

Kamer der Volksvertegenwoordigers

ZITTING 1956-1957.

19 DECEMBER 1956.

BEGROTING

van het Ministerie van Verkeerswezen
voor het dienstjaar 1957.

VERSLAG

NAMENS DE COMMISSIE VOOR HET
VERKEERSWEZEN (1), UITGEBRACHT

DOOR DE HEER R. DE KINDER.

MEVROUWEN, MIJNE HEREN,

Uwe Commissie heeft drie vergaderingen gewijd aan de bespreking van de begroting.

De Minister gaf een uitvoerige uiteenzetting van de voornaamste vraagstukken, welke tot de bevoegdheid van zijn departement behoren.

Talrijke vragen werden aan de Minister gesteld. Verscheidene commissarissen namen deel aan de bespreking.

We zullen dit verslag in drie delen splitsen :

1°) in het eerste wordt een synthese gegeven van enkele actuele aspecten van de belangrijke vraagstukken welke afhangen van de verschillende besturen van het Departement van Verkeerswezen;

2°) daarop volgt een overzicht van de bespreking welke in de schoot der Commissie plaats had;

3°) tenslotte geven we, als bijlage tot dit verslag, de vragen die door de leden gesteld werden met de antwoorden van de Minister.

(1) Samenstelling van de Commissie :

A. — Leden-titularissen : de heren Brunfaut, voorzitter; Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Parisis, Tanghe, Van Acker (Benoît), Vergels, Verhamme. — Castel, De Kinder, Geldof, Hicquet, Namèche, Peiffer, Rommiée, Rongvaux, Thys, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

B. — Plaatsvervangende leden : de heren Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Struyvelt. — Boutet, Cudell, Cugnon, De Keuleneir, Paque. — D'haeseleer.

Zie :

4-XVI (1956-1957) :

— N° 1 : Begroting.

(A)

Chambre des Représentants

SESSION 1956-1957.

19 DÉCEMBRE 1956.

BUDGET

du Ministère des Communications
pour l'exercice 1957.

RAPPORT

FAIT AU NOM DE LA COMMISSION
DES COMMUNICATIONS (1)

PAR M. R. DE KINDER.

MESDAMES, MESSIEURS,

Votre Commission a consacré trois réunions à l'examen du présent budget.

Le Ministre a fait un large exposé des principaux problèmes relevant de son département.

De nombreuses questions ont été posées au Ministre. Plusieurs commissaires ont pris part aux débats.

Nous subdiviserons le présent rapport en trois parties :

1°) la première partie est la synthèse de quelques aspects actuels des problèmes importants qui relèvent des différentes administrations du département des Communications;

2°) suit un aperçu des débats qui se sont déroulés au sein de la Commission;

3°) enfin, nous reprenons, en annexe au présent rapport, les questions posées par les membres et les réponses du Ministre.

(1) Composition de la Commission :

A. — Membres titulaires : MM. Brunfaut, président; Delhache, De Paepe, Goetghebeur, Jaminet, Loos, Marck, Parisis, Tanghe, Van Acker (Benoît), Vergels, Verhamme. — Castel, De Kinder, Geldof, Hicquet, Namèche, Peiffer, Rommiée, Rongvaux, Thys, Van Winghe. — Becquevort, Demuyter.

B. — Membres suppléants : MM. Bode, Delwaide, Eeckman, Moriau, Robyns, Struyvelt. — Boutet, Cudell, Cugnon, De Keuleneir, Paque. — D'haeseleer.

Voir :

4-XVI (1956-1957) :

— N° 1 : Budget.

I. — OVERZICHT VAN DE VRAAGSTUKKEN BETREFFENDE DE VERSCHILLENDE DIENSTEN VAN HET DEPARTEMENT.

Het ontwerp van begroting bevat voor het ganse departement uitgaven ten belope van 6.215.402.000 frank. In het raam van de bezuinigingspolitiek werden deze uitgaven nochtans teruggebracht tot 6.049.692.000 frank, hetzij een vermindering van 165.710.000 frank.

Dit laatste bedrag betekent dan nog een verhoging van 182.814.000 frank in vergelijking met de cijfers van 1956.

Deze verhoging is o. m. te wijten aan de volgende oorzaken :

1^o) een grotere uitgave voor de wedden en lonen, nl. de verhoging van 5 % in de loop van 1956 en de uitbreiding van de verschillende diensten tengevolge van een groter bedrijvigheid. Hetzij een verhoging van 63.247.000 frank.

2^o) De werkingsuitgaven zijn ook aanzienlijk gestegen, tengevolge van de verhoging van de prijs van sommige grondstoffen en van de uitbreiding van de bedrijvigheid. Hetzij een verhoging van 24.700.000 frank.

3^o) Ten slotte moest er eveneens een verhoging van de toelagen worden voorzien. Hetzij een verhoging van 94.867.000 frank. Deze verhoging is het normaal gevolg van de verbintenissen door de Staat aangegaan. De voornaamste zijn :

De tussenkomst in de interestenlast van de leningen aangegaan door de SABENA wordt gebracht van 13.000.000 frank op 28.000.000 frank.

Sociaal Toerisme : verhoging van 30.000.000 frank op 32.000.000 frank.

Regie der Luchtweegen : verhoging van 86.487.000 frank op 98.502.000 frank.

Subsidie aan de N. M. B. S. ingevolge de verliezen geleden door de tarieven van de E. G. K. S. : verhoging van 228.303.000 frank op 245.000.000 frank.

Verhoging van de pensioenen toegekend aan de oudstrijders, van 204.372.000 frank op 214.600.000 frank.

Perekwatie van de pensioenen : verhoging van 400 miljoen frank op 410.000.000 frank.

Leningen - Electrificatie spoorwegnet : verhoging van 131.938.000 frank op 150.268.000 frank.

Wereldtentoonstelling : verhoging van 5.650.000 frank op 18.020.000 frank.

A. — Posterijen.

Het ligt in de bedoeling van de heer Minister van Verkeerswezen het ganse bedrijf te moderniseren ten einde betere en vluggere diensten ter beschikking van de bevolking te stellen en betere arbeidsvoorwaarden voor het personeel te scheppen. Dit kan worden bereikt dank zij een verhoogde productiviteit die in de hand zal gewerkt worden door de mechanisatie en motorisering.

In de loop van dit jaar werd een mechanografische dienst ingericht. Deze zal het mogelijk maken nauwkeurig de werking van de Post na te gaan.

De Post is ook van wal gestoken met de toepassing van de electronica. De eerste theoretische studie werd beëindigd en een eerste groep machines werden aan de nijverheid besteld. Deze groep zal in dienst worden gesteld in 1958, in de stand van de Posterijen op de Wereldtentoonstelling. Daarna zal de ganse Postcheckdienst geleidelijk op het gebruik van deze machines afgestemd worden. Aanzienlijke besparingen inzake personeel mogen verwacht worden.

I. — SYNTHÈSE DES PROBLÈMES RELEVANT DES DIFFÉRENTES ADMINISTRATIONS DU DÉPARTEMENT.

Le projet de budget prévoit pour l'ensemble du département des dépenses de l'ordre de 6.215.402.000 francs. Dans le cadre de la politique de compression budgétaire, ces dépenses ont toutefois été ramenées à 6.049.692.000 francs, soit une diminution de 165.710.000 francs.

Comparativement aux chiffres de 1956, il accuse malgré cela une augmentation de 182.814.000 francs.

Cette augmentation résulte notamment des causes suivantes :

1^o) L'accroissement des dépenses afférentes aux traitements et salaires résultant du relèvement de 5 % au cours de l'année 1956 et de l'extension de plusieurs services par suite d'une activité accrue. Donc, augmentation de 63 millions 247.000 francs;

2^o) Les dépenses de fonctionnement également ont considérablement augmenté par suite du relèvement des prix de certaines matières premières et d'une extension des activités, soit une augmentation de 24.700.000 francs;

3^o) Enfin, il a fallu prévoir également une augmentation des subventions. D'où une dépense supplémentaire de 94.867.000 francs. Cette majoration est la conséquence normale des engagements contractés par l'Etat. Voici les principaux :

L'intervention dans la charge des intérêts sur emprunts émis par la SABENA est portée de 13.000.000 francs à 28.000.000 francs.

Tourisme social : augmentation de 30.000.000 francs à 32.000.000 francs.

Régie des Voies aériennes : augmentation de 86 millions 487.000 francs à 98.502.000 francs.

Subvention à la S. N. C. F. B. par suite des pertes subies à cause des tarifs de la C. E. C. A. : augmentation de 228.303.000 francs à 245.000.000 francs.

Majorations de pensions accordées aux anciens combattants : augmentation de 204.372.000 francs à 214 millions 600.000 francs.

Péréquation des pensions : augmentation de 400 millions francs à 410.000.000 francs.

Emprunts-Electrification du réseau ferroviaire : augmentation de 131.938.000 francs à 150.268.000 francs.

Exposition universelle : augmentation de 5.650.000 francs à 18.020.000 francs.

A. — Postes.

Le but boursuivi par le Ministre des Communications est la modernisation de toute l'exploitation en vue de mettre à la disposition de la population des services meilleurs et plus rapides et de créer des conditions de travail meilleures pour le personnel. Ceci peut être réalisé grâce à un rendement accru qui résultera de la mécanisation et de la motorisation.

Au cours de cette année, un service mécanographique a été organisé. Celui-ci permettra de contrôler de près le fonctionnement de la Poste.

La Poste s'intéresse également à l'application de l'électronique. Les premières études théoriques sont terminées et une commande d'un premier groupe de machines a été faite à l'industrie. Ce groupe sera mis en service en 1958, au stand des Postes à l'Exposition Universelle. Ensuite, l'ensemble des Services des Chèques postaux sera progressivement adapté à l'utilisation de ces machines. Il est permis d'espérer de sérieuses économies de personnel.

De Productiviteitscommissie die in 1954 werd opgericht, zet haar opzoekingen voort. Talrijke verbeteringen in de uitvoering van de dienst zijn hiervan nog te verwachten.

Er werd beslist de 45 uren week in te voeren in de Postdienst, zonder nochtans het personeel verder uit te breiden. Daarom moet de nitreikingsdienst, in de mate van het mogelijke gemotoriseerd worden. Dit vraagstuk werd zeer nauwkeurig ingestudeerd, talrijke experimenten werden reeds gedaan, dit alles met het oog op de geleidelijke invoering van de motorisering vanaf het begin van 1957.

Op het programma van de nieuwe verwezenlijkingen staan voor het jaar 1957 de aanbouw van 16 nieuwe kantoren en de hervorming van 24 andere.

De bouw van het Postkantoor Brussel X gaat verder door volgens de timing die vroeger vastgesteld werd: de ruwbouw zal beëindigd zijn op 1 juni e.k.; in oktober zal dan het gebouw ter beschikking staan van de Post en voor 1 april 1958, zal het ganse complex helemaal in dienst zijn.

Het apparaat dat moest uitgevonden worden om de uitrusting van Brussel X te verzekeren, werd in de Posttentoonstelling te Rome geexposeerd. Het genoot er een bijzonder grote bijval en het is te voorzien dat de Belgische private nijverheid hierbij veel baat zal vinden.

Op zekere gebieden heeft België steeds aan de spits gestaan van de vooruitgang, doch dit zou wel eens slecht kunnen uitvallen. Dit is het geval wat betreft het internationaal vervoer van poststukken per vliegtuig. De Post heeft zeer nauwkeurig de aanbevelingen van de jongste congressen van de Wereldpostvereniging nageleefd en er voor gezorgd dat de poststukken steeds de snelste weg volgden. Maar een dergelijke maatregel kost veel geld en er werd dan ook opdracht gegeven op dit gebied maatregelen te overwegen die zouden toelaten deze uitgaven enigszins te verminderen.

B. — Zeewezen.

1) Passagiersvloot.

Onlangs zijn er 2 pakketboten van stapel gelopen. Een ervan is reeds in dienst. Binnenkort zal de derde bestelde pakketboot van stapel lopen. Naderhand komt dan nog een tweede autocarrier. In dit laatste verband werd het Departement genoodzaakt onze vloot aan te passen, gezien vroeg of laat de Engelse overheden ons zullen verbieden nog auto's in te schepen aan de gewone passagierspier te Dover, vermits zij een bijzondere pier hiervoor aangelegd hebben. Het is te vermoeden dat de nieuwe autocarrier het ganse verkeer zal kunnen opslorpen. Het is inderdaad het grootste en het snelste schip van deze aard in gans de wereld.

Hierna volgt de evolutie van het aantal vervoerde passagiers op de lijn Oostende-Dover:

1952 :	...	528.633
1953 :	...	642.585
1954 :	...	716.252
1955 :	...	816.995
1956 :	...	831.828
(31.10.)		

Vroeg of laat zal het Departement zich verplicht zien samen met de SABENA een dienst van vervoer van auto's per vliegtuig in het leven te roepen, gezien de bijval welke de vreemde ondernemingen die dit vervoer verrichten geooft hebben.

Hierna volgt de evolutie van het aantal vervoerde auto's

La Commission de la Productivité, créée en 1954, continue ses recherches. On peut s'attendre encore à de nombreuses améliorations dans l'exécution du service.

Il a été décidé d'instaurer le régime de la semaine de 45 heures au service des Postes, sans augmenter toutefois le personnel. C'est pourquoi il convient de motoriser, dans la mesure du possible, le service de la distribution. Ce problème a été étudié très attentivement, de nombreux essais ont déjà eu lieu, tout cela en vue de la motorisation progressive à partir de 1957.

Au programme des nouvelles réalisations pour l'année 1957 figurent la construction de 16 bureaux nouveaux ainsi que la transformation de 24 autres.

La construction du Bureau des Postes de Bruxelles X se poursuit selon le timing fixé antérieurement: le gros œuvre sera terminé pour le 1^{er} juin prochain; en octobre, le bâtiment sera à la disposition de la Poste, pour être mis définitivement en service le 1^{er} avril 1958.

L'appareillage qu'il a fallu mettre au point pour assurer l'équipement de Bruxelles X a été exposé à l'Exposition de la Poste, à Rome. Il y obtint un succès particulièrement flatteur, et il est à prévoir que l'industrie privée belge y trouvera largement son profit.

Dans certains domaines, la Belgique s'est toujours trouvée à la pointe du progrès, mais cela pourrait bien un jour tourner à son désavantage. C'est le cas en ce qui concerne le transport international de courrier par avion. La Poste a observé scrupuleusement les recommandations des derniers congrès de l'Union postale universelle, en veillant à ce que le courrier soit acheminé par la voie la plus rapide. Comme cette mesure est très onéreuse, des instructions ont été données en vue d'envisager les moyens susceptibles de réduire ces dépenses.

B. — Marine.

1) Service des paquebots.

Il a été procédé récemment au lancement de deux paquebots, dont un est déjà en service. Un troisième a été commandé et son lancement aura lieu prochainement, suivi de celui d'un deuxième car-ferry. Dans ce dernier domaine, le Département s'est vu obligé d'adapter notre flotte, parce que tôt ou tard les autorités britanniques interdiront l'embarquement des voitures automobiles au môle de Douvres, un môle spécial ayant été construit à cette fin. Il est probable que le nouveau car-ferry pourra résorber tout le trafic. Ce sera en effet le navire le plus grand et le plus rapide de ce genre construit à ce jour.

Voici quelle est l'évolution du mouvement des voyageurs sur la ligne Ostende-Douvres:

1952 :	...	528.633
1953 :	...	642.585
1954 :	...	716.252
1955 :	...	816.995
1956 :	...	831.828
(31.10.)		

Tôt ou tard, le Département sera obligé, en collaboration avec la SABENA, de créer un service aérien pour le transport des voitures automobiles, étant donné le succès rencontré à l'étranger par les entreprises faisant ce transport.

Ci-après l'évolution du nombre d'automobiles transpor-

op de Silver City Line : (fonctionneert slechts in de zomerperiode) :

a) België - Engeland :

	Vervoerde auto's
1952 :	91
1953 :	791
1954 :	780
1955 :	1.124
1956 :	2.195

b) Frankrijk - Engeland (voor het jaar 1955) :

1) Engeland - Calais	8.003
2) Engeland - Deauville	774
3) Engeland - Cherbourg	1.140
4) Engeland - Le Touquet	23.280

Totaal : 33.197

2) Koopvaardijvloot.

Met veel genoegen kan er thans gezegd worden dat er een gunstige evolutie vast te stellen is in de ontwikkeling van onze koopvaardijvloot. De brutotonnemaat van de Belgische vloot bedraagt thans 485.359 tonnen, cijfer dat sedert 1930 nooit bereikt werd. Op 1 januari 1954 bedroeg dit cijfer slechts 420.000 tonnen. Binnen een paar jaren zullen wij meer dan 720.000 tonnen in dienst hebben als men rekening houdt met hetgeen thans besteld is, maar men mag er van overtuigd zijn dat België voor 1960 meer dan 800.000 tonnen zal in dienst hebben met inachtneming van hetgeen, alhoewel nog niet besteld, thans ter studie ligt. Redelijkerwijze kan men verwachten dat over enkele jaren, België het miljoen ton zal overschreden hebben, wat helemaal ten bate zal zijn van de Belgische havens.

Inderdaad vertegenwoordigt de rotatie van de Nederlandse schepen zelf een belangrijk percentage van het hoge verkeer van de Nederlands havens.

De Regering heeft op het gebied van de nieuwbouw grote inspanningen gedaan : er werden inderdaad kredieten tot 85 % van de waarde van de schepen en aanzienlijke tussenkomsten in de interestenlast toegestaan. Zij heeft eveneens kredieten verleend, maar dan natuurlijk tegen minder voordelige voorwaarden, voor aankoop in het buitenland, op voorwaarde nochtans dat tegelijkertijd één of meer schepen bij de Belgische werven besteld werden.

Er werd aangedrongen bij één van onze grote werven om zich uit te rusten voor de bouw van tankers tot 40.000 ton. Spijtig genoeg heeft het wat aangesleept alvorens een beslissing kon getroffen worden en één van onze firma's zag zich verplicht de eerste tanker van 39.000 ton die onder de Belgische vlag zal varen, in het buitenland te bestellen.

Het Departement van Verkeerswezen is niet bevoegd wat betreft het inrichten van de havens; het is alleen belast met de zeevaartpolitie en het loodswezen.

Het heeft nochtans op zich genomen de studie door te voeren van radarinstallaties die een gemakkelijker vaart op de Nederschelde moeten mogelijk maken. Nederland heeft reeds een dergelijk stelsel ingevoerd op de Nieuwe Vaart. Het feit dat wij deze installatie moeten inrichten op Nederlands grondgebied, zal natuurlijk de oplossing van het vraagstuk niet bespoedigen. Men schijnt nochtans de goede weg te zijn ingeslagen en het is te voorzien dat binnenkort het nieuw stelsel zal kunnen beproefd worden.

