contredisent et il est difficile de déterminer le système qui a nos préférences.

Pendant de longues années, de gros efforts ont été faits pour développer le chemin de fer. Ensuite on développa les voies d'eau, tandis qu'actuellement on semble donner la préférence à la route.

Le résultat final est que notre pays dispose de beaucoup trop de moyens de transport. Il faut maintenant en payer les frais.

Il n'appartient pas aux Commissions d'ébaucher une solution; elle est certes possible, mais se traduira sans doute par le fait qu'il serait nécessaire de détruire ou de supprimer du matériel ou des installations représentant des capitaux considérables. Ce résultat est économi-

De Minister zegt tenslotte dat alles gedaan werd om alle mogelijke besparingen te verwezenlijken en dat men in die omstandigheden, aan de Maatschappij het gevraagde krediet moet verlenen opdat zij zou kunnen in leven blijven.

De Minister kan evenwel geen enkele aanduiding geven nopens het aantal jaren dat het nog nodig zal zijn toelagen te verlenen aan de Maatschappij.

Aan de uiteenzetting van de h. Minister hebben de Verenigde Commissies van Economische Zaken en van Verkeerswezen een grondig onderzoek gewijd; zij waren eenparig van mening dat de Staat zulk aanzienlijk tekort, als voor 1949 voorzien, niet kan blijven dragen.

Het is immers onrechtvaardig dat degenen, die van de spoorwegen geen gebruik maken, een tekort moeten dragen waarmee zij niets te maken hebben.

Tot elke prijs dienen geschikte maatregelen gevonden om de heegrootheid van het tekort van jaar tot jaar te verlagen, opdat het bijv. in vijf jaar zou weggewerkt zijn.

De Commissies zijn er over verwonderd, dat er geen grotere haast wordt gemaakt met de electrificeringswerken, die een gelukkige terugslag op de exploitatiebalans van de maatschappij zouden kunnen hebben; zij vragen dat een financieel programma ten spoedigste zou worden uitgewerkt en aan de Regering voorgelegd. Het is ook onontbeerlijk dat het vraagstuk der spoorwegen opnieuw wordt « overdacht » en dat de Maatschappij middelen zoekt om die toestand te verbeteren. Het mag niet zijn, dat de toelagenpolitiek voor de spoorwegen een gemakspolitiek wordt. Zulks is trouwens in tegenstelling met de redenen waarom die Maatschappij een statuut verkregen heeft, waardoor zij een in financieel opzicht onafhankelijke organisatie is geworden.

In België zijn de verschillende opvattingen inzake vervoer in tegenspraak met elkaar, en wij kunnen moeilijk bepalen welk stelsel onze voorkeur heeft.

Gedurende lange jaren werden grote inspanningen ter ontwikkeling van de spoorwegen gedaan. Vervolgens werden de waterwegen uitgebreid, terwijl de voorkeur thans schijnt te gaan naar het wegverkeer.

Het uiteindelijke gevolg is, dat ons land over al te veel vervoermiddelen beschikt. Wij moeten er nu de kosten van betalen.

De Commissies behoren geen oplossing te schetsen; deze is voorzeker mogelijk, maar zal ongetwijfeld neerkomen op de noodzakelijkheid om materieel en installaties, die aanzienlijke kapitalen vertegenwoordigen, te vernietigen of af te schaffen. Dit is een economisch ongezond

quement malsain. Un pays riche peut se permettre de détruire des richesses; un pays pauvre comme le nôtre ne peut le faire. Il est donc essentiel que nous fixions une fois pour toute notre politique des transports.

* * *

Le budget, ainsi que le rapport, ont été admis à l'unanimité.

Le Rapporteur :
A. DE BLOCK.

Le Président :
H. DELPORT.

resultaat. Een rijk land kan zich veroorloven rijkdommen te vernietigen, een arm land als het onze kan dat niet. Het is dus van wezenlijk belang dat wij eens en voor goed onze vervoerpolitiek vastleggen.

* * *

De begroting ,alsmede dit verslag werden met eenparige stemmen goedgekeurd.

De Verslaggever,
A. DE BLOCK.

De Voorzitter,
H. DELPORT.