Er bestaat een ernstige moeilijkheid wat betreft het doorvaren van de Pas van Bath. De grote tankschepen van 30

tées par la Silver City Line (ne fonctionne qu'en été) :

a) Belgique - Grande Bretagne :

	Automobiles transportées
1952 :	91
1953 :	791
1954 :	780
1955 :	1.124
1956 :	2.195

b) France - Grande Bretagne (pour l'année 1955) :

1) Grande-Bretagne - Calais	8.003
2) Grande-Bretagne - Deauville	774
3) Grande-Bretagne - Cherbourg	1.140
4) Grande-Bretagne - Le Touquet	23.280

Total : 33.197

2) Flotte marchande

Il est heureux de constater qu'une évolution favorable se dessine actuellement dans le domaine du développement de notre marine marchande. Le tonnage brut de la flotte belge s'élève actuellement à 485.359 tonnes. Ce chiffre n'a jamais été atteint depuis 1930. Au 1^{er} janvier 1954, il n'était que de 420.000 tonnes. D'ici deux ans, nous disposerons de plus de 720.000 tonnes, compte tenu du tonnage commandé. On peut tenir pour certain qu'avant 1960, la Belgique aura plus de 800.000 tonnes en service, compte tenu du tonnage qui, bien que non encore commandé, est déjà à l'étude. On peut affirmer dès maintenant que d'ici quelques années la Belgique aura dépassé 1 million de tonnes, ce qui ne peut que profiter aux ports belges.

En effet, la rotation des navires néerlandais représente un pourcentage important du trafic considérable des ports néerlandais.

Le gouvernement a déployé beaucoup d'efforts dans le domaine de la construction de nouveaux navires : il accorde, en effet, des crédits à concurrence de 85 % de la valeur des bâtiments et des subventions importantes dans la charge d'intérêts. Il a également consenti des crédits, à des conditions naturellement moins avantageuses, pour l'achat de navires à l'étranger, à condition que les intéressés commandent en même temps un ou plusieurs navires à des chantiers belges.

Notons l'intervention auprès d'un de nos grands chantiers pour qu'il s'équipe en vue de la construction de pétroliers de 40.000 tonnes. Malheureusement, la décision est intervenue avec quelque retard, de sorte qu'une de nos entreprises a été obligée de commander à l'étranger le premier pétrolier de 39.000 tonnes qui naviguera sous pavillon belge.

Le département des Communications n'est pas qualifié pour l'aménagement des ports; il s'occupe uniquement de la police maritime et du service de pilotage.

Il a néanmoins accepté d'entreprendre l'étude des installations de radar susceptibles de faciliter la navigation sur l'Escaut inférieur. Les Hollandais ont déjà créé un tel système pour le « Nieuwe Vaart ». Le fait de devoir établir ces installations sur le territoire des Pays-Bas n'est évidemment pas de nature à accélérer la solution du problème. Il semble cependant qu'on soit sur la bonne voie et qu'il sera bientôt possible de faire l'essai du nouveau système.

Une difficulté sérieuse se présente en ce qui concerne le chenal de Bath. Les grands pétroliers de 30 à 40.000

tot 40.000 ton zullen het zeer moeilijk hebben hier door te varen als er geen werken uitgevoerd worden. De verschillende belanghebbende overheden werden herhaaldelijk op de hoogte gebracht maar tot hiertoe werd weinig of niets verwezenlijkt. Het gaat hier nochtans om een voor de Antwerpse haven zeer acuut probleem.

Wat de invloed van de uitbouw van het Delta-plan op dit vraagstuk zal zijn kan nog niet gezegd worden. Ten spoedigste moeten alle aspecten van dit vraagstuk bestudeerd worden, want tot nog toe werd nog nooit een volledige en systematische uiteenzetting gegeven van al de mogelijke implicaties van de uitvoering van deze werken.

Er stelt zich, wat de algemene Zeevaartpolitiek betreft, nog een ander vraagstuk dat van groot belang is, dit van de 100.000 ton tankers.

Men kan dit vraagstuk vergelijken met dat van de aanpassing van de luchthavens. Er werd namelijk vastgesteld dat de maatschappijen die vliegtuigen bouwen, steeds maar hun type veranderen, en aldus de overheden verplichten, de infrastructuur steeds te wijzigen, hetgeen aanzienlijke onkosten veroorzaakt voor de gemeenschap. Een internationale Conferentie te Caracas heeft zich met dit vraagstuk beziggehouden en er zal nu een coördinatie ontstaan om dit euvel te vermijden.

Wat het zeevezen betreft, is hetzelfde verschijnsel vast te stellen. Er is nu sprake van het indienststellen van tankers van 100.000 ton, maar geen enkel van de grote moderne havens kan deze schepen ontvangen. Indien men overgaat tot het aanleggen van nieuwe havens die dergelijke schepen kunnen ontvangen, bestaat er geen zekerheid over dat een paar jaren nadien, de tonnemaat niet opnieuw zou gewijzigd worden. Men moet zeer voorzichtig tewerk gaan op dit gebied en men kan zich trouwens afvragen of de belangen van België gediend zijn met een onmiddellijke aanpassing aan deze nieuwe toestand.

Na vele discussies is men er in geslaagd de industrie er toe over te halen in samenwerking met sommige reders, voor eigen vervoer te zorgen, o. m. in het domein van de steenkolen en de erts. Dank zij het zeevaartkrediet werd reeds een schip van 14.200 tonnemaat aangekocht terwijl er twee andere van dezelfde inhoud aan Belgische werven besteld werden.

De Amerikaanse reders hebben een nieuw procédé voor het lossen en laden van de schepen uitgewerkt. Hierbij zijn de schepen helemaal autonoom. Een tunnel voorzien van een lopende band wordt aangelegd onderaan in het schip. Het ruim zelf is ingedeeld in een aantal vakken. Bij het lossen van erts of kolen worden de kleppen die de verschillende afdelingen van het ruim dichthouden, open gemaakt; de kolen of het erts vallen op de lopende band en worden zo vervoerd tot bij de elevators die op de boot zelf aangelegd zijn. De snelheid van het laden en lossen wordt aldus minstens vertienvoudigd.

Voor de tankers zou hetzelfde systeem kunnen toegepast worden op voorwaarde dat de tunnel tijdens de reis onder waterdruk zou staan om te beletten dat de benzine langs daar weg vloeit. Hetzelfde principe werd trouwens door de Zweden toegepast om benzine in oude steengroeven op te slaan.

3) Visserijvloot.

Alhoewel de visserij geen deel meer uitmaakt van het Departement van Verkeerswezen, worden de kredieten voor uitbreiding van de visserijvloot nog steeds door het Departement uitgekeerd.

In 1955 werden 35 kredietverrichtingen gedaan voor een totaal bedrag van 55 miljoen frank. In 1956 werden op 9 maanden, 27 kredietverrichtingen gedaan voor een bedrag van 28 miljoen frank. Men kan dus vaststellen dat de vissers

tonnes auront beaucoup de peine à passer par cet endroit si on n'y exécute certains travaux. Les diverses autorités intéressées ont été averties à plusieurs reprises, mais jusqu'à présent rien ou presque rien n'a été fait. Pourtant, il s'agit ici d'un problème urgent pour le port d'Anvers.

Il n'est pas encore possible de déterminer la répercussion de l'exécution du plan Delta sur ce problème. Les différents aspects de la question doivent être examinés au plus tôt, car jusqu'à présent il n'y a aucune étude complète et systématique des difficultés éventuelles inhérentes à l'exécution de ces travaux.

Un autre problème important est posé à notre politique maritime. C'est celui des pétroliers de 100.000 tonnes.

Ce problème est comparable à celui de l'adaptation des aéroports. En effet, on a constaté que les constructeurs d'avions modifient constamment leurs modèles, obligeant ainsi les autorités à adapter l'infrastructure, ce qui entraîne des dépenses considérables à charge de la communauté. La conférence internationale de Caracas s'est occupée de ce problème. Grâce à une meilleure coordination, il sera possible d'éviter dorénavant cet inconvénient.

En matière de transport maritime, on constate le même phénomène. Il est question à l'heure actuelle de construire des pétroliers de 100.000 tonnes, mais aucun des grands ports modernes ne pourra les accueillir. Si l'on aménage des ports pouvant recevoir de tels bâtiments, il n'est pas certain que, dans un an ou deux, il n'y aura pas une nouvelle modification du tonnage. Il convient d'être très prudent dans ce domaine et on peut se demander si un pays comme la Belgique a intérêt à s'adapter immédiatement à cette nouvelle situation.

Après bien des pourparlers, on est parvenu à convaincre l'industrie d'assurer ses propres transports en collaboration avec certains armateurs, notamment dans le domaine du charbon et des minerais. Grâce au crédit maritime, un navire de 14.200 tonnes a pu être acheté et deux autres de même tonnage ont été commandés à des chantiers belges.

Les armateurs américains ont mis au point un nouveau procédé de chargement et de déchargement, qui rend les navires entièrement autonomes. Un tunnel, équipé d'une chaîne mécanique, est aménagé au fond du navire. La cale elle-même est divisée en un certain nombre de compartiments. Au moment du déchargement, on ouvre les valves fermant les différents compartiments de la cale; le charbon ou le minerai tombe sur la chaîne mécanique, qui le transporte vers les élévateurs se trouvant à bord du navire. Ce procédé a au moins décuplé la vitesse de chargement ou de déchargement.

Le même système pourrait être appliqué pour les pétroliers à condition que le tunnel soit soumis à une pression d'eau pendant le voyage, de manière à empêcher l'écoulement du pétrole. Ce principe est d'ailleurs appliqué en Suède pour stocker du pétrole dans des anciennes carrières.

3) Flotte de pêche.

Bien que la pêche ne relève plus du département des Communications, les crédits en faveur de l'extension de la flotte de pêche sont toujours accordés par ce département.

En 1955, 35 opérations de crédit ont été effectuées pour un montant total de 55 millions de francs. Au cours des neuf premiers mois de 1956, on a effectué 27 opérations de crédit pour un montant de 28 millions. On peut donc con-

gebruik maken van de wet van 23 augustus 1948, gewijzigd bij de wet van 7 juni 1947.

Het dient onderlijnd dat de kredieten steeds verleend worden voor de bouw op Belgische werven.

Het wetsontwerp op het Zeevaartonderwijs is thans afhankelijk bij de Senaat. Het zal toelaten officieel de nodige brevetten en diploma's uit te reiken; er stelt zich, op het ogenblik, naar aanleiding van de uitbreiding van de vloot, een ernstig vraagstuk van recrutering van de bemanning. Het is te hopen dat het Nationaal Comité voor Zeevaart-propaganda deze toestand zal kunnen verhelpen.

Hieronder de cijfers van het aantal leerlingen van onze twee nationale Zeevaartscholen.

	Hogere Zeevaartschool Antwerpen	Zeevaartschool Oostende
1950... ..	309	111
1951... ..	266	130
1952... ..	275	147
1953... ..	282	93
1954... ..	340	125
1955... ..	400	119
1956... ..	353	110

C. — Vliegwezen.

Tijdens zijn uiteenzetting stelde de Minister er prijs op het Bestuur van de Burgerlijke Luchtvaart geluk te wensen met het aanzienlijke werk dat het samen met het Ministerie van Buitenlandse Zaken heeft verricht om nieuwe mogelijkheden voor de Belgische handelsluchtvaart te scheppen. De Sabena heeft er trouwens haar commercieel beleid aan aangepast.

Onze eigen nationale maatschappijen worden inderdaad steeds belangrijker en moeten zich trachten te weer te stellen tegen de buitenlandse mededinging. Het gevolg daarvan is dat de interpretatie van de 4^e en 5^e vrijheden hoe langer hoe meer wordt beperkt (internationale overeenkomst I. A. T. A.).

In dit verband moge het nuttig zijn, deze vijf vrijheden nader te omschrijven:

- 1^{ste} vrijheid: het recht van overvliegen;
- 2^{de} vrijheid: het recht van technische landing;
- 3^{de} vrijheid: het recht om in een ander land passagiers en goederen uit een derde land af te zetten;

4^{de} vrijheid: het recht om in een ander land passagiers en goederen uit een derde land aan boord te nemen;

5^{de} vrijheid: volledige koersvrijheid.

Om aan deze beperkingen te ontkomen, heeft de K. L. M. het goede voorbeeld gegeven door een vennootschap te vormen met sommige buitenlandse maatschappijen; zij is b.v. aandeelhoudster in de Ceylon Airways.

De Sabena voert dezelfde politiek, maar men dient te begrijpen dat daaraan voorlopig geen ruchtbaarheid wordt gegeven, om de pogingen die daartoe worden aangewend niet te doen mislukken.

In dit verband, en gelet op het belang van het verkeer tussen België en Kongo, heeft de Sabena er voordeel bij, deel te nemen aan de oprichting van maatschappijen in de Arabische landen, althans indien de internationale toestand het mogelijk maakt. Voor de verbindingen met Kongo heeft zij geen keuze. Zij is verplicht een van de volgende reis-

stater que les pêcheurs font appel à la loi du 23 août 1948, modifiée par la loi du 7 juin 1949.

Notons que les crédits sont toujours octroyés pour la construction dans des chantiers belges.

Le projet de loi sur l'enseignement maritime est actuellement à l'étude au Sénat. Cette loi permettra de délivrer officiellement les brevets et diplômes nécessaires; l'extension de la flotte pose, à l'heure actuelle, un grave problème de recrutement des équipages. Il est à espérer que le Comité national de propagande maritime pourra remédier à cette situation.

Ci-dessous les chiffres du nombre d'élèves de nos deux écoles nationales de navigation.

	Ecole supérieure de navigation à Anvers	Ecole de navigation à Ostende
1950... ..	309	111
1951... ..	266	130
1952... ..	275	147
1953... ..	282	93
1954... ..	340	125
1955... ..	400	119
1956... ..	353	110

C. — Aéronautique.

Au cours de son exposé, le Ministre a tenu à féliciter l'Administration de l'Aéronautique Civile pour le travail considérable qu'elle a accompli de concert avec le Ministère des Affaires étrangères pour créer de nouvelles possibilités pour l'aviation commerciale belge. La Sabena y a d'ailleurs adapté sa politique commerciale.

Les compagnies nationales d'aviation deviennent en effet de plus en plus importantes et doivent essayer de se défendre contre la concurrence étrangère. En conséquence, on assiste à l'augmentation des restrictions dans l'interprétation (convention internationale de I. A. T. A.) des 4^e et 5^e libertés.

A ce sujet, il est sans doute utile de préciser quelles sont ces cinq libertés:

- 1^{re} liberté: droit de survol;
- 2^e liberté: droit d'escale technique;
- 3^e liberté: droit de débarquer dans un autre pays des passagers et des marchandises en provenance d'un pays tiers;
- 4^e liberté: droit d'embarquer dans un autre pays des passagers et des marchandises en provenance d'un pays tiers;
- 5^e liberté: liberté totale de navigation.

Pour remédier à ces restrictions, la K. L. M. a indiqué la voie en s'associant dans la constitution de certaines compagnies d'aviation étrangères, par exemple elle participe à la Ceylon Airways.

La Sabena poursuit la même politique, mais on comprendra qu'il y a intérêt à n'y donner pour le moment aucune publicité sous peine de voir tous les efforts qui sont faits dans ce but voués à l'échec.

Dans cet ordre d'idées, la Sabena, étant donné l'importance que représente pour elle le trafic Belgique-Kongo, a tout intérêt à s'associer, de cette manière, dans la constitution de compagnies dans les pays arabes, si tout au moins la situation internationale le permet. Pour les liaisons avec le Congo, elle n'a pas le choix, il faut qu'elle passe par un des

routes te volgen : Brussel-Beiroet-Khartoum-Stanleystad; Brussel-Kaïro-Stanleystad; Brussel-Tripoli-Kano-Leopoldstad. Via Lissabon en Casablanca is de afstand immers veel langer.

Het zou volstaan dat de Arabische regeringen slechte wil aan de dag leggen om ons op brutale wijze van onze Afrikaanse gebiedsdelen af te snijden, althans wat de luchtverbindingen betreft, en iedereen weet hoe belangrijk deze geworden zijn.

In sommige slecht ingelichte kringen is men geneigd, het belang voor de Sabena van deze verbindingen over de Arabische landen te onderschatten. Men zou kunnen denken dat met de DC 7 C en, *a fortiori*, later met de Boeings geen tussenlandingen meer zullen gemaakt worden. Hierbij wordt evenwel uit het oog verloren dat men in elk geval over noodvliegvelden moet beschikken; veiligheidshalve moet men immers over het recht kunnen beschikken om in geval van nood te landen.

De luchtvloot van de Sabena is thans als volgt samengesteld : 7 Saab Safir, 18 DC 3, 10 C 47, 8 DC 4, 3 DC 6, 8 DC 6 B, 8 S 58, 12 Convairs 440 en 6 DC 7 C.

Van de laatstgenoemde vliegtuigen is het eerste enkele weken geleden in België aangekomen en de rest van de bestelling zal binnenkort volgen. Buiten deze 6 DC 7 C, zijn er nog 4 DC 7 C en 4 Boeings besteld.

De Sabena heeft dus in het totaal tijdens de jongste maanden 10 DC 7 besteld voor een bedrag van 1 miljard 250.000.000 frank, 12 Convairs 440 voor een bedrag van 445.000.000 frank, 4 Boeings voor een bedrag van 1.400.000.000 frank en 8 helikopters S 58 voor een bedrag van 115.000.000 frank.

Deze vloot kan evenwel niet in de behoeften voorzien; de Sabena gaat immers voortdurend vooruit en verwacht dat zij in 1957 circa 700.000 reizigers zal vervoeren, in 1958 circa 850.000 en over enkele jaren meer dan een miljoen. Binnen afzienbare tijd zullen dan ook nieuwe aankopen moeten overwogen worden.

Anderzijds worden de financiële resultaten van onze burgerlijke luchtvaart ook steeds beter. Volgens de ramingen voor het jaar 1956, had het boni 8.000.000 frank moeten bedragen op 31 augustus 1956. Het werkelijk boni nu ging 41.000.000 te boven op dezelfde datum.

In 1955 bedroeg het boni 19.000.000 frank.

Enkele cijfers zullen een duidelijker beeld geven van de voortdurende uitbreiding van het verkeer. In 1938 bedroeg het aantal vervoerde ton/kilometers 2.646.000, in 1955, 95.181.000.

Voor het vrachtvervoer was de beladingsgraad in 1938, 47 %, in 1948, 62,5 %, in 1955, 71,3 %.

Wat het aantal passagiers/km's betreft, hebben wij volgende cijfers : in 1938, 18.000.000; in 1955, 648.000.000.

In 1955 heeft het Parlement een wet goedgekeurd waarbij de waarborg van goede afloop van de Staat wordt verleend aan de door de Sabena uitgegeven leningen voor de aankoop van vliegtuigen. In deze wet werd eveneens een financiële tussenkomst van de Staat in de interesten van deze leningen bepaald. Hier volgt de stand van deze leningen :

1^o Lening van 132.000.000 frank aangegaan bij de Banque de la Société Générale; in 1957 te betalen interesten : 3.300.000 frank. Deze lening zal worden gebruikt voor de aankoop van 12 Convairs en van 3 DC 7 C.

2^o Lening van 17.500.000 dollars, d. i. 875.000.000 Belg. frank bij de National City Bank en de Chase Manhattan Bank. Deze lening is bedoeld om de aankoop van 6 DC 7 te financieren; in 1957 te betalen interesten 17.500.000 frank.

trois itinéraires suivants : Bruxelles-Beyrouth-Khartoum-Stanleyville; Bruxelles-Le Caire-Stanleyville; Bruxelles-Tripoli-Kano-Léopoldville, la liaison par Lisbonne et Casablanca étant bien plus longue.

Il suffirait d'un mauvais vouloir des gouvernements arabes pour que nous soyons brutalement coupés de nos territoires africains tout au moins en ce qui concerne les liaisons aériennes, et tout le monde sait l'importance que celles-ci ont acquise.

Dans certains milieux mal informés, on a tendance à sous-estimer l'importance qu'a pour la Sabena cette possibilité de survoler les pays arabes. On pourrait croire erronément qu'avec les DC 7 C et plus tard *a fortiori* avec les Boeing il ne sera plus nécessaire de faire des escales. Ces militaires perdent de vue qu'il faut de toute façon prévoir des aérodromes de diversion; en effet, il est nécessaire, pour des raisons de sécurité, de disposer d'endroits où atterrir en cas de besoin.

La flotte dont dispose actuellement la Sabena se compose des appareils suivants : 7 Saab Safir, 18 DC 3, 10 C 47, 8 DC 4, 3 DC 6, 8 DC 6 B, 8 S 58, 12 Convair 440 et 6 DC 7 C.

En ce qui concerne ces derniers appareils, le premier vient d'arriver en Belgique il y a quelques semaines et le restant de la commande va suivre sous peu. En dehors de ces 6 DC 7 C, 4 DC 7 C et 4 Boeings ont été commandés.

Ce qui fait que dans l'ensemble, la Sabena a commandé, 10 DC 7 pour un montant de 1.250.000.000 francs, 12 Convair 440 pour un montant de 445.000.000 francs, 4 Boeing pour un montant de 1.400.000.000 francs et 8 hélicoptères S 58 pour un montant de 115.000.000 francs.

Cette flotte demeure insuffisante pour assurer le trafic; en effet, la Sabena, en constante progression, estime qu'en 1957 elle aura à transporter 700.000 voyageurs, en 1958 850.000 et que dans quelques années elle aura dépassé le cap du million. Dès lors, il apparaît nécessaire d'envisager de nouvelles acquisitions dans un avenir prochain.

Les résultats financiers de notre société d'aviation civile sont d'autre part en constante amélioration. Selon les comptes de prévision pour l'année 1956 le boni aurait dû être de 8.000.000 de francs au 31 août 1956. Or le boni réel dépassait les 41.000.000 de francs à la même date.

En 1955, le boni était de 19.000.000 de francs.

Quelques chiffres souligneront davantage l'augmentation de ce trafic. Le nombre de tonnes-kilomètre transportées représentait en 1938, 2.646.000, en 1955, 95.181.000.

Le pourcentage d'occupation pour le trafic fret était en 1938 de 47 %, en 1948 de 62,5 %, en 1955 il était de 71,3 %.

Pour le nombre de kilomètres-passagers les chiffres correspondants sont : 1938 : 18.000.000; 1955 : 648.000.000

En 1955, le Parlement a voté une loi accordant la garantie de bonne fin de l'Etat aux emprunts émis par la Sabena pour l'achat de matériel volant. Cette loi fixait également une intervention financière de l'Etat dans les intérêts de ces emprunts. Il est intéressant de connaître l'état de ceux-ci :

1^o Emprunt de 132.000.000 francs placé auprès de la Banque de la Société Générale, intérêts à payer en 1957, 3.300.000 francs. Cet emprunt a servi à financer l'achat de 12 Convair et de 3 DC 7 C;

2^o Emprunt de 17.500.000 dollars, soit 875.000.000 francs belges auprès de la National City Bank et de la Chase Manhattan Bank. Cet emprunt a servi à financer l'achat de 6 DC 7, les intérêts à payer en 1957 sont de 17 millions 500.000 francs.

3° Tijdelijke lening van 5.750.000 dollar bij de Bank voor Internationale Betalingen en van 56.500.000 frank bij de Banque Lambert. Deze leningen zullen worden terugbetaald tegen het einde van het jaar.

4° Nog niet geplaatste lening van 7.000.000 dollar, hetzij 350.000.000 Belgische frank, tot betaling van 12 Convair; interesten voor 1957 te voorzien, maxima 9.625.000 frank indien de lening vanaf het begin van het jaar wordt aangegaan.

5° Lening van 1.825.000 \$, hetzij 91.250.000 frank, bij de National City Bank of New York, hetgeen overeenstemt met 75 % van de koopprijs van helikopters S 58; interesten in 1957 : 1.825.000 frank.

Het is van belang aan te stippen dat de uitbreiding van het personeel de aangroei van het verkeer niet heeft gevolgd. Inderdaad, indien het personeel in 1953 uit 6.259 leden bestond, voor 104.495.000 ton/kilometer, zal het personeel in 1957 9.280 leden tellen voor 190.000.000 vervoerde ton/kilometer.

Tegelijk met de inspanning die moest worden gedaan op gebied van uitrusting van de maatschappij in vlieg-materieel moest eveneens een grote inspanning gedaan worden voor de aanwerving van het personeel. Van 1952 af werd een school voor burgerlijke luchtvaart door de Staat daartoe opgericht, waarvoor de Sabena financieel tussenkomt. Hierna volgen de uitslagen van deze school.

Aantal toegelaten leerlingen na geneeskundig onderzoek en psycho-technische test	115
Aantal leerlingen wegens onbekwaamheid uitgesloten na de vluchtproeven	68
Aantal kandidaten die werden gevormd en ter beschikking gesteld van de Sabena	47

Er weze opgemerkt dat men gepoogd heeft een beroep te doen op militaire piloten, maar men heeft moeten vaststellen dat zo deze laatsten soms, militair gezien, zeer grote krachttouren uitvoeren, zij op het gebied van de burgerlijke luchtvaart technisch niet aan de vereisten beantwoorden. Op 197 kandidaten die zich in de loop van het jaar 1956 hebben aangeboden, zijn er slechts 55 voor de proeven geslaagd.

Het Ministerie van Verkeerswezen en het Ministerie van Landsverdediging onderzoeken thans welke maatregelen zouden moeten genomen worden ten einde deze toestand te verhelpen.

Op 8 mei 1956, ten slotte, werd een interministerieel comité voor luchtvaartpropaganda opgericht, dat afgevaardigden telt van de ministeries van Openbaar Onderwijs, Landsverdediging en Verkeerswezen, ten einde de inspanningen samen te bundelen welke deze drie departementen doen op het gebied van de propaganda om de belangstelling van de jeugd voor de luchtvaartloopbaan op te wekken. Met hetzelfde doel heeft het Bestuur gezorgd voor de uitbreiding van het Nationaal Centrum voor Zweefvliegen te Saint-Hubert en heeft het bijgedragen tot de uitbreiding van de burgerlijke luchtvaartclubs.

D. — Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Op het programma van de N. M. B. S. voor 1957 staan als grote werken vermeld de vernieuwing van de stations Luik-Guillemins en Mechelen, de afschaffing van tal van overwegen en ten slotte het bouwen van wegstations voor autobussen te Kortrijk, Namen, Hasselt en Sint-Niklaas.

De electrificering zal worden voortgezet op de vakken Antwerpen-Essen, Jemeppe-sur-Sambre-Charleroi-Luttre en Waver-Leuven. Met betrekking tot de vernieuwing van

3° Emprunt intérimaire de 5.750.000 dollars auprès de la Banque de Règlements Internationaux et de 56.500.000 francs auprès de la Banque Lambert. Ces emprunts seront remboursés d'ici la fin de l'année.

4° Emprunt de 7.000.000 de dollars soit 350.000.000 de francs belges pour le paiement de 12 Convair, non encore placé; intérêts à prévoir en 1957 au maximum 9.625.000 fr. si l'emprunt est conclu dès le début de l'année.

5° Emprunt de 1.825.000 \$, soit 91.250.000 francs, auprès de la National City Bank of New-York, ce qui représente 75 % du prix d'achat des hélicoptères S 58; intérêts en 1957 : 1.825.000 francs.

Il vaut d'être souligné que l'accroissement du personnel n'a pas suivi l'accroissement du trafic. En effet, si en 1953 le personnel se composait de 6.259 membres pour 104.495.000 tonnes/km; en 1957 il y aura 9.285 membres pour 190 millions de tonnes/km transportées.

Parallèlement à l'effort à faire dans le domaine de l'équipement de la société en matériel volant il a fallu faire un gros effort pour le recrutement du personnel. Dès 1952 une école civile d'aviation fut créée par l'Etat à cet effet dans laquelle la Sabena participe financièrement. Ci-après les résultats de cette école.

Nombre d'élèves admis après examen médical et test psycho-technique	115
Nombre d'élèves exclus pour incapacité après les épreuves de vol	68
Nombre de candidats qui ont été formés et mis à la disposition de la Sabena	47

On a fait un essai avec des pilotes militaires, mais on a dû constater que si ceux-ci étaient capables de très grandes prouesses au point de vue de l'aviation militaire, ils étaient techniquement insuffisants dans le domaine de l'aviation civile. Sur 197 candidats, qui se sont présentés au cours de l'année 1956, 55 seulement ont réussi les épreuves.

Le Ministère des Communications et le Ministère de la Défense Nationale examinent actuellement quelles sont les mesures à prendre pour remédier à cet état de choses.

Enfin, le 8 mai 1956, il a été créé un comité interministériel de propagande aéronautique qui comporte les délégués des ministères de l'Instruction Publique, de la Défense Nationale et des Communications pour coordonner les efforts que font ces trois départements dans le domaine de la propagande en vue d'intéresser la jeunesse à la carrière aéronautique. Dans le même but, l'Administration a consacré des efforts au développement du Centre National de Vol à Voile à Saint-Hubert et a contribué au développement des clubs d'aviation civile.

D. — Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

Le programme des réalisations de la S. N. C. B. pour l'année 1957 comporte parmi les grands travaux le renouvellement des gares de Liège-Guillemins et de Malines, la suppression de nombreux passages à niveau et enfin la construction de gares routières pour autobus à Courtrai, Namur, Hasselt et Saint-Nicolas.

Dans le domaine de l'électrification, seront continués les travaux sur les tronçons Anvers-Essen, Jemeppe-sur-Sambre-Charleroi-Luttre et Wavre-Louvain. En ce qui

het rollend materieel werd de Staat bereid gevonden bij te dragen tot de financiering van een bestelling van 450 metalen wagens ter vervanging van houten materieel, alsmede van een bestelling van 2.350 kipwagens.

In overleg met de Bundesbahn heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in 1956 van Oostende-Brussel naar München een auto-trein geprobeerd, die bij het publiek grote bijval oogstte. De Maatschappij onderhandelt thans met de Italiaanse spoorwegen om met dit experimenteren voort te gaan op de lijn Oostende-Bazel-Milaan-Rome en met de Franse spoorwegen op de lijn Oostende-Brussel-Lyon-Marseille.

Het materieel, dat gebruikt wordt voor het vervoer van auto's met die treinen, bestaat uit vroegere houten rijtuigen, die volledig dicht zijn en in de centrale werkplaatsen te Merelbeke werden omgebouwd. De ingenieurs van die werkplaatsen hebben een vernuftig systeem uitgevonden, dank zij hetwelk de auto's in die wagons derwijze geklemd zitten dat de hoogst mogelijke veiligheid is bereikt.

De N. M. B. S. zal in 1957 haar proefnemingen met Europese sneltreinen voortzetten in samenwerking met de andere maatschappijen van West-Europa. Op dit gebied zal evenwel rekening moeten gehouden worden met een steeds mogelijke brandstofschaarste. De N. M. B. S. heeft met Duitsland onderhandelingen aangeknoopt voor het bouwen van een super-saffier, maar spijtig genoeg hebben de Belgische industriëlen het daaraan verbonden risico niet op zich durven nemen. Wij zullen er dus genoegen moeten mede nemen Duits materieel te huren. En gesteld zelfs dat Belgische industriëlen eens met die bouw beginnen, dan zouden zij in ieder geval nog van het buitenland afhangen voor het bouwen van lichte Dieselmotoren, daar de Belgische industrie op dit gebied geen ervaring heeft.

Er werden proeven gedaan met prototypes van de nieuwe metalen rijtuigen, waarvan de resultaten volstrekt bevredigend waren; met betrekking tot de geluidsdemping, b. v. schijnen onze wagons beter te zijn dan de Duitse van hetzelfde type. De Maatschappij heeft architecten belast met het ontwerpen van de binneninrichting van de rijtuigen.

Met betrekking tot de electrificering van het vak Luik-Aken, werden besprekingen gevoerd met de Duitse minister van Spoorwegen. Daaruit is gebleken dat de Bundesbahn een geheel nieuwe richting heeft moeten geven aan haar beleid inzake aanleg van spoorlijnen en electrificering, omdat de Duitse Staat verplicht was toe te geven inzake het graven van het Moezelkanaal. Daar Hamburg en Bremen spoorhavens blijven, moesten alle beschikbare kredieten uitsluitend voor de Rijnlijn worden besteed. Aangezien het vak Luik-Keulen voor de Duitsers niet een van de belangrijkste assen is op de Rijnlijn, zal het nog jaren duren vooraleer zij met de aanleg ervan beginnen. Er blijft echter nog een zwakke hoop dat de werken vóór 1961 zullen worden aangevat.

In verband met het probleem « diesel- of elektrische tractie » verklaarde de Minister dat de electrificering op grote schaal noodzakelijk is. Het lijkt geen twijfel dat goede resultaten werden bereikt met Dieseltractie. De jongste gebeurtenissen hebben echter de afhankelijkheid en de kwetsbaarheid van Europa inzake voorziening van vloeibare brandstof aangetoond.

Bovendien schijnt het vast te staan dat een nieuwe vermindering van de electriciteitsprijs te voorzien is. Alles wijst er op dat, wanneer wij een atoomkrachtcentrale zullen gebouwd hebben, de elektrische stroom niet meer zal kosten dan nu, integendeel. Het kan dus niet betwist worden dat de toekomst in de electrificering ligt.

Met betrekking tot de electrificering van onze axiale lijn

concerne le renouvellement du matériel roulant, l'Etat a consenti à participer au financement d'une commande de 450 voitures métalliques en remplacement de matériel en bois et d'une commande de 2.350 wagons tombereaux.

En accord avec la Bundesbahn, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a expérimenté en 1956 un train-auto d'Ostende-Bruxelles à Munich. Celui-ci a remporté un succès remarquable auprès du public. Actuellement, la Société s'est mise en rapport avec les Chemins de Fer italiens afin de poursuivre cette expérience sur l'itinéraire Ostende-Bâle-Milan-Rome et avec les Chemins de Fer français sur l'itinéraire Ostende-Bruxelles-Lyon-Marseille.

Le matériel utilisé pour le transport des autos par ces trains est constitué par d'anciens wagons en bois complètement fermés qui ont été adaptés dans les Ateliers centraux de Merelbeke. Les ingénieurs de ces ateliers ont mis au point un système ingénieux de blocage des voitures dans ces wagons, assurant toute la sécurité souhaitable.

Au cours de l'année 1957, la S. N. C. B. poursuivra ses expériences des trains express européens en coopération avec les autres sociétés d'Europe occidentale. Il faudra cependant tenir compte dans ce domaine de la pénurie de combustible toujours possible. La S. N. C. B. a entamé des négociations avec l'Allemagne pour la construction d'un super-saphir; malheureusement, les industriels belges n'ont pas osé courir le risque d'une telle fabrication. Nous devrons donc nous contenter de louer du matériel allemand. Même si les industriels belges entreprenaient un jour une telle fabrication, ils seraient de toute façon tributaires de l'étranger pour la construction de Diesel légers, l'industrie belge n'ayant pas d'expérience dans ce domaine.

Des essais des prototypes des nouvelles voitures métalliques ont été faits; ces résultats ont été absolument transcendants et il semble que, du point de vue de l'insonorisation, par exemple, nos voitures sont mieux conçues que les voitures similaires allemandes. La Société a chargé des architectes de dessiner l'aménagement intérieur des voitures.

En ce qui concerne l'électrification du tronçon Liège-Aix-la-Chapelle, des pourparlers ont eu lieu avec le ministre allemand des Chemins de fer. De cet échange de vues il est apparu que l'Etat allemand s'étant vu dans l'obligation de concéder la construction du canal de la Moselle, la Bundesbahn a dû orienter sa politique de construction et d'électrification d'une façon toute nouvelle. Les ports de Hambourg et de Brême restant des ports ferroviaires, tous les crédits disponibles ont dû être investis uniquement dans la ligne du Rhin. Comme le tronçon Liège-Cologne ne constitue pas pour les Allemands un des axes principaux sur la ligne du Rhin, ils n'entreprendront pas cette construction avant de nombreuses années. Il subsiste cependant un léger espoir que les travaux soient malgré tout entamés avant 1961.

En ce qui concerne le problème « dieselisation » ou « électrification », le Ministre a déclaré que l'électrification à outrance s'impose. Il est hors de doute que de bons résultats ont été obtenus par le système Diesel. Cependant, les événements récents ont démontré la dépendance et la vulnérabilité de l'Europe dans le domaine de la livraison du combustible liquide.

En outre, il semble acquis que nous allons vers une diminution nouvelle du prix de l'électricité. Tout démontre que lorsque nous aurons pu construire une centrale thermodynamique nucléaire, le prix du courant ne sera pas plus cher, au contraire, qu'il ne l'est actuellement. Il est donc incontestable que l'avenir réside dans l'électrification.

En ce qui concerne l'électrification de notre ligne axiale

naar Frankrijk, over Bergen, hebben wij geen vooruitgang geboekt. De franse spoorwegen gebruiken eenfasige stroom van 25.000 volt op de noorderlijn; zij zullen dezelfde stroom gebruiken op de lijnen Parijs-Rijsel en Parijs-Aulnoye. Om de verbinding tussen beide netten met verschillende standaard tot stand te brengen zou men elektrische locomotieven voor twee stroomsoorten kunnen bouwen. Maar het is de vraag of dergelijke dure locomotieven wel rendend zouden zijn. Te meer daar ze slechts op één enkele lijn zouden kunnen ingelegd worden. Het vraagstuk is voorts nog niet opgelost.

Zoals hoger gezegd, werden 450 metalen rijtuigen bij privé-bedrijven besteld. Bovendien zijn 100 rijtuigen in opbouw bij de Centrale Werkplaatsen te Mechelen, waar tevens 40 motortreinen worden gebouwd. Aldus zal het binnenkort mogelijk zijn een duizental houten rijtuigen buiten gebruik te stellen. Vervolgens zal moeten gedacht worden aan het bouwen van een tweede reeks rijtuigen. Bij de aanbesteding van de eerste reeks, hebben de Belgische constructeurs van spoorwagens niet dadelijk ingezien hoe belangrijk deze bestelling op lange termijn was. Het opgelegde lastenboek beviel hun niet. De centrale werkplaatsen te Mechelen hebben dan een volledige kostprijs berekend met inachtneming van alle lasten en verplichtingen van een gewone constructeur. Aldus had men een vergelijkingspunt en kon men vanwege de constructeurs uit de privé-sector prijsverminderingen bekomen op hun aanbod.

Aan de industriëlen werd bovendien een tweede voorwaarde opgelegd alvorens de bestelling definitief werd. Er zou namelijk een commissie opgericht worden, samengesteld uit afgevaardigden van de constructeurs, van de N.M.B.S., van de vakverenigingen en van de Bedrijfsraad voor het roland materieel. Deze commissie was belast met het toezicht op de werken bij de diverse constructeurs. Zij had natuurlijk niet tot taak de oplevering van het materieel na te gaan, zij moest daarentegen uitsluitend onderzoeken hoe het werk bij de diverse constructeurs opgevat werd ten einde er zich rekenschap van te geven of laatstgenoemden ter gelegenheid van deze bestelling wel degelijk de gewenste reconversie nastreefden. Dank zij dit streven naar rationalisatie zal later een selectie kunnen toegepast worden, waarbij sommige werkplaatsen die de vereiste inspanningen niet geleverd hebben, zullen uitgeschakeld worden. De bedoeling is de Belgische nijverheid een kans te gunnen om op de internationale markt haar vroegere rang te heroveren.

Wat de oplossing van de financiële vraagstukken van de N. M. B. S. betreft wordt de destijds aangevatte inspanning voortgezet. Het verkeer neemt voortdurend toe en de rentabiliteit van de Maatschappij heeft thans coëfficiënt 3 bereikt in vergelijking met de vóóroorlogse periode. Spijtig genoeg wordt de Maatschappij steeds vóór nieuwe problemen gesteld. Dit was onder meer het geval met de perkwatie van de pensioenen, waardoor een nieuwe tussenkomst van 410 miljoen noodzakelijk werd; hetzelfde geval doet zich voor met de 45-uren week. Op dit gebied hebben de vakverenigingen eens te meer blijk gegeven van begrip ten opzichte van de moeilijke toestand van de Maatschappij: zij hebben zich akkoord verklaard met een geleidelijke toepassing van bedoelde maatregel, met dien verstande dat, in voorkomend geval, de overuren zullen vergoed worden, hetzij met verlofdagen, hetzij in geld.

Deze maatregel betekent echter een nieuwe handicap voor de Maatschappij. In dit verband is het verkeerd te beweren — zoals men dikwijls doet — dat de financiële toestand van het personeel van de Maatschappij voordeliger is dan die van het Rijkspersoneel. Deze bewering is onjuist, althans voor een hele reeks ambtenaren. Zo valt b.v. het vraagstuk van het minimum-uurloon van 20 frank,

avec la France, via Mons, nous n'avons pas progressé. Les Chemins de fer français emploient du 25.000 volts monophasé sur la ligne du Nord; ils emploieront le même courant sur Paris-Lille et Paris-Aulnoye. Pour assurer la liaison entre les deux réseaux électrifiés selon un standard différent, on pourrait concevoir la construction de locomotives électriques bi-courant. Mais la question est de savoir si des locomotives semblables, très coûteuses, seraient rentables. D'autant plus qu'elles ne pourraient être utilisées que sur un seul trajet. Quoi qu'il en soit, le problème est tenu en suspens.

Comme il a été exposé plus haut, 450 voitures métalliques ont été commandées à l'industrie privée. En outre, les Ateliers Centraux de Malines ont 100 voitures en construction, et 40 autorails. Ceci nous permettra de supprimer d'ici très peu de temps un bon millier de voitures en bois. A ce moment-là il y aura lieu de songer à la deuxième tranche de construction de voitures. Lors de l'adjudication de la première tranche, les constructeurs belges de matériel roulant n'ont pas saisi immédiatement l'intérêt à long terme de cette commande. Le cahier des charges qu'on leur avait imposé ne leur convenait pas. Les Ateliers Centraux de Malines ont établi un prix de revient complet, tenant compte de toutes les charges et obligations d'un constructeur ordinaire. Cette façon de faire a permis de procéder à certaines comparaisons et d'obtenir ainsi des rabattements sur les prix trop élevés demandés par les constructeurs du secteur privé.

Une autre condition avait été imposée avant que la commande ne soit réellement passée aux industriels. Elle consistait dans la création d'une commission composée des délégués des constructeurs, de la S. N. C. B., des syndicats ouvriers et du Conseil Professionnel du Matériel roulant. Celle-ci était chargée de surveiller le travail chez les différents adjudicataires. Il ne s'agissait pas, bien entendu, de lui laisser les soins de la réception du matériel; elle devait uniquement étudier la façon de concevoir le travail chez les différents participants afin de s'assurer si, à la faveur de cette commande, ils feraient effectivement l'effort de reconversion que l'on demandait d'eux. Cette tentative de rationalisation permettra de faire plus tard une sélection au détriment de certains ateliers qui n'auront pas fait l'effort nécessaire. Le but poursuivi est de permettre à l'industrie nationale, à la faveur de ces commandes, de reconquérir sur le marché international la place qu'elle y occupa jadis.

En ce qui concerne la solution à apporter aux problèmes financiers devant lesquels se trouve la S. N. C. B., l'effort entrepris il y a quelques années se poursuit. Le trafic augmente constamment et actuellement la rentabilité de la Société est au coefficient 3 par rapport à l'avant-guerre. Malheureusement, la Société se voit constamment confrontée avec de nouveaux problèmes. Cela a été le cas, notamment, pour la péréquation des pensions qui a imposé une charge nouvelle de 410 millions; c'est le cas encore pour la semaine de 45 heures. Dans ce dernier domaine, les syndicats ouvriers, une fois de plus, ont fait preuve de compréhension à l'égard de la situation difficile dans laquelle se trouvait la Société: ils ont marqué leur accord pour appliquer cette mesure par étapes en compensant éventuellement les heures supplémentaires, soit par des congés, soit par des indemnités.

Mais la mesure prise constitue malgré tout un nouvel handicap pour la Société. Dans le même ordre d'idées, il est faux de prétendre, comme c'est souvent le cas, que la situation pécuniaire des agents de la Société est plus avantageuse que celle des agents de l'Etat. Cette affirmation est inexacte, tout au moins pour toute une série d'agents. C'est ainsi que le problème du salaire horaire minimum de

dat bij de Staat praktisch geen moeilijkheden oplevert, uiterst moeilijk op te lossen bij de Nationale Maatschappij. Vele weddeschalen van het personeel van de Maatschappij zijn lager dan die van de Staat, en het wordt hoog tijd deze legende voorgoed de wereld uit te helpen.

De Algemene Directie tracht thans een ander nadeel te verhelpen dat zich stilaan in de Maatschappij had genesteld, nl. een overdreven boekhouding en bureaucratie. Het is juist dat er nergens zo'n volmaakt statistisch systeem bestaat als in de Nationale Maatschappij. Jammer genoeg weegt dit systeem op de rentabiliteit en moet het vereenvoudigd worden.

E. — Toerisme.

Sedert enkele jaren heeft het Departement gepoogd de kredieten te verhogen waarover het Commissariaat-Generaal voor Toerisme beschikt op de verschillende gebieden die tot zijn bevoegdheid behoren. Zo had men b.v. voor de propaganda 10.000.000 frank op de begroting voor 1950 uitgetrokken. Thans zijn die kredieten tot 24.500.000 frank gestegen. Op het gebied van de uitrusting zijn de kredieten van 11.900.000 tot 17.500.000 frank gestegen. Inzake volkstoerisme, ten slotte, bedragen de kredieten, die in 1953 nog 15.000.000 beliepen, thans 32 miljoen.

Het is niet overbodig de aandacht te vestigen op de rentabiliteit van deze inspanningen. Volgens de Nationale Bank bedroegen de inkomsten aan Amerikaanse dollars ingevolge het toerisme, 126.000.000 frank in 1951, en 502.000.000 fr. in 1955. Voor de landen met andere dan dollardeviezen luidt de vergelijking als volgt : 1.143.000.000 in 1951 en 2.591.000.000 in 1955.

Een speciale vermelding verdient de inspanning die op het gebied van het volkstoerisme werd gedaan. In deze sector werd de accommodatie aanzienlijk uitgebreid. Er zijn thans 6.782 bedden, en in 1955 werden in de tehuizen voor volkstoerisme 342.640 overnachtingen geboekt.

Het Departement heeft zich ook ingespannen voor de oprichting van jeugdherbergen. De allernieuwste bevindt zich te Brugge en is een model op dit gebied. De geestesgesteldheid bij de jongeren is niet dezelfde gebleven. Wel dra zal men de afschaffing van de slaapzalen moeten overwegen, om ze door kamertjes te vervangen.

F. — Regie der Luchtwegen.

De Regie der Luchtwegen is ertoe verplicht geweest al haar inspanningen te concentreren op de inrichting van de Nationale Luchthaven te Melsbroek. Een zeker aantal miljoenen werden echter bestemd voor het vliegveld te Oostende dat bij uitstek als afleidingsvliegveld kan dienen.

De besprekingen met de Antwerpse overheden hebben de gevaren in het licht gesteld die aan het gebruik van het vliegveld te Deurne verbonden zijn.

De grondvesten van de nieuwe luchthaven zijn thans beëindigd. De wereldtentoonstelling van 1958 is voor onze nationale luchthaven een kans om plaats te nemen onder de grote wereldluchthavens. In 1958, inderdaad, zullen alle grote luchtvaartmaatschappijen hun toestellen te Melsbroek doen landen; indien zij er alle wenselijke faciliteiten vinden, zullen zij ongetwijfeld ertoe gebracht worden Melsbroek als een van hun regelmatige landingsplaatsen te behouden. De inspanning die door de Regie der Luchtwegen werd gedaan is meermaals in het licht gesteld geworden. Zelfs werd kritiek geoefend op de financiële vastlegging. Een dergelijke inspanning wordt echter niet alleen in België gedaan; voor alle buitenlandse vliegvelden zijn de overheden verplicht belangrijke kapitalen te investeren om de

20 fr., qui ne présente pratiquement pas de difficultés à l'Etat, est extrêmement difficile à résoudre par la Société Nationale. Beaucoup de barèmes d'agents de la Société sont inférieurs à ceux de l'Etat et il importe de mettre fin, une fois pour toutes, à cette légende.

La Direction Générale s'attache actuellement à supprimer un autre inconvénient qui, peu à peu, s'était installé au sein de la Société : celui de la surcomptabilité et de la bureaucratie. Il est exact de dire que nulle part ailleurs il n'existe un système statistique aussi parfait que celui de la Société Nationale. Malheureusement, ce système pèse sur la rentabilité et une simplification s'impose.

E. — Tourisme.

Depuis quelques années, le Département s'est attaché à augmenter les crédits mis à la disposition du Commissariat Général au Tourisme dans les différents domaines relevant de sa compétence. C'est ainsi, que, par exemple, dans le domaine de la propagande, il y avait au budget de 1950, 10.000.000 de francs. Actuellement, ce crédit est passé à 24.500.000 francs. Dans le domaine de l'équipement, les crédits sont passés de 11.900.000 francs à 17.500.000 francs. Enfin, en ce qui concerne le tourisme social, les crédits, de 15.000.000 en 1953, sont actuellement de 32 millions.

Il n'est pas inutile de souligner la rentabilité de ces efforts. On estime ainsi que les rentrées en dollars américains provenant du tourisme, qui étaient, en 1951, selon la Banque Nationale, de 126.000.000 francs, atteignaient en 1955 502.000.000 francs. Pour les pays à devises autres que le dollar, la comparaison est la suivante : 1.143.000.000 en 1951; 2.591.000.000 en 1955.

Soulignons tout particulièrement l'effort fait dans le domaine du tourisme social. Dans ce secteur, la capacité de réception a été considérablement augmentée. Elle est actuellement de 6.782 lits et, pendant l'année 1955, 342.640 nuitées ont été enregistrées dans les homes de tourisme social.

Le Département a aussi consacré ses efforts à la création d'auberges de jeunesse. Celle créée récemment à Bruges, est un modèle en son genre. Mais la mentalité se modifiant chez les jeunes, il faudra bientôt envisager la suppression des dortoirs communs et leur remplacement par des chambrettes.

F. — Régie des Voies Aériennes.

La Régie des Voies Aériennes a été dans l'obligation de concentrer tous ses efforts sur l'aménagement de l'Aérodrome National de Melsbroek. Un certain nombre de millions ont cependant été consacrés à l'Aérodrome d'Ostende, champ de diversion par excellence.

Les conversations menées avec les autorités anversoises ont mis en lumière le danger que représente l'utilisation de l'aérodrome de Deurne.

Les fondations de la nouvelle Aérogare de Melsbroek sont actuellement terminées. L'Exposition Universelle de 1958 constitue l'occasion pour notre aérodrome national de prendre place dans le concert des grands aérodromes mondiaux. En effet, en 1958, toutes les grandes compagnies étrangères verront leurs appareils atterrir à cet aérodrome; si elles y trouvent les commodités désirables, elles seront sans doute amenées à conserver Melsbroek comme une de leurs escales régulières. L'effort accompli par la Régie des Voies Aériennes a été souvent souligné; on a même critiqué l'immobilisation financière qu'il a amenée. Il n'y a cependant pas qu'en Belgique qu'un tel effort se fasse. Dans tous les aérodromes étrangers, les autorités sont obligées d'investir des capitaux importants pour mettre les installa-

installaties te doen beantwoorden aan het belang van het verkeer.

Ofschoon Zürich over een modern vliegveld beschikt, hebben de kantonale overheden een krediet van 110.000.000 Zwitserse frank goedgekeurd om dit vliegveld om te bouwen.

Evenzo heeft de gemeenteraad van Amsterdam voor Schiphol een krediet van 123.000.000 gulden goedgekeurd om de modernisering van dit vliegveld te verzekeren.

De stad Nice heeft zopas haar nieuwe luchthaven ingehuldigd en de stad Marseille zal weldra eveneens overgaan tot grote moderniseringswerken.

Wanneer de straalvliegtuigen algemeen gebruikt zullen worden zal het volstrekt noodzakelijk zijn, zo men wil voorkomen dat de grote luchtvaartmaatschappijen andere landingsplaatsen zouden kiezen, dat Melsbroek, zoals de andere vliegvelden, alle vereiste veiligheidsvoorwaarden zou bieden.

Het probleem van het veralgemeend gebruik van straalvliegtuigen heeft heel wat gevolgen op menig gebied, en de nieuwe bouwwerken moeten in functie van dit gebruik overwogen worden.

Aldus moet een systeem worden uitgedacht om de grote straalvliegtuigen dichtbij het vliegstation te brengen; het is immers onmogelijk ze met eigen middelen in de nabijheid van het vliegstation te laten komen, want zulks zou alle ruiten stuk doen springen. Ook voor de voegen van de startbaan zal een oplossing moeten gezocht worden. De bevoegde Franse administratie heeft een vernuftig systeem uitgedacht om de spanning achteraf te regelen. Met bedoeld systeem zijn er geen voegen meer. De betonlaag is slechts 18 cm dik, maar ze rust op een zandbedding die als een kogellager werkt. Deze oplossing wordt thans in België bestudeerd door een met dit doel opgerichte studiegroep.

G. — Nationaal Bureau voor de voltooiing van de Noord-Zuidverbinding.

Het N. B. V. houdt zich thans bezig met de urbanisatie van de omgeving der grote stations :

voertuigentunnel op de Fonsnylaan;
tramtunnel in de omgeving van het Zuidstation;

ontuiming van de toegangswegen tot het Noordstation;
in samenwerking met het departement van Openbare Werken, inrichting van de omgeving van het Centraal Station (Albertinabibliotheek, parkings, nieuwe straten).

Het Bureau heeft zich ook bezig gehouden met de afwerking van de spoorweginstallaties in het Noord- en in het Zuidstation, alsmede van de voor de N. M. B. S. bestemde administratieve gebouwen.

Met de instemming van de diensten voor de Stedebouw heeft het Bureau sommige percelen verkocht voor de oprichting van de nieuwe Munt (tegenover de Nationale Bank), het administratief centrum; een gebouw voor particulier gebruik (oud Noord-station) en een parking (zelfde perceel).

Zoals reeds hoger gezegd, is het N. B. V. eveneens belast met de oprichting van het sorteerbureau voor de postdiensten van Brussel X. In dit gebouw zullen alle sorteediensten van de Brusselse agglomeratie samengebracht worden, wat een besparing aan personeel en tijd zal meebrengen.

De rechtstreekse aansluitingen met het spoorwegnet werden zeer nauwkeurig berekend.

tions en concordance avec l'importance du trafic.

Bien que l'aérodrome de Zürich possédât un aérodrome moderne, les autorités du canton ont voté un crédit de 110.000.000 de francs suisses pour procéder à sa transformation.

De même, le Conseil communal d'Amsterdam a voté un crédit de 123.000.000 de florins pour assurer la modernisation de l'aérodrome de Schiphol.

La ville de Nice, d'autre part, vient d'inaugurer sa nouvelle aérogare et la ville de Marseille va commencer également de grands travaux de modernisation.

Lorsque les avions à réaction seront d'un usage courant, il deviendra indispensable que Melsbroek, au même titre que les autres aérodromes, offre toutes les conditions de sécurité qu'on est en droit d'escompter sous peine de voir les grandes compagnies aériennes choisir d'autres escales.

Le problème de l'utilisation généralisée des avions à réaction est extrêmement lourd de conséquences à plusieurs points de vue et c'est en fonction de cette utilisation qu'il faut envisager les constructions nouvelles.

Par exemple, il faudra mettre au point un système de traction pour amener les grands avions à réaction à proximité de l'aérogare; il est en effet exclu de les laisser approcher de l'aérogare par leurs propres moyens, sous peine de voir toutes les verrières voler en éclats. Dans le même ordre d'idées, il faudra trouver une solution au problème du rejointoiement du tarmac. L'administration française compétente a mis au point un système extrêmement ingénieux qui permet de régler la précontrainte après coup. Ce système supprime également les joints. La couche de béton n'a que 18 centimètres d'épaisseur mais elle repose sur un lit de sable qui forme roulement à bille. Cette solution fait actuellement l'objet en Belgique d'une étude au sein d'un groupe de travail qui a été constitué à cet effet.

G. — Office National pour l'achèvement de la Jonction Nord-Midi.

L'O. N. J. s'occupe, à l'heure actuelle, de l'urbanisation dans les environs des grandes gares :

tunnel pour véhicules à l'avenue Fonsny;
tunnel pour tramways dans les environs de la gare du Midi;

dégagement des abords de la gare du Nord;
aménagement, en collaboration avec le Département des Travaux Publics, des abords de la gare Centrale (Bibliothèque Albertine, parkings, nouvelles rues).

Il s'est occupé aussi de l'achèvement des installations ferroviaires à la Gare du Nord et à la Gare du Midi, ainsi que des bâtiments administratifs destinés à la S. N. C. B.

En accord avec les services de l'Urbanisme, il a procédé à la vente de certains terrains sur lesquels seront ou ont été érigés le nouvel Hôtel des Monnaies (en face de la Banque Nationale), le complexe administratif, un bâtiment à usage privé (ancienne gare du Nord) et un parking (même terrain).

Comme on l'a déjà dit, l'O. N. J. est chargé également de la construction du bureau de tri postal de Bruxelles X. Dans ce bâtiment seront concentrés tous les bureaux de tri de l'agglomération bruxelloise, ce qui permettra des économies appréciables de personnel et de temps.

Les liaisons directes avec le réseau ferroviaire ont été étudiées avec un soin tout particulier.

Wanneer dit bureau in 1959 klaar komt zal het het modernste sorteerbureau in Europa zijn.

Het N. B. V. werd eveneens belast met de oprichting en de inrichting van een sorteerbureau te Luik X.

Deze beslissing werd opgedrongen door het feit dat het Bureau op dit gebied een ganz bijzondere ondervinding heeft opgedaan.

H. — R. T. T.

In 1956 is het aantal abonnees van de R. T. T. met 34.000 gestegen. Men verwacht in 1957 een nieuwe stijging met 35.000 eenheden. De bedrijfsontvangsten worden voor 1957 geraamd op 3.678.000.000 frank, tegen 3 miljard 393.000.000 frank in 1956. In weerwil van de zware financiële lasten die met de automatisering en de modernisering van het net gepaard gaan, zal men in 1957 opnieuw een aanzienlijk batig saldo boeken.

De algehele automatisering wordt in versneld tempo voortgezet; waarschijnlijk zal zij in 1961 volledig voltooid zijn. Men heeft echter nu reeds met moeilijkheden af te rekenen, wegens de uiterst snelle ontwikkeling van de techniek. De thans bestelde automatische kantoren zijn reeds verouderd. De Rotary- en Strowger-systemen zullen wel dra, dank zij het gebruik van een transistor, door een semi-elektronisch systeem worden vervangen. Een dergelijke post ligt trouwens ter studie en zal in het R. T. T.-paviljoen op de Tentoonstelling van 1958 worden tentoongesteld. Op dit gebied streven wij trouwens al de andere Europese landen voorbij.

De volledige automatisering werd tot stand gebracht van Brussel naar Parijs, van Brussel naar Rijsel en van Brussel naar Luxemburg. Jammer genoeg zijn de buitenlandse netten nog niet uitgerust om dit ook in de omgekeerde richting te doen. Over enkele maanden zal het net van het Groot-hertogdom rechtstreeks in verbinding kunnen treden met al de abonnees van het Belgische net. Nu reeds kunnen 75 % van de Belgische abonnees rechtstreeks met de abonnees van het Groot-hertogdom een gesprek voeren. Het Belgisch kerngetal 066 is trouwens voorbehouden voor Luxemburg, dat aldus in ons eigen net is opgenomen.

De Regie van T. T. is eveneens klaar om de automatisering naar Nederland aan te vatten. Daar het net van onze noorderburen echter nog niet geautomatiseerd is, hebben zij ons verzocht nog enkele maanden te wachten, om de volledige automatisering tegelijk in beide richtingen te kunnen invoeren.

Duitsland en Zwitserland weigeren de automatisering te aanvaarden, als ze maar van één kant komt; zij wachten tot zij in staat zullen zijn van hun kant hetzelfde te doen. Wat Groot-Brittannië betreft, daar zijn de voorstellen van de Regie formeel van de hand gewezen.

Het dient onderstreept te worden dat het apparaat, voor de automatisering in het internationale net vereist, geheel Belgisch fabrikaat is. Nu de eerste stoot is gegeven, zullen de andere landen zeker volgen. Men moet geen dadelijke toename van 40 % verwachten, zoals zich dat voor Parijs heeft voorgedaan, maar in ieder geval zal de automatisering een werkelijke stijging van het aantal verbindingen ten gevolge hebben.

Ook voor de binnenlandse verbindingen hangt de toename van het verkeer rechtstreeks af van de automatisering. Door het gebruik van coaxiale kabels kan de capaciteit van de lijnen merkbaar worden verhoogd. Er werden thans in het laboratorium proefnemingen gedaan met het oog op het vereenvoudigen van de telefoonseinen, wat een nog intensiever gebruik van de kabels mogelijk zou maken. Kleine toestellen, die niet veel kosten, brengen deze vereenvoudiging tot stand bij het opbellen en doen dan weer normale seinen weerklinken bij degene die wordt opgebeld.

Lors de son achèvement, en 1959, ce bureau de tri postal sera le plus moderne d'Europe.

L'O. N. J. a été chargé également de la construction et de l'aménagement du bureau de tri de Liège X.

Cette décision s'est imposée du fait de l'expérience toute particulière que l'Office a acquise dans ce domaine.

H. — R. T. T.

En 1956 la R. T. T. a vu augmenter son nombre d'abonnés de 34.000 unités. En 1957 il est prévu un nouvel accroissement de 35.000 abonnés. Les recettes d'exploitation sont évaluées à 3.678.000.000 en 1957 contre 3.392.000.000 en 1956. Malgré les lourdes charges financières qu'impliquent l'automatisation et la modernisation du réseau, on enregistrera à nouveau en 1957 un boni important.

L'automatisation intégrale continue à un rythme accéléré; il est probable qu'elle sera entièrement terminée en 1961. Cependant, dès à présent, on se trouve devant certaines difficultés du fait de l'évolution technique extrêmement rapide. Les bureaux automatiques commandés actuellement, sont déjà démodés. Les systèmes Rotary et Strowger seront bientôt remplacés grâce à l'emploi du transistor par le système semi-électronique. Un poste de ce genre est d'ailleurs à l'étude et sera installé dans le pavillon de la R. T. T. à l'Exposition de 1958. Dans ce domaine d'ailleurs, nous devançons tous les autres pays européens.

L'automatisation intégrale a été réalisée de Bruxelles vers Paris, de Bruxelles vers Lille et de Bruxelles vers Luxembourg. Malheureusement, les réseaux étrangers ne sont pas encore équipés pour nous rendre la réciprocité. L'augmentation du trafic international est de l'ordre de 44 % sur la ligne de Paris. Dans quelques mois le réseau grand-ducal sera en mesure d'appeler directement tous les abonnés du réseau belge. Dès à présent, 75 % des abonnés belges peuvent appeler directement les abonnés du Grand-Duché de Luxembourg. Un préfixe belge, le 066 a d'ailleurs été réservé pour le Luxembourg qui se trouve ainsi intégré dans notre réseau propre.

La Régie des T. T. est équipée également pour entamer l'automatisation vers la Hollande, mais comme nos partenaires ne sont pas encore automatisés, ils ont demandé d'attendre quelque mois encore afin de pouvoir mettre l'automatisation intégrale en service dans les deux sens simultanément.

L'Allemagne et la Suisse refusent d'entrer dans la voie de l'automatisation à sens unique; ils attendent le moment où ils seront en mesure de nous rendre la réciprocité. Quant à la Grande-Bretagne, celle-ci a opposé jusqu'ici un refus formel aux démarches de la Régie.

Il importe de souligner que l'appareillage nécessaire pour l'automatisation en réseau international, est entièrement de fabrication belge. Maintenant que l'impulsion est donnée, il est certain que les autres pays suivront. Il ne faut pas espérer obtenir partout immédiatement un accroissement de 40 % comme ce fut le cas pour Paris, mais en tout état de cause, le trafic s'amplifiera considérablement en raison de cette automatisation.

L'accroissement du trafic intérieur dépend également de l'automatisation. L'usage des câbles coaxiaux permet d'augmenter, dans une large mesure, la capacité des lignes. On fait actuellement en laboratoire des essais consistant à simplifier les signaux téléphoniques, ce qui permettrait un usage encore plus intense des câbles. De petits appareils, peu coûteux, opèrent cette simplification au départ et rétablissent par la suite des signaux normaux à l'arrivée.

Ook het telegraafnet werd volledig geautomatiseerd.

Wat echter de uitbreiding van het telexnet betreft, zijn grote moeilijkheden gerezen doordat de centrale in de lokalen aan het Muntplein eng behuist is. Het personeel werkt er in betreurenswaardige omstandigheden en men heeft het volstrekt noodzakelijk geoordeeld de dienst naar een modern gebouw over te brengen. De R. T. T. heeft te dien einde een terrein aangekocht naast de Air Terminus, waar het nieuwe gebouw zal worden opgetrokken. Is dit eenmaal klaar, dan kan de integrale automatisering van het telexnet met alle landen in Europa worden overwogen. Dit systeem werkt trouwens reeds in Nederland; de installaties werden besteld in België en wij hebben erop aangedrongen dat dit ook voor het Groothertogdom het geval zou zijn. Binnen korte tijd zullen de drie Beneluxlanden dus met een zelfde apparaat zijn uitgerust, wat een onbetwistbaar gemak zal betekenen.

De R. T. T. houdt zich eveneens bezig met de draadloze telefonie voor het Bestuur van het Zeewezen en met het probleem van de radar op de Schelde. Jammer genoeg hebben wij hierover niet alleen te beslissen, omdat het net ook op Nederlands grondgebied moet geïnstalleerd worden. Onlangs heeft Prins Bernhard een radarsysteem in werking gesteld op de Nieuwe Waterweg naar Rotterdam. Wij zijn thans bezig met het treffen van alle nodige schikkingen om binnen afzienbare tijd hetzelfde te doen op de Schelde.

I. — N. I. R.

De uitzendingen van het N. I. R. mogen op dit ogenblik als bevredigend worden beschouwd. Inzake de radiotaxen stuit het Bestuur nog steeds op talrijke moeilijkheden om de bij de wet vastgestelde retributie, door talrijke eigenaars van radio-ontvangtoestellen nog verschuldigd, te innen.

De Conferentie van Warschau, die stelling moest nemen in verband met de aanneming van een enkele Europese standaard voor de kleuren-T.V., heeft geen uitslag kunnen bereiken.

Er werd aan de deelnemende Staten gevraagd geen enkele maatregel te treffen die bindend zou kunnen zijn voor de toekomst. Thans worden de besprekingen voortgezet met het oog op de toekomstige conferentie te Stockholm, waar een beslissing moet worden genomen. De meest volkomen verwarring heerst nog op dit gebied: de Amerikanen, de Fransen en de Engelsen hebben ieder een eigen standaard. Dit vraagstuk is uiterst kies voor België, temeer daar een Amerikaanse firma voorgesteld heeft een zendpost voor de kleuren-T.V. binnen de omheining van de Tentoonstelling van 1958 op te richten. Wegens de te Warschau aangelegane verbintenissen, is dit vraagstuk uiterst kies, zodat het met de grootste omzichtigheid moet onderzocht worden.

Feitelijk hebben de Amerikanen alleen een praktische ondervinding op het gebied van de kleurentelevisie. Men mag zich geen illusies maken: de ontvangtoestellen kosten zeer duur (50 tot 60.000 Belgische frank) en de programma's eisen uitgaven welke 4 tot 5 maal hoger zijn dan voor de programma's in zwart en wit. Onder die voorwaarden zou het niet mogelijk zijn meer dan 2 of 3 uur per week uit te zenden. Het belang van deze uitzendingen voor het publiek is dus uiterst gering.

Werkgroepen werden ermede belast de vraagstukken te onderzoeken in verband met de uitbreiding van de T.V. in zwart en wit, welke thans geremd wordt wegens de omstandigheid dat het ganse land niet bereikt wordt door deze uitzendingen. Die werkgroepen waren samengesteld uit technici van het N. I. R., van de R. T. T. en van de private firma's. Hun werkzaamheden zijn praktisch beëindigd en hun conclusies zouden weldra aan de bevoegde overheden van het N. I. R. kunnen overgemaakt worden.

Le réseau télégraphique a également été complètement automatisé.

Mais en ce qui concerne l'extension du Télec, de grosses difficultés ont surgi du fait de l'exiguïté des locaux du Centre, installés place de la Monnaie. Les agents y travaillent dans des conditions déplorable et il a été jugé indispensable de transférer le service dans des locaux plus modernes. A cet effet, la R. T. T. a acheté un terrain situé à côté de l'Air Terminus, où sera érigé le nouveau bâtiment. Quand celui-ci sera achevé, on pourra envisager l'automatisation intégrale du Télec avec tous les pays d'Europe. Ce système fonctionne d'ailleurs déjà en Hollande; les installations ont été commandées en Belgique, nous avons insisté pour qu'il en soit de même pour le Grand-Duché. Dans quelque temps donc, les trois pays Benelux seront équipés avec le même appareillage, ce qui constituera une facilité incontestable.

La R. T. T. s'occupe également de la téléphonie sans fil pour l'Administration de la Marine ainsi que du problème du radar sur l'Escaut. Malheureusement, nous ne sommes pas seuls à décider dans ce domaine, puisqu'aussi bien le réseau doit être installé en territoire néerlandais. Le prince Bernhard a inauguré récemment un système de radar sur le Nieuwe Waterweg vers Rotterdam. Nous prenons actuellement toutes les dispositions pour faire de même sur l'Escaut à très brève échéance.

I. — I. N. R.

Les émissions de l'I. N. R. peuvent être considérées comme satisfaisantes à l'heure actuelle. Dans le domaine de la radioredevance, l'Administration rencontre encore de nombreuses difficultés pour percevoir la rétribution légale de nombreux possesseurs d'appareils de réception.

La Conférence de Varsovie qui avait à se prononcer sur l'adoption d'un seul standard européen pour la T. V. couleurs s'est terminée par un procès verbal de carence.

Il a été demandé aux Etats participants de ne prendre aucune mesure qui soit susceptible d'engager l'avenir. Actuellement on continue les pourparlers en vue de la prochaine conférence de Stockholm où il faudra prendre une décision. La confusion la plus complète règne dans ce domaine: les Américains, les Hollandais, les Allemands, les Français et les Anglais ont tous un standard propre. Le problème est extrêmement délicat pour la Belgique d'autant plus qu'une firme américaine a proposé d'installer un émetteur de T. V. couleurs dans l'enceinte de l'Exposition 1958. Etant donné l'engagement pris à Varsovie, le problème est extrêmement délicat et il faudra l'examiner avec une extrême prudence.

En réalité, seuls les Américains ont une expérience pratique en ce qui concerne la T. V. couleurs. Aucune illusion n'est permise: les postes de réception coûtent extrêmement cher (50 à 60 francs belges) et les programmes exigent des dépenses de 4 à 5 fois plus élevées que les programmes en noir et blanc. Dans ces conditions, il ne serait pas possible de faire plus de 2 ou 3 heures d'émissions par semaine. L'intérêt de ces émissions pour le public est donc très minime.

Des groupes de travail ont été chargés d'examiner les problèmes posés par l'extension de la T. V. en noir et blanc, actuellement freinée par le fait que l'ensemble du pays n'est pas couvert par les émissions. Ces groupes de travail étaient composés de techniciens de l'I. N. R., de la R. T. T. et des firmes privées. Leurs travaux sont pratiquement terminés et leurs conclusions pourraient être remises bientôt aux autorités compétentes de l'I. N. R.

Het N. I. R. heeft een systeem tot bestrijking van het ganse land ontworpen zonder zich af te vragen of de voor de radiomasten gekozen plaatsen geen bezwaar opleverden voor het luchtverkeer. Nu leert de ondervinding dat deze masten in plaats van slechts een honderdtal meter hoogte te hebben, integendeel 200 tot 300 m zouden moeten bereiken, wat het luchtverkeer aanzienlijk belemmert. Ons land wordt doorkruist door burgerlijke en militaire luchtwegen; het is dus moeilijk geschikte plaatsen te vinden.

Naar het schijnt overwegen de werkgroepen een practischer oplossing, die er in bestaat de thans te Brussel, Antwerpen en Luik bestaande zenders te versterken, — zodat een groter gebied op bevredigende wijze zou bestreken worden — en het bestaande net aan te vullen met wederuitstralingsinstallaties. Dergelijke installaties werden met succes in Frankrijk beproefd, maar in de Verenigde Staten waren de resultaten minder bevredigend.

In elk geval zal het uitzendingssysteem in 1957 versterkt worden zodat de grootst mogelijke oppervlakte van het land bestreken wordt.

Wat de programma's betreft, heeft het N. I. R. dikwijls met moeilijkheden te kampen, vooral in verband met de uit het buitenland overgenomen uitzendingen; de syndicale eisen aangaande de betaling van een bijkomend honorarium ten belope van 75 tot 100 %, ten behoeve van de kunstenaars, betekenen een zware last voor de begrotingen. Het N. I. R. heeft eveneens de wederuitzending van de actualiteiten moeten afschaffen omdat de persagentschappen te veeleisend zijn.

De T. V.-techniek evolueert zeer snel. De private belgische vennootschappen trachten zich te concentreren. Een fabriek werd opgericht voor de fabricage van wisselstukken. Verwacht wordt dat het aldus zal mogelijk zijn de prijzen der ontvangtoestellen aanzienlijk te drukken. Anderzijds werd aan de werkgroep een bijkomende vraag gesteld over de eventuele terugkeer tot normale standaardsystemen voor onze beide zenders. Het gebruik van verschillende standaarden bemoeilijkt zonder enig nut het overnemen van de buitenlandse programma's en de constructie van de toestellen.

Pro memorie wordt er aan herinnerd dat de Vlaamse zender op 625 lijnen, 5 megacycles, uitzendt en dat de internationale standaard 7 megacycles is. Onze Franse zender zendt uit op 819 lijnen, 7 megacycles, maar de Franse T. V. zendt uit op 14 megacycles. Een klein land als België zou geen andere standaarden moeten gebruiken dan zijn bureu.

Vermelden we nog dat de werken die voor de uitvoering van het uitbreidingsprogramma van de T. V. noodzakelijk zijn door belgische constructeurs zullen gedaan worden.

In de Verenigde Staten worden in de laboratoria en zelfs reeds in kleine reeksen toestellen gebouwd voor zwart-wit registratie op magnetoband. Met zulk toestel kunnen interessante beelden op band opgenomen en later geprojecteerd worden, juist zoals thans de radio-uitzendingen door sommige amateurs op band worden opgenomen. Deze toestellen worden op de markt gebracht en niemand zal het publiek kunnen beletten ze te kopen.

De zendstations zullen dan ook moeten beschermd worden opdat men aldus de betaling van de taxe niet zou ontduiken. Steeds op technisch gebied, heeft men een draagbare camera van 3,5 kg. met een actieradius van 1 tot 1,5 km gebouwd, zodat men over meer speelruimte beschikt om de beelden op te vangen.

Een ander systeem maakt het mogelijk de uitzendingen op magneto-band op te nemen terwijl de camera de beelden opvangt. Dit biedt het grote voordeel, dat men niet hoeft te wachten tot de film ontwikkeld is, en dat men onmid-

L'I. N. R. a ébauché un système de couverture du pays sans se demander si les endroits choisis pour l'érection des pylônes convenaient au trafic aérien. Or, l'expérience prouve que ces pylônes, au lieu d'avoir seulement une centaine de mètres de hauteur, doivent avoir au contraire 200 à 300 mètres, ce qui gêne considérablement le trafic aérien. Notre pays est sillonné d'airways civils et militaires; il est donc difficile de trouver des emplacements convenables.

Il semble que les groupes de travail s'orientent vers une solution plus pratique qui consiste à renforcer les émetteurs existant actuellement à Bruxelles, à Anvers et Liège — ce qui permettrait de couvrir dans de bonnes conditions une étendue considérablement plus grande — et de compléter la couverture ainsi obtenue par l'installation d'appareils de rérayonnement. Ces appareils ont été expérimentés en France, où ils ont donné de bons résultats et aux Etats-Unis où les résultats ont été moins satisfaisants.

Quoi qu'il en soit, tout le système d'émission sera renforcé au cours de l'année 1957, dans le but de couvrir le territoire dans sa plus grande partie possible.

En ce qui concerne les programmes, l'I. N. R. rencontre bien souvent de grosses difficultés surtout lorsqu'il s'agit de relais de l'étranger; les exigences syndicales concernant le paiement d'un supplément de 75 à 100 % du cachet initial aux artistes, grèvent considérablement les budgets. De même l'I. N. R. a dû supprimer le relais des journaux d'actualités pour lesquels les agences de presse exigeaient des prix trop élevés.

La technique de la T. V. évolue actuellement très rapidement. Les compagnies privées belges font de gros efforts de concentration. Une usine s'est constituée pour la fabrication de pièces détachées. Il est probable qu'ainsi on arrivera à une diminution sensible du prix des appareils de réception. On a d'ailleurs posé au groupe de travail une question subsidiaire, celle de savoir s'il n'y avait pas lieu de revenir à des standards normaux pour nos deux émetteurs. En effet, ces différences de standards provoquent des complications inutiles tant pour les relais que pour la construction des appareils.

Pour mémoire rappelons que l'émetteur flamand émet sur 625 lignes, 5 mégacycles, alors que le standard international est de 7 mégacycles. Notre émetteur français émet sur 819 lignes, 7 mégacycles alors que la radio T. V. française émet sur 14 mégacycles. Un petit pays comme la Belgique ne devrait pas avoir de standards différents de ceux de ses voisins.

Signalons encore, que les travaux qu'il faudra effectuer en vue de la réalisation du programme d'extension de la T. V., seront exécutés par des constructeurs belges.

Aux Etats-Unis on a réalisé en laboratoire et même déjà en petites séries, des appareils d'enregistrement en blanc et noir sur bandes magnétiques. Cet appareil permettra d'enregistrer sur bande, des séquences intéressantes et de les projeter par la suite, tout comme certains amateurs enregistrent sur bandes magnétiques, des émissions radiophoniques. Ces appareils sont mis en vente et personne ne pourra empêcher le public de les acheter.

Aussi faudra-t-il protéger les stations d'émissions pour qu'on n'élude pas ainsi le paiement de la redevance. Dans le domaine technique toujours, on a construit, une camera portative de 3,5 kg avec une autonomie de 1 à 1,5 km, ce qui permet une liberté beaucoup plus grande dans la captation des images.

Un autre système permet d'enregistrer les émissions sur bandes magnétiques en même temps que s'effectue la captation des images par la camera. Il offre donc le grand avantage de ne pas devoir attendre le développement des

dellijk kan uitzenden. Een Belgische groep heeft het systeem van de optische projectie gecombineerd met de T. V. Aldus kan men op een scherm van 2,20 m op 2,50 m projecteren.

Tot nog toe waren de T. V.-kijkers verplicht veel geld uit te geven voor richtbare antennes. Dank zij de versterking van de zendstations, kunnen deze vereenvoudigd worden: het zal zelfs volstaan een antenne op zolder te plaatsen. Een richtbare antenne zal echter steeds vereist zijn om de uitzendingen van Rijsel, Langenberg, Lopik en Luxemburg op te vangen. Er valt nochtans op te merken dat het publiek weinig belang stelt in goedkope toestellen. Het eist een groot scherm en een antenne waarmee het de uitzendingen van buitenlandse stations kan opvangen.

II. — BESPREKING VAN DE BEGROTING.

Verscheidene leden hebben zich vergenoegd een reeks vragen te stellen aan de Minister. De antwoorden op de vragen worden opgenomen in het 3^e deel van dit verslag.

Enkele vraagstukken nochtans gaven aanleiding tot een bijzondere bespreking.

A. — Radio en Televisie.

Een lid heeft zich afgevraagd of de machtiging, welke door de raad van Beheer van het N. I. R. verleend werd aan de kommunistische partij om over de politieke tribune te beschikken, niet moet ingetrokken worden, in het licht van de huidige omstandigheden. Hij wijst er op, dat in 1951 de bevoegde minister dezelfde maatregel trof ter gelegenheid van de oorlog in Korea. Het is ongehoord dat de Kommunistische partij, na de gebeurtenissen in Hongarije, haar verderfelijke theorieën nog door de ether zou kunnen verspreiden.

Hetzelfde lid vraagt dat onze twee nationale golflengten op gelijke voet zouden behandeld worden. Hij wijst er op dat het Vlaams gedeelte van de bevolking het overwegend gedeelte van de Belgische radioluisteraars uitmaakt. Franse programma's werden op de Vlaamse golflengte uitgezonden, alhoewel het omgekeerde niet gebeurt. Hij maakt ook voorbehoud betreffende het zedelijk gehalte van sommige uitzendingen.

Hij vraagt ook hoever het staat met het vraagstuk van de T. V. taxe en hoe de toestellen zullen opgespoord worden. Hij denkt dat de opsporing het best bij de verkopers zou kunnen geschieden.

Een ander lid heeft zich insgelijks speciaal beziggehouden met de vraagstukken in verband met de radio en de televisie.

Hij vraagt welke de vooruitzichten zijn van het N. I. R. wat de programma's betreft. Het land is op ongelijke wijze verdeeld; welke is de hoorbaarheidsgraad in elke streek?

Hij stelt ook een vraag in verband met de begroting van het N. I. R. Er worden 191.000.000 frank uitgetrokken voor de technische installaties; hoeveel is bestemd voor de uitrusting van de studio's; hoeveel voor de verhoging van de sterkte der zenders? Hij vraagt ook wat er gedaan werd wat de decentralisatie van de televisiezenders betreft.

Hetzelfde lid stelt vast dat er geen krediet in de begroting werd ingeschreven voor de bouw van een Toren voor telecommunicaties. Hij ondervraagt de Minister nopens zijn plannen hierover.

Op het stuk van de Televisie stelt hij vast dat deze, zoals de radio, levensvatbaar is, indien de mogelijkheid van keuze tussen de programma's verhoogd wordt. Hij vraagt of de administratie zekere maatregelen heeft genomen.

films de sorte qu'on peut procéder directement à l'émission. Un groupe belge a combiné le système de la projection optique et de la T. V. On peut ainsi projeter sur un écran de 2,20 m sur 2,50 m.

Jusqu'à présent les amateurs ont été obligés de dépenser beaucoup d'argent pour permettre le placement d'antennes orientables. Grâce au renforcement des émetteurs, on pourra simplifier celles-ci; on pourra même se contenter de placer une antenne dans le grenier. Cependant, une antenne orientable sera toujours nécessaire pour capter les émissions de Lille, Langenberg, Lopik et Luxembourg. Il est à remarquer cependant que le public s'intéresse, semble-t-il, assez peu aux postes à bon marché. Il veut un appareil à grand écran et des antennes qui lui permettent de capter les postes étrangers.

II. — DISCUSSION DU BUDGET.

Plusieurs commissaires se sont bornés à poser une série de questions au Ministre. Les réponses à ces questions figurent dans la 3^{me} partie du présent rapport.

Quelques points ont cependant été soumis à un examen particulier.

A. — Radio et Télévision.

Un commissaire s'est demandé si l'autorisation de disposer de la tribune libre, accordée par le conseil de gestion de l'I. N. R. au parti communiste, ne devait pas être retirée, eu égard aux événements actuels. Il signale qu'en 1951, le Ministre compétent avait pris la même mesure à l'occasion de la guerre de Corée. Il est inadmissible qu'après les événements de Hongrie, le parti communiste puisse continuer à radiodiffuser ses théories néfastes.

Le même membre demande que nos deux émissions nationales soient mises sur un pied d'égalité. Il souligne que la partie flamande de la population constitue la majorité des auditeurs belges. Des programmes français sont diffusés sur les ondes flamandes, mais le contraire n'a pas lieu. Il fait également des réserves quant à la valeur morale de certaines émissions.

Il s'enquiert également du problème de la taxe de télévision et comment il sera procédé pour la détection des appareils de télévision. Il est d'avis qu'il serait plus aisé de faire des recherches chez les vendeurs.

Un autre membre s'est occupé également du problème particulier de la radio et de la télévision.

Il demande quelles sont les prévisions de l'I. N. R. en ce qui concerne l'établissement des programmes. Le pays est réparti d'une façon inégale; quel est le degré d'audition et de vision dans chaque région?

Il pose aussi une question concernant le budget de l'I. N. R. Un montant de 191.000.000 de francs est prévu pour les installations techniques; combien est-il destiné à l'équipement des studios et à l'augmentation de l'intensité des émetteurs? Il demande enfin ce qui a été fait dans le domaine de la décentralisation des stations de télévision.

Le même membre constate qu'aucun crédit n'a été prévu au budget pour la construction d'une Tour de télécommunications. Il interroge le Ministre sur ses projets à cet égard.

En ce qui concerne la Télévision, il constate que celle-ci, comme la T. S. F., sera viable si les possibilités de choix entre les programmes sont augmentées. Il demande si l'administration a pris certaines initiatives.

Tenslotte verlangt hij te weten hoever de studie van de kleurentelevisie gevorderd is.

Een ander lid drukt de wens uit dat het N. I. R. nog meer zorg aan zijn muzikale programma's zou besteden, ofschoon hij toegeven moet dat deze zeer verbeterd zijn.

De Minister heeft de volgende antwoorden verstrekt :

1^o) *Kommunistische spreekbeurten in het N. I. R.*

De Minister is van oordeel dat het niet gewenst is de radio aan de Kommunistische Partij te onttrekken. Hij herinnert aan het feit dat de Raad van Beheer van het N. I. R. eenparig beslist heeft aan de Kommunistische Partij tot 3 of 4 uitzendingen per jaar toe te staan.

De Minister denkt dat een democratisch land sterk genoeg moet zijn om geen maatregelen te nemen welke in totalitaire landen getroffen worden. Hij is ook de mening toegedaan dat een partij in de clandestiniteit veel groter aantrekkingskracht uitoefent dan een partij die men geen enkele democratische vrijheid onttrekt. Hij belooft nochtans het vraagstuk aan de Raad van beheer voor te leggen.

2^o) *Programma's van het N. I. R.*

De Minister wijst er op dat de Raad van beheer de volledige verantwoordelijkheid van de uitzendingen overlaat aan de Administrateurs-directeurs generaal. Op dit gebied moet aan deze ambtenaren een grote vrijheid worden gelaten. Zo komt het dat buiten Franse liederen, eveneens Engelse, Duitse, enz. uitgezonden worden. Telkens als men de luisteraars raadpleegt, ondervindt men dat zij de voorkeur geven aan deze liederen. Dit kan men o. m. vaststellen voor de gevraagde platen voor het soldatenhalfuurtje.

3^o) *Televisie en telecommunicaties.*

a) *T. V. taxe.*

De Minister zegt dat het ontwerp nopens het invoeren van de televisietaxe thans door de Raad van State wordt onderzocht en zonder verwijl aan de Wetgevende Kamers zal voorgelegd worden.

Hij is van oordeel dat het beste stelsel voor de controle, dit is dat gesuggereerd werd door een commissielid, namelijk de controle van de verkoop van de apparaten bij de detaillant, waarvoor aan deze een vergoeding zou toegekend worden. De detaillanten maken een fiche op van de koper en maken deze over aan het bestuur, belast met de invordering van de taxe. Er werd van dit stelsel om juridische beschouwingen afgezien.

Nochtans bestaat er een apparaat om de toestellen te detecteren; dit apparaat wordt in Engeland gebruikt. De opsporing zal geschieden met deze apparaten.

Wat betreft de radiotaxe is het Departement voortdurend in betwisting met het Ministerie van Financiën. Deze taxe is geen belasting en zou aldus niet in de Rijksmiddelenbegroting moeten opgenomen worden. In plaats van een gedeelte van de opbrengst van de taxes terug te geven aan het N. I. R., zou het integraal bedrag aan het N. I. R. moeten overgemaakt worden. Aldus zouden reserves kunnen aangelegd worden waardoor de radiotaxe zou kunnen verlaagd worden.

Ter gelegenheid van de uitvoering van de decentralisatie die door de Minister voorgeschreven werd, zou het N. I. R. een bijdrage moeten kunnen storten in een gemeenschappelijk cultureel fonds dat overal in de provincie culturele centra zou oprichten. Deze laatste kunnen inderdaad niet rekenen op voldoende steun van de ondergeschikte besturen.

Enfin, il voudrait savoir où en est l'étude de la Télévision en couleurs.

Un autre commissaire demande que l'I. N. R. améliore davantage ses programmes musicaux; cependant, il en admet les progrès remarquables.

Le Ministre a fourni les réponses suivantes :

1^o) *Conférences communistes à l'I. N. R.*

Le Ministre est d'avis qu'il n'est pas souhaitable d'interdire l'accès de la radio au Parti communiste. Il rappelle que le Conseil de gestion de l'I. N. R. a décidé à l'unanimité d'admettre le P. C. à 3 ou 4 émissions par année.

Il estime qu'un pays démocratique doit être assez fort pour renoncer à des mesures auxquelles on a recours dans les pays totalitaires. Il pense qu'un parti condamné à la clandestinité exerce une bien plus grande force d'attraction, qu'un parti auquel aucune liberté démocratique n'est refusée. Il promet cependant de soumettre la question au conseil de gestion.

2^o) *Programmes de l'I. N. R.*

Le Ministre souligne que le Conseil de gestion laisse l'entière responsabilité des émissions aux Administrateurs-directeurs généraux. Il convient de laisser à ces fonctionnaires une grande liberté dans ce domaine. C'est ainsi que les émissions comprennent, outre des chansons françaises, également des chansons anglaises, allemandes, etc. Chaque fois que les auditeurs sont consultés, l'on remarque qu'ils donnent la préférence à ces chansons. Cette constatation peut être faite notamment pour les disques demandés pour la demi-heure des soldats.

3^o) *Télévision et télécommunications.*

a) *Taxe de T. V.*

Le Ministre déclare que le projet instaurant la taxe de télévision est actuellement examiné par le Conseil d'Etat et sera soumis sans délai aux Chambres législatives.

Il est d'avis que le meilleur système de contrôle est celui qui a été suggéré par un commissaire, à savoir le contrôle de la vente des appareils chez le détaillant, auquel une indemnité serait accordée de ce chef. Les détaillants dresseraient une fiche de l'acheteur et la transmettraient à l'administration chargée du recouvrement de la taxe. Ce système a cependant été abandonné pour les raisons d'ordre juridique.

Il existe cependant un appareil pour la détection des récepteurs; cet appareil est utilisé en Angleterre. La détection se fera au moyen de tels appareils.

En ce qui concerne la redevance radiophonique, le département est constamment en litige avec le Ministère des Finances. Cette redevance n'est pas un impôt et elle ne devrait donc pas figurer au budget des Voies et Moyens. Au lieu de rembourser une partie du produit des redevances à l'I. N. R., le ministère devrait en verser le montant intégral à l'Institut. De cette manière on pourrait constituer des réserves en vue d'une réduction éventuelle de la redevance.

A l'occasion de l'exécution de la politique de décentralisation décidée par le Ministre, l'I. N. R. devrait pouvoir effectuer un versement au profit d'un fonds culturel commun, qui procéderait partout en province à la création de centres culturels. En effet, ceux-ci ne peuvent compter sur un appui suffisant des pouvoirs subordonnés.

b) *Kleurentelevisie.*

Inzake kleurentelevisie moeten wij geen illusies koesteren. De Engelse pers heeft haar lezers trouwens gewaarschuwd in een artikel getiteld: « Colour TV? You can forget it ». (Kleurentelevisie? Denk er niet aan).

Wij zijn inderdaad gebonden door de internationale akkoorden. Op de onlangs te Warschau gehouden conferentie werd geen beslissing genomen in verband met de voor te dragen gemeenschappelijke Europese standaarden. Bijgevolg moet de Conferentie van Stockholm afgewacht worden.

Van Amerikaanse zijde werd ons een voorstel gedaan om een zender voor kleurentelevisie op te richten binnen de omheining van de Tentoonstelling. Het zou gevaarlijk zijn een vergunning daartoe te verlenen. De andere Europese landen zouden ons immers het verwijt van inbreuk op de aanvaarde tucht kunnen toesturen.

In de Verenigde Staten vordert de kleurentelevisie slechts langzaam omdat de programma's uiterst duur zijn en niemand verscheidene duizenden frank wenst te besteden aan de aankoop van een toestel dat slechts 2 à 3 uur per week kan dienen. Het probleem is dus bepaald tot een latere datum verschoven.

Wij verzetten ons trouwens niet tegen de kleurentelevisie in besloten kring binnen de omheining van de Tentoonstelling.

Het moet trouwens worden gezegd dat wij voor ongehoorde moeilijkheden zullen staan indien er geen internationaal akkoord tot stand komt om voor alle Europese landen dezelfde standaard te gebruiken. Indien wij de Amerikaanse standaard van 625 lijnen overnemen, wordt het contact met Frankrijk verbroken, want dit land houdt zich aan 819 lijnen.

Een ander aspect van het probleem zet ons trouwens tot de grootste voorzichtigheid aan, namelijk de snelle vooruitgang die op dit gebied geboekt wordt. Indien wij thans een bepaald systeem aanhouden, dan staat het vast dat de wetenschap al veel verder zal zijn vóór wij het in toepassing hebben gebracht.

Naar aanleiding van de verhoging van de kracht van onze huidige zenders, heeft de Minister aangedrongen opdat wij de Nederlandse en de Franse standaard zouden overnemen ten einde de ontvangtoestellen en de toestellen voor heruitzending te vereenvoudigen.

Het ligt niet in onze bedoeling nieuwe masten te bouwen om het bestaande net te versterken. Alleen verhoging van de kracht der bestaande antennes wordt overwogen. Hierbij mag niet worden vergeten dat talrijke airways België doorkruisen.

c) *Televisie-programma's.*

Ten opzichte van de programma's dient er op gewezen dat het N. I. R. zich tegen het uitzenden van verscheidene programma's heeft verzet. De Minister heeft steeds de opvatting verdedigd dat het nodige moet worden gedaan om over een 2^{de} en een 3^{de} programma te beschikken. Op de Conferentie te Stockholm werden ons inderdaad slechts 5 kanalen toegekend. Indien wij 5 zendcentra oprichten, zullen die 5 kanalen alle gebruikt worden en zullen wij noch een 2^{de} noch een 3^{de} programma kunnen uitzenden. Indien wij daarentegen het gehele land vanuit een zeer hoog gelegen centraal punt kunnen bereiken, gebruiken wij slechts 2 kanalen (een voor het Nederlandse en een voor het Franse programma) en blijven er 3 kanalen over om andere programma's uit te zenden.

In dit verband ziet men trouwens hoe langer hoe meer in dat de TV van buitengewoon belang zal worden voor het

b) *Télévision en couleur.*

Dans le domaine de la TV en couleur, il ne faut pas se faire d'illusion. La presse anglaise a d'ailleurs mis ses lecteurs en garde dans un article intitulé « Colour TV? You can forget it », ce qui veut dire: « La télévision en couleur? N'y songez pas ».

Nous sommes liés en effet par les accords internationaux. La Conférence de Varsovie, qui s'est terminée récemment, n'a pas pris de décision au sujet des standards communs européens à préconiser. Il faudra donc attendre la Conférence de Stockholm.

Nous avons reçu une proposition américaine tendant à installer une station émettrice de TV en couleur dans l'enceinte de l'Exposition. Il serait dangereux de délivrer cette autorisation. En effet, les autres pays européens pourraient nous reprocher d'avoir enfreint la discipline qui a été imposée.

Aux Etats-Unis d'ailleurs la télévision couleur fait des progrès très lents parce que les programmes sont extrêmement chers et que personne ne désire consacrer des dizaines de milliers de francs à l'achat d'un poste qui ne pourra servir que pendant 2 ou 3 heures par semaine. Le problème est donc définitivement reporté à une date ultérieure.

Nous n'empêchons d'ailleurs nullement de réaliser la TV couleur en circuit fermé, dans l'enceinte de l'Exposition.

Il faut observer d'ailleurs qu'on va se trouver devant des difficultés inouïes si l'on n'aboutit pas à un accord international pour utiliser un standard identique dans tous les pays d'Europe. Si nous adoptons le standard américain, qui est de 625 lignes, nous nous couperions résolument de la France, qui tient à ses 819 lignes.

Un autre aspect de la question nous incite d'ailleurs à la plus extrême prudence: c'est la rapidité avec laquelle on progresse dans ce domaine. Si nous nous arrêtons actuellement à un système, il est possible qu'avant que nous n'ayons eu l'occasion de le mettre en pratique, la technique scientifique nous aurait largement dépassés.

A l'occasion du renforcement de la puissance de nos émetteurs actuels, le Ministre insiste pour que nous en revenions aux standards hollandais et français, de façon à simplifier les récepteurs et les appareillages de relais.

Nous ne comptons pas construire de nouvelles antennes pour renforcer le réseau expérimental existant, mais nous comptons augmenter leur puissance. Il ne faut jamais perdre de vue que la Belgique est sillonnée d'airways.

c) *Programme de la Télévision.*

En ce qui concerne les programmes, il faut souligner que c'est l'I. N. R. qui était adversaire de l'émission de plusieurs programmes. Le Ministre a toujours défendu la thèse qu'il fallait faire le nécessaire pour avoir un deuxième et un troisième programme. En effet, la Conférence de Stockholm ne nous a dévolu que 5 canaux. Si nous créons 5 centres d'émission, ces 5 canaux seront tous utilisés et il ne sera pas possible d'émettre un deuxième, ni un troisième programme. Par contre, si nous couvrons l'entièreté du pays à partir d'un point central très élevé, nous n'utiliserons que 2 canaux, un pour le programme français et un pour le programme flamand; dans cette hypothèse, il nous restera 3 canaux pour diffuser d'autres programmes.

Dans ce domaine, d'ailleurs, on se rend de plus en plus compte que la TV va prendre une importance extrême

gespecialiseerd en post-universitair onderwijs. Het zou best mogelijk zijn gestoorde programma's uit te zenden voor de geneesheren, die door hen alleen ongestoord zouden kunnen ontvangen worden. Aldus zouden zij uiterst interessante proefnemingen of heelkundige bewerkingen kunnen bijwonen.

In Canada heeft men, wegens de aanzienlijke afstanden, reeds grote vooruitgang op dit gebied gemaakt, en wordt de TV beschouwd als een geschikt middel om in de beste omstandigheden technisch onderricht thuis te geven.

d) *De toren voor telecomunicaties.*

Sedert het verslag van de Senaat over de begroting voor 1956 in druk is verschenen, zijn de deskundigen niet meer bijeengekomen om het vraagstuk van de Toren te bespreken. Een ploeg technici zet nochtans haar studies voort en verzamelt een omvangrijke documentatie. Verscheidene buitenlandse delegaties zijn op het departement inlichtingen komen inwinnen, omdat zij theoretisch tot hetzelfde besluit zijn gekomen inzake verspreiding van de uitzendingen. Het Magnel-systeem biedt onbetwistbaar de meeste waarborgen. Voor de toekomst van ons ontwerp worden dus de technische studies voortgezet. Op het gepaste ogenblik zullen wij waarschijnlijk een maatschappij met gemengd beheer oprichten, waaraan de Regie van Telegraaf en Telefoon en particuliere vennoten zullen deelnemen.

In Zwitserland is men van plan het Magnel-systeem toe te passen. Een van de door ons geraadpleegde deskundigen heeft ons trouwens gevraagd een wetenschappelijk artikel over dit onderwerp te mogen uitgeven, ten einde de voorrang van de opvatting van Professor Magnel te vrijwaren.

De Sovjet-Unie gaat eveneens een zeer hoge toren bouwen; daar hun techniek inzake beton echter nog niet volmaakt is, zijn de Russen verplicht de uitvoering van hun plan nog een tijdje te verdagen.

Ten slotte hebben wij een bezoek gebracht aan de toren voor televerbindingen te Stuttgart, waar een ontwerp van dezelfde aard werd uitgewerkt, maar dan met veel geringere afmetingen.

Oorspronkelijk was de Deutsche Rundfunk van plan een metalen mast op te richten, maar na contact te hebben opgenomen met Professor Magnel besloten de constructeurs beton te gebruiken. Zij geven trouwens toe dat zij hun ontwerp op te kleine schaal hebben uitgewerkt. Waar zij ten hoogste 2.000 bezoekers per dag verwachtten, stromen er tienduizenden toe. Ook de lokalen die op de top van de toren zijn ingericht zijn te eng.

Bij ons bezoek aan de toren te Stuttgart kwamen wij nog tot andere bevindingen :

Hij bevindt zich op slechts 6.800 m van het vliegveld en heeft geen andere bebakening dan deze welke wij hebben voorgesteld en waartegen de militaire luchtmacht zich met klem heeft verzet.

Professor Magnel had berekend dat de horizontale afwijking op de top van zijn toren, bij een wind van 150 km per uur, 38 cm zou bedragen.

De Duitsers hadden berekend dat deze afwijking voor hun toren, die betrekkelijk klein is, 28 tot 29 cm zou bedragen. Uit de ondervinding is echter gebleken dat deze horizontale afwijking slechts 4,5 cm bedraagt. Wij zijn vast besloten gebruik te maken van de door de Duitse constructeurs opgedane ervaring en hen te verzoeken hun studies met de onze te vergelijken.

B. — Spoorwegen.

Enkele leden hebben de Minister ondervraagd over zijn inzichten nopens het vraagstuk van de al dan niet bewaakte

dans l'enseignement spécialisé et post-universitaire. Il serait très possible d'émettre des programmes brouillés à l'intention des médecins, que seuls ceux-ci pourraient débrouiller. On leur permettrait ainsi d'assister à des expériences ou des interventions chirurgicales extrêmement intéressantes.

Au Canada, vu les grandes distances, on a déjà fortement progressé dans ce domaine et la TV y a été reconnue comme étant le moyen d'assurer dans les meilleures conditions l'enseignement technique à domicile.

d) *Tour de télécommunications.*

Depuis la publication du rapport du Sénat sur le budget de 1956, il n'y a plus eu de réunion d'experts en ce qui concerne la Tour. Une équipe de techniciens poursuit cependant ses études et rassemble une vaste documentation. Plusieurs délégations étrangères sont venues s'informer au département parce que théoriquement elles avaient abouti à la même solution que nous en ce qui concerne la propagation. Le système Magnel est incontestablement celui qui offre le plus de garanties. Quant à l'avenir de notre projet, nous poursuivons donc les études techniques. Quand le moment sera venu, nous constituerons probablement une société d'économie mixte, où la Régie des Télégraphes et des Téléphones, et des participants privés seraient réunis.

En Suisse, on compte mettre le système Magnel en pratique. Un des experts, que nous avons consultés, nous a d'ailleurs demandé de pouvoir éditer un article scientifique sur ce projet, de façon à sauvegarder la priorité de la conception du Professeur Magnel.

L'Union soviétique va également construire une Tour très élevée, mais comme leur technique en matière de béton n'est pas encore entièrement au point, elle se voit forcée d'attendre encore avant d'entreprendre sa réalisation.

Enfin, nous avons visité la Tour des télécommunications de Stuttgart où est réalisé un projet semblable, bien que de dimensions beaucoup plus réduites.

A l'origine, la Deutsche Rundfunk avait l'intention de construire un mât métallique, mais ses réalisateurs, après avoir pris contact avec le Professeur Magnel, ont décidé d'adopter le béton. Les réalisateurs reconnaissent d'ailleurs qu'ils ont conçu tout leur projet à une échelle trop réduite. Alors qu'ils escomptaient un maximum de 2.000 visiteurs par jour, il en vient des dizaines de milliers. De même, les locaux aménagés au sommet de la Tour sont également trop réduits.

La visite à la Tour de Stuttgart nous a permis de faire d'autres constatations :

Elle ne se trouve qu'à 6.800 m de l'aérodrome et ne possède pas d'autre balisage que celui que nous avions préconisé et contre lequel l'aviation militaire s'était élevée avec vigueur.

Le Professeur Magnel avait calculé que pour sa Tour le déplacement horizontal au sommet, par vent de 150 km/h, serait de l'ordre de 38 cm.

Les Allemands avaient calculé que pour leur Tour, relativement petite, il serait de 28 à 29 cm. L'expérience a permis de vérifier qu'en réalité ce déplacement horizontal n'est que de 4,5 cm. Nous comptons bien recourir à l'expérience qu'ont acquise les constructeurs allemands pour leur demander de comparer leurs études avec les nôtres.

B. — Chemins de fer.

Plusieurs membres de la Commission ont interrogé le Ministre sur ses intentions à l'égard du problème des

overwegen. Verscheidene voorbeelden werden aangebaald, a.a. de overwegen van Couillet-Montigny, Nivelles-Est, en van Mont-St-Guibert. Deze overwegen veroorzaken aanzienlijke en bijna permanente verkeersstremmingen.

Een ander lid breekt een lans voor het aanleggen van een derde spoor op de sector tussen Jette en Brussel. Deze sector is overbezet, met het gevolg dat een aanzienlijke tijd verloren gaat voor de reizigers. Hij schat het getal arbeiders en bedienden die van deze lijnen gebruik maken op 170.000 per dag. Anderzijds zou het aanleggen van een derde spoor op deze sector de Internationale Tentoonstelling van 1958 ten goede komen.

Een lid vraagt dat het College der Commissarissen van de N. M. B. S. zou uitgenodigd worden om aan de Commissie uitleg te verschaffen over de bezuinigingspolitiek door de Nationale maatschappij gevoerd. Hij meent dat het Reglement van de Kamer zich niet tegen deze procedure verzet.

De Minister heeft geantwoord dat hij zijn volle aandacht aan de kwestie van de overwegen schenkt (zie voor gedetailleerd antwoord 3^e deel). Slechts onze verouderde wetgeving belet het Departement het in Nederland toegepaste systeem van de halve slagbomen in te voeren. Deze halve slagbomen kunnen op automatische wijze in werking gebracht worden, hetgeen niet het geval is met de volle slagbomen. Dit systeem versoepelt natuurlijk het verkeer in aanzienlijke mate. De Minister dringt aan bij zijn collega van het Departement van Justitie om wijziging van de bestaande wetgeving te bekomen.

Wat betreft de sector Jette-Brussel, verklaart de Minister dat deze studie reeds door de N. M. B. S. volledig werd beëindigd. Spijtig genoeg zullen de kosten wel 120 à 130 miljoen frank bedragen. Wij hadden gedacht deze werken te kunnen laten uitvoeren ter gelegenheid van de Tentoonstelling 1958 en van Jette een bijzonder station voor de Tentoonstelling te maken. Maar de nodige kredieten zijn niet voorhanden. De N. M. B. S. kan het werk niet op eigen krachten uitvoeren gezien de andere zware lasten die ze te dragen heeft. Men moet zich geen illusies maken: de krachtsinspanning die de Staat in 1957 ten voordele van het spoor aan de dag legt is buitengewoon groot en kan niet worden verhoogd.

In dit verband, klaagt de Minister het gebrek aan civisme aan van een groot aantal gebruikers. Duizenden spoorabonementen bijvoorbeeld, hebben, dank zij de medeplichtigheid van allerlei organismen, valse aangiften betreffende hun inkomsten bij het Beheer van de N. M. B. S. ingediend, om van de goedkopere werkabonnementen te kunnen genieten.

C. — Luchtvaart.

Een lid heeft de toestand van het personeel van de Sabena aangeklaagd. Vooral de technici worden slecht behandeld en bezoldigd, met het gevolg dat leden van het personeel dikwijls ontslag nemen en de Sabena verplicht wordt steeds nieuwe aanwervingen te doen.

De Minister heeft geantwoord dat hij deze kwestie aan de raad van beheer zal voorleggen.

In aansluiting op deze vraag beklagt een ander lid van de commissie zich over het gebrek aan contact tussen de Sabena en het Parlement. Dit laatste heeft zich uit te spreken, in naam van de gemeenschap, over de deelneming van de Staat, in de financiering der programma's. Welnu, de Sabena treedt steeds op alsof zij een maatschappij was waarvan de private aandeelhouders alle financiële lasten en risico's droegen, niettegenstaande de aanwezigheid van de vertegenwoordigers van de Staat in de beheersorganen.

Een ander lid koestert een zekere vrees ten opzichte van de toenemende snelheid van de moderne vliegtuigen en vraagt zich af of de veiligheid van de passagiers in de

passages à niveau gardés et non gardés. A titre d'exemples, ils citent notamment les passages à niveau de Couillet-Montigny, Nivelles-Est et Mont-St-Guibert. Ces passages à niveau provoquent des embouteillages énormes et quasi permanents.

Un autre membre a rompu une lance en faveur de l'aménagement d'une troisième voie dans le secteur Jette-Bruxelles. Cette section est surmenée, ce qui fait perdre aux voyageurs un temps considérable. Il évalue le nombre de travailleurs et d'employés usagers de cette ligne à 170.000 par jour. D'autre part, l'aménagement d'une troisième voie sur cette section s'inscrirait au bénéfice de l'Exposition Universelle de 1958.

Un membre a demandé que le Collège des Commissaires de la S. N. C. B. soit invité à fournir à la Commission des éclaircissements au sujet de la politique d'économies adoptée par la Société Nationale. Il croit que le règlement de la Chambre n'interdit nullement une telle procédure.

Le Ministre a répondu que la question des passages à niveau retient toute son attention. (Pour une réponse détaillée, voir la 3^e partie). Mais notre législation périmée empêche le département d'appliquer le système des demi-barrières qui fonctionne aux Pays-Bas. Ces demi-barrières peuvent être actionnées de façon automatique, ce qui n'est pas le cas pour les barrières à longueur entière. Il est évident que ce système facilite considérablement la circulation. Le Ministre insiste auprès de son collègue du département de la Justice pour que la législation existante soit modifiée.

Quant à la section Jette-Bruxelles, le Ministre déclare que la S. N. C. B. a déjà entièrement terminé cette étude. Malheureusement, les frais s'élèveront à quelque 120 à 130 millions de francs. Nous avons cru pouvoir faire exécuter ces travaux à l'occasion de l'Exposition 1958 et de faire de Jette une gare spéciale pour l'Exposition. Mais les crédits nécessaires ne sont pas disponibles. La S. N. C. B. ne peut exécuter ce travail par ses propres moyens, eu égard aux lourdes charges qu'elle doit supporter: l'effort consenti par l'Etat pour 1957 en faveur des chemins de fer est déjà particulièrement grand et ne peut être augmenté.

Le Ministre se plaint à ce propos du manque de civisme d'un grand nombre d'usagers. Des milliers d'abonnés au chemin de fer ont introduit, par exemple, grâce à la complicité de divers organismes, de fausses déclarations auprès de la S. N. C. B. en vue de pouvoir bénéficier des abonnements ouvriers à taux réduit.

C. — Aéronautique.

Un membre s'est plaint de la situation réservée au personnel de la Sabena. Les techniciens, surtout, sont mal traités et rémunérés, avec la conséquence que des membres du personnel démissionnent souvent, si bien que la Sabena doit procéder constamment à de nouveaux recrutements.

Le Ministre a promis de soumettre cette question au conseil d'administration.

S'associant à cette remarque un autre membre se plaint de l'absence de relations suivies entre la Sabena et le Parlement. Ce dernier doit se prononcer, au nom de la communauté, sur l'intervention de l'Etat dans le financement des programmes. Trop souvent la Sabena agit comme une société commerciale dont les actionnaires prennent l'entière charge des charges financières et des risques commerciaux à leur charge, nonobstant la présence de représentants des pouvoirs publics dans les organes de gestion.

Un autre commissaire se préoccupe de l'augmentation constante de la vitesse des avions modernes et se demande si la sécurité des passagers ne sera pas compromise à l'ave-

toekomst niet in het gedrang zal komen. Hij trekt ook de rentabiliteit van de helikoptersdienst in twijfel.

D. — Zeewezen en Visserij.

Een lid vraagt dat de bevoegdheden van de Visserij in één departement zouden geconcentreerd worden. Thans liggen deze bevoegdheden versnipperd over vier departementen : Landbouw, Verkeerswezen, Buitenlandse Handel en Arbeid en Sociale Voorzorg.

Hij vreest ook voor de visserij de concurrentie van de Staatsmarine, inzake aanwerving van personeel.

Hij dringt verder aan op de herziening van de inrichting van de zeevaartsinspectie.

Hij verklaart dat het een verheugend verschijnsel is, zoals de heer Minister aangetoond heeft, dat nu eindelijk de Belgische Vloot de weg opgegaan is naar het miljoen ton, dank zij de tussenkomst echter van het Zeevaartkrediet (wet van 23 augustus 1948). Men vraagt zich af, of men al de waarborgen heeft wat betreft de toegestane leningen. Buiten de werkelijke waarde hebben de schepen inderdaad ook een speculatieve waarde. Zijn dan de belangen van de gemeenschap wel goed gevrijwaard? Bestaat er geen middel om het beheer van de kredieten te controleren?

De Minister antwoordde op deze laatste vraag dat het grootste gedeelte van de kredieten toegekend wordt door de Nationale Maatschappij voor Krediet aan de Nijverheid en dat men ervan verzekerd mag zijn dat deze van dichtbij het verloop van de zaken volgt. De Staat zelf komt slechts tussen voor de waarborgen van de leningen en een deel in het betalen van de lasten. Deze laatste is altijd in verhouding tot de economische en sociale waarde van de verrichting.

Een ander lid verheugt zich op zijn beurt over de uitbreiding van de Belgische vloot. Hij nodigt nochtans de Minister uit zijn aandacht te besteden aan de kustscheepvaart en aan de scheepvaart met kleine tonnemaat. Hij wijst er op dat de scheepvaartlijnen tussen Antwerpen en de Baltische Zee, de Middellandse Zee, Ierland, enz., door vreemde maatschappijen geëxploiteerd worden. Op dit gebied zou ons land een inspanning moeten leveren.

Hetzelfde lid spreekt nog de wens uit, dat België zijn aandeel zou hernemen in het meteorologisch station van de Atlantische Oceaan, dat het destijds aan Nederland overgelaten had.

Hij vraagt tenslotte een oplossing voor het vraagstuk van de vaart op de Schelde. Hij meent dat de inrichting van radariinstallaties op de Schelde met de oplossing van het vraagstuk van de waterwegen gepaard moet gaan.

E. — Vervoervergunningen.

Een lid heeft zich beklaagd over het willekeurig optreden van het bestuur inzake de afgifte van vervoervergunningen. Hij vraagt zich af, of het niet wenselijk is een paritair comité bestaande uit vertegenwoordigers van de vervoerders, van de gebruikers, van de spoorweg en van de representatieve arbeidersverenigingen op te richten?

Een ander lid sluit zich hierbij aan en is van oordeel dat de afgifte van de vervoervergunningen op onregelmatige wijze geschiedt.

* * *

De artikelen en de begroting in haar geheel werden met 12 tegen 7 stemmen aangenomen.

Dit verslag werd eenparig goedgekeurd.

De Verslaggever,

De Voorzitter,

R. DE KINDER.

F. BRUNFAUT.

nir. Il met également en doute la rentabilité des services d'hélicoptères.

D. — Marine et Pêche.

Un commissaire demande que les attributions de la Pêche soient concentrées dans un seul Département. Actuellement, les responsabilités sont éparpillées entre quatre départements : Agriculture, Communications, Commerce Extérieur, Travail et Prévoyance Sociale.

Il redoute également pour la pêche la concurrence de la marine de l'Etat, en ce qui concerne le recrutement du personnel.

En outre, il demande la révision de l'organisation de l'Inspection de la navigation maritime.

Il se réjouit de pouvoir déduire des détails fournis par le Ministre que la flotte belge s'est enfin engagée dans la voie du million de tonnes, grâce à l'intervention du Crédit maritime (loi du 23 août 1948). On peut cependant se demander si l'on dispose de toutes les garanties en ce concerne les prêts accordés. En effet, en dehors de leur valeur réelle, les navires ont une valeur spéculative. Peut-on affirmer, dans ces conditions, que les intérêts de la communauté sont sauvegardés? Existe-t-il un moyen de contrôler la gestion des crédits?

À cette dernière question, le Ministre a répondu que la plus grande partie des crédits est accordée par la Société Nationale du Crédit à l'Industrie et que l'on peut être assuré que celle-ci suit de très près l'évolution des affaires. L'Etat même n'intervient que pour les garanties des emprunts et pour une quote-part dans les charges. Cette dernière est proportionnelle à la valeur économique et sociale de l'opération.

À son tour, un autre commissaire se réjouit de l'expansion de la marine belge. Toutefois, il invite le Ministre à s'occuper tout particulièrement du cabotage et de la navigation à petit tonnage. Il souligne que les lignes entre Anvers et la Mer Baltique, la Méditerranée, l'Irlande, etc., sont exploitées par des compagnies étrangères. Dans ce domaine, notre pays devrait faire un effort.

Le même commissaire exprime aussi le vœu que la Belgique participe à nouveau à la station météorologique de l'Atlantique Nord, qu'elle avait abandonnée jadis aux Pays-Bas.

Il demande enfin qu'on trouve une solution au problème de la navigation sur l'Escaut. Il estime que l'établissement d'installations de radar devrait aller de pair avec la solution du problème des voies d'eau.

E. — Autorisations de transport.

Un membre se plaint de l'arbitraire de l'administration en matière de l'octroi des autorisations de transport. Il demande s'il n'est pas souhaitable de créer une commission paritaire, composée de représentants des transporteurs, des usagers, des chemins de fer et des organisations syndicales les plus représentatives?

Un autre membre appuie cette observation et estime que la délivrance des autorisations de transport se fait d'une manière irrégulière.

* * *

Les articles et le budget dans son ensemble ont été adoptés par 12 voix contre 7.

Le présent rapport a été approuvé à l'unanimité.

Le Rapporteur,

Le Président,

R. DE KINDER.

F. BRUNFAUT.

BIJLAGEN

VRAGEN EN ANTWOORDEN.

INHOUD.

HOOFDSTUK I.

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen	22
Nationaal Bureau voor de Noord-Zuidverbinding	40

HOOFDSTUK II.

Posten	41
Regie van Telegraaf en Telefoon	56

HOOFDSTUK III.

Nationaal Instituut voor Radio-omroep	57
---------------------------------------	----

HOOFDSTUK IV.

Zeezeven	62
----------	----

HOOFDSTUK V.

Luchtvaart	64
------------	----

HOOFDSTUK VI.

Vervoer	66
Toerisme en Vacantieoogen	67

HOOFDSTUK I.

Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen.

VRAAG :

Graag vernam ik het aantal ongevallen die zich gedurende de eerste elf maanden van het dienstjaar 1956 voorgedaan hebben aan de overwegen :

- a) bewaakte;
- b) onbewaakte.

Op de lijnen van de N. M. B. S. :

- M) geëlectriceerde;
- N) niet-geëlectriceerde.

ANTWOORD :

Voor de eerste elf maanden van het jaar 1956, is het aantal ongevallen die zich voorgedaan hebben aan de overwegen onderverdeeld als volgt :

- 1) Bewaakte overwegen :
- a) geëlectriceerde lijnen : 0
- b) niet-geëlectriceerde lijnen : 11

ANNEXES.

QUESTIONS ET REPONSES.

SOMMAIRE.

CHAPITRE I^{er}.

Société Nationale des Chemins de Fer Belges	22
Office National Jonction Nord-Midi	40

CHAPITRE II.

Postes	41
Régie des Télégraphes et Téléphones	56

CHAPITRE III.

Institut National de Radiodiffusion	57
-------------------------------------	----

CHAPITRE IV.

Marine	62
--------	----

CHAPITRE V.

Aéronautique	64
--------------	----

CHAPITRE VI.

Transports	66
Tourisme et Loisirs	67

CHAPITRE I.

Société Nationale des Chemins de Fer Belges.

QUESTION :

Je voudrais connaître le nombre d'accidents survenus durant les onze premiers mois de l'exercice 1956 aux passages à niveau :

- a) gardés;
- b) non gardés.

Sur les lignes de la S. N. C. B. :

- M) électrifiées;
- N) non électrifiées.

RÉPONSE :

Pour les onze premiers mois de l'année 1956, le nombre d'accidents survenus aux passages à niveau s'établit comme suit :

- 1) P. N. gardés :
- a) lignes électrifiées : 0
- b) lignes non électrifiées : 11

2) Onbewaakte overwegen :

- a) geëlectriceerde lijnen : 4
b) niet-geëlectriceerde lijnen : 117.

VRAAG :

De spoorwegverbindingen tussen Doornik en Brussel zijn de enige met de hoofdstad die niet verbeterd geworden zijn.

De duur van de rit zou moeten ingekort worden (thans 1 1/2 u voor 80 km).

De huidige dienstregelingen worden niet in acht genomen. De morgen- en avondtreinen hebben geregeld vertraging.

Het aantal treinen zou moeten verhoogd worden om er alle uren één te kunnen doen rijden.

Talrijke klachten worden geuit. Tal van werklieden uit de streek die naar Brussel reizen vinden geen zitplaats.

Verwarming en verlichting laten te wensen over.

ANTWOORD :

De Maatschappij is in de hoogste mate bezorgd voor de regelmatige loop der treinen op lijn 94 en alles wordt in het werk gesteld om de grootste regelmaat te handhaven. Sedert 18 november laatstleden worden semi-directe treinen van de lijn 94 gesleept door locomotieven van het type I, het krachtigste en snelste dat op het net in dienst is.

Door die verhoging van het sleepvermogen kon de regelmatige loop van de treinen bereikt en rijtuigen in sommige bijzonder overbezette treinen bijgezet worden.

Andere maatregelen om het hoofd te bieden aan het steeds groeiend aantal reizigers worden thans ingestudeerd. Deze maatregelen zullen de overbezetting van de treinen verminderen en de snelheid verhogen.

Wat betreft de verwarming en de verlichting van de rijtuigen worden de nodige maatregelen onmiddellijk getroffen telkens een gebrek gemeld wordt.

VRAAG :

De electrificatie verschaft voldoening, comfort, vooral snelheid voor de bommeltreinen.

Er is nochtans een handicap, de eerste trein uit Luxemburg komt te Brussel aan te 9 u. 16. Dit is te laat voor de ambtenaren en bedienden die gaarne dertig minuten vroeger te Brussel zouden willen aankomen.

Dit euvel doet zich vooral 's maandags gevoelen en ik hoop dat althans die dag een semi-directe trein een verbinding Aarlen-Brussel zal verzekeren, zodat men rond 8 u. 30 te Brussel kan aankomen.

Studenten, militairen en bedienden moeten 's zondags in de namiddag vertrekken om de maandagmorgen ter bestemming te zijn.

In plaats van al de week-ends in de familiekring te kunnen doorbrengen, is dit hun slechts een- of tweemaal per maand mogelijk. De aangevraagde maatregel zou het reizigersverkeer aanmerkelijk vermeerderen.

ANTWOORD :

De N.M.B.S. is a priori niet gekant tegen het inleggen van een ochtendtrein tussen Aarlen en Brussel. Daarvan kan echter voor 't ogenblik geen sprake zijn wegens gebrek aan het vereiste electrisch materieel. Inderdaad, talrijke bommeltreinen moeten om die reden het verkeer blijven verzekeren.

Daarenboven wegens de talrijke bommeltreinen en halfdoorgaande treinen tussen Namen en Brussel, kan er geen sprake van zijn de aankomst te Brussel van een nieuwe trein die uit Aarlen zou vertrekken op 8 u. 30 vast te stellen. Hoogstens zou men te 8 u. 16 te Brussel kunnen aankomen mits om 5 u. 53 uit Aarlen te vertrekken. Het is waarschijnlijk dat dit vroege ochtenduur niet gunstig zou worden onthaald door de reizigers die dan gebruik zullen blijven maken hetzij van trein 455 van 20 u. 53 te Aarlen, hetzij van n° 411 van 's maandags die te 6 u. 53 vertrekt.

De Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen ziet de mogelijkheid in om de bestaande toestand van 2 juni eerstkomend te verbeteren. Van die datum zal een internationale trein Bazel-Brussel te Aarlen stoppen te 4 u. 52, te Libramont te 5 u. 23, te Jemelle te 5 u. 47 om te Brussel (L.W.) te 7 u. 17 aan te komen. Die trein zal kunnen genomen worden door de reizigers die de maandagmorgen in de hoofdstad en in de verschillende universiteitssteden hun werk willen aanvatten. Volgens zijn benutting in binnenverkeer zal de N.M.B.S. kunnen oordelen of het nuttig is gans het jaar door 's maandags een zeer vroege ochtendtrein te laten rijden.

2) P.N. non gardés :

- a) lignes électrifiées : 4
b) lignes non électrifiées : 117

QUESTION :

Relations ferroviaires entre Tournai et Bruxelles.

Seules relations avec la capitale qui n'aient pas été améliorées.

La durée du trajet devrait être réduite (actuellement 1 1/2 h pour 80 km).

Les horaires actuels ne sont pas respectés. Les trains du matin et du soir sont régulièrement en retard.

Le nombre de convois devrait être augmenté pour atteindre un horaire cadencé toutes les heures.

Des plaintes nombreuses sont formulées. Les nombreux ouvriers qui se déplacent de la région vers Bruxelles ne trouvent pas de place assise.

Le chauffage et l'éclairage laissent à désirer.

RÉPONSE :

La régularité des trains sur la ligne 94 préoccupe au plus haut point la Société et tout est mis en œuvre pour maintenir le maximum de régularité. Depuis le 18 novembre écoulé les trains semi-directs de la ligne 94 sont remorqués par des locomotives du type I, le plus puissant et le plus rapide en service sur le réseau.

Cette augmentation de la puissance de la remorque a permis de régulariser la marche des convois et de renforcer certains trains qui étaient particulièrement encombrés.

De nouvelles mesures sont actuellement à l'étude à la S.N.C.B. pour remédier à l'accroissement très important de voyageurs sur cette ligne. Ces mesures tendent à décongestionner les trains existants et à réduire les temps de parcours.

En ce qui concerne le chauffage et l'éclairage des voitures, les mesures nécessaires sont prises immédiatement chaque fois qu'une défectuosité est signalée.

QUESTION :

Procure de larges satisfactions : confort, rapidité, surtout pour les omnibus.

Il y a un handicap cependant, le premier train de Luxembourg atteint Bruxelles à 9 h. 16. C'est trop tard pour les fonctionnaires et employés qui voudraient être à Bruxelles 30 minutes plus tôt.

Cet inconvénient apparaît surtout le *lundi* et je souhaite que ce jour au moins, un train semi-direct assure, le *lundi*, une liaison entre Arlon et Bruxelles, permettant d'atteindre Bruxelles vers 8 h. 30.

Des étudiants, militaires et employés doivent repartir le dimanche dans l'après-midi afin d'être sur place le *lundi* matin.

Au lieu de profiter de tous les week-ends en famille, ils en limitent le nombre à un ou deux par mois. Cette mesure sollicitée augmenterait sérieusement le trafic voyageurs.

RÉPONSE :

La S.N.C.B. ne refuse pas a priori la mise en circulation d'un train matinal entre Arlon et Bruxelles. Mais elle ne pourrait le prévoir pour l'instant, le matériel électrique indispensable faisant défaut. Il est à noter, en effet, que plusieurs trains omnibus doivent continuer à être assurés avec des éléments vapeur pour la même raison.

D'autre part, par suite des nombreuses circulations de trains omnibus et semi-directs entre Namur et Bruxelles, il ne pourrait être question de fixer l'arrivée à Bruxelles à 8 h. 30 d'un train nouveau originaire d'Arlon. Tout au plus, pourrait-on arriver à 8 h. 16, en partant d'Arlon à 5 h. 53. Il est à supposer que cette heure fort matinale ne sera pas favorablement accueillie par la clientèle et que celle-ci continuera à utiliser soit le 455 de 20 h. 53 à Arlon, soit le 411 du *lundi* partant à 6 h. 53.

Dans tous les cas, à partir du 2 juin prochain, un train international venant de Bâle à Bruxelles s'arrêtera à Arlon à 4 h. 52, à Libramont à 5 h. 23, à Jemelle à 5 h. 47, pour arriver à Bruxelles (Q.L.) à 7 h. 17. Ce train pourra être utilisé par les voyageurs qui désirent commencer leurs occupations, le *lundi* matin, dans la capitale et les différentes villes universitaires et son utilisation en service intérieur permettra à la Société de juger, en toute connaissance de cause, de l'utilité d'un train circulant toute l'année le *lundi* matin.

VRAAG :

De laatste weken hebben twee zonder twiifel aan de weersgesteldheid te wijten incidenten nogal ernstig storingen veroorzaakt in het reizigersverkeer op de lijn Brussel-Luxemburg.

De meeste stopplaatsen zijn voorzien van open schuilplaatsen.

Sommige reizigers hebben soms uren in de koude staan wachten.

Op één ervan wil ik bijzonder de welwillende aandacht van de Minister vestigen en wel op die van Viville, tussen Aarlen en Stockem. Deze stopplaats bedient vooreerst de werkplaatsen van Stockem en ook de nieuwe belangrijke kazernes.

De toeloop van de reizigers is er groot en regelmatig. Er staat een open schuilplaats op ieder perron.

Ik zou willen dat spoedig een studie wordt ondernomen om die stopplaats ruimer, gesloten en verwarmde schuilplaatsen te bezorgen.

ANTWOORD :

Al de schuilplaatsen van de stopplaatsen zijn van hetzelfde type, het is een economische betonnen constructie, waaronder de reizigers bij slecht weer kunnen schuilen, doch zonder deuren vermits de reizigers er normaal slechts korte tijd moeten verwijlen.

Een langer verblijf kan enkel te wijten zijn aan zeer zeldzame uitzonderlijke omstandigheden als die waarop het achtbaar lid wijst.

De N.M.B.S. onderzocht de maatregelen die te treffen zijn in het meest blootgestelde deel van het land.

Wat vooral de stopplaats van Viville betreft, verklaart de N.M.B.S. mij dat zij onmiddellijk een onderzoek doet instellen om na te gaan of de capaciteit van de schuilplaatsen in verhouding is tot het aantal reizigers die gelijktijdig op de perrons aanwezig zijn; zij zullen vergroot worden, indien de noodzakelijkheid ervan erkend wordt.

VRAAG :

Enkele tijd geleden heb ik bij de N.M.B.S. klacht neergelegd tegen het feit dat de schouw van de centrale werkplaats te Gentbrugge regelmatig een dikke massa zwarte rook verspreidt, gemengd met vuurgensers en zwart stof, die zich verspreiden over de huizen uit de omgeving. Er werd me beloofd dat maatregelen zouden getroffen worden om hieraan een einde te stellen. Sedertdien is de toestand ongewijzigd gebleven. Ik heb zulks persoonlijk vastgesteld op 28 november rond 19 uur en op 29 november rond 12,30 u.

Dit veroorzaakt een grote misnoegdheid bij de bevolking.

Kan de achtbare Heer Minister niet tussenkomen om hieraan een einde te stellen?

ANTWOORD :

Zoals reeds aan het achtbaar lid beloofd werd, heeft de N.M.B.S. onderhandelingen aangeknoopt met een gespecialiseerde firma voor het oprichten van een onstoffer.

De studie van dit toestel is aan gang en na opstelling ervan mag verwacht worden dat praktisch stof noch vuurgensers meer zullen verspreid worden over de omgeving.

Wat de zwarte rook betreft, werd getracht, door regeling van de luchttek, de vorming ervan tegen te gaan. De uitslag van die proef is echter niet afdoende gebleken. De meeste zwarte rook komt hoofdzakelijk voort van het verbranden van planken, bestreken met een laag mexphalt, welke zich tussen het ander hout bevinden. Opdracht werd dan ook gegeven dit soort planken voortaan niet meer te verbranden.

De N.M.B.S. hoopt op die wijze een merkelijke verbetering in de toestand te kunnen brengen.

VRAAG :

Verscheidene Europese landen hebben, op 20 november 1956, te Bazel een overeenkomst betreffende de financiering van het spoorwegmaterieel ondertekend.

Na een door deskundigen geleverd tamelijk lastig werk, zou een overeenkomst zijn ondertekend, die door talrijke Parlementen zou bekrachtigd zijn.

QUESTION :

Ces dernières semaines deux incidents, dus sans doute aux conditions atmosphériques, ont provoqué des perturbations assez sérieuses dans le trafic voyageurs, sur la ligne Bruxelles-Luxembourg.

Des abris ouverts sont installés dans la plupart des points d'arrêt.

Des voyageurs ont attendu parfois des heures dans le froid.

Il en est particulièrement un sur lequel je veux attirer la bonne attention du Ministre. C'est celui de Viville entre Arlon et Stockem. Ce point d'arrêt dessert d'abord les ateliers de Stockem et aussi les nouvelles et importantes casernes.

L'afflux des voyageurs y est grand et régulier. Il existe un abri ouvert sur chaque quai.

Je voudrait qu'une étude soit faite rapidement afin de doter ce point d'arrêt d'abris plus vastes fermés et chauffés.

RÉPONSE :

Tous les abris des points d'arrêt sont d'un même type : il s'agit d'une construction économique en béton permettant aux voyageurs de s'abriter contre les grosses intempéries mais démunie de portes en raison du fait que les voyageurs ne doivent normalement y séjourner que peu de temps.

Un séjour prolongé ne peut être dû qu'à des circonstances exceptionnelles assez rares, telles celles signalées par l'honorable membre.

La S.N.C.B. étudie des dispositions spéciales à prendre dans la partie la plus exposée du pays.

En ce qui concerne plus spécialement le point d'arrêt de Viville, la S.N.C.B. me déclare qu'elle fait procéder immédiatement à une enquête en vue de déterminer si la capacité des abris est en rapport avec le nombre d'usagers présents simultanément sur les quais : si la nécessité en est reconnue, ils seront agrandis.

QUESTION :

Il y a quelque temps, j'ai porté plainte auprès de la S.N.C.B. contre l'échappement de la cheminée de l'atelier central de Gentbrugge, d'une masse épaisse de fumée noire mélangée à des escarbilles et flammèches se répandant sur les maisons voisines. On m'a promis que des mesures seraient prises pour y remédier. Depuis lors, la situation est restée inchangée. J'ai pu constater la chose personnellement le 28 novembre vers 19 h. et le 29 novembre vers 12.30 h.

Cette situation provoque un mécontentement sérieux de la population.

L'honorable Ministre peut-il intervenir pour mettre fin à cette situation ?

RÉPONSE :

Ainsi qu'il l'a déjà été promis à l'honorable Membre, la S.N.C.B. a entamé des pourparlers avec une firme spécialisée pour la construction d'un dépoussiéreur.

L'étude de cet appareil est en cours et après réalisation on peut escompter que pratiquement ni poussières ni flammèches ne seront plus répandues dans les environs.

En ce qui concerne la fumée noire, on a essayé d'en combattre la formation par réglage de l'amenée d'air. Le résultat de cet essai n'a pas été concluant. La majeure partie de la fumée noire provient de la combustion des planches enduites d'une couche de mexphalt, planches qui sont mélangées à d'autres bois. Il a été prescrit de ne plus brûler dorénavant des planches de l'espèce.

La S.N.C.B. espère obtenir de cette façon une amélioration sensible de la situation incriminée.

QUESTION :

Plusieurs pays d'Europe ont signé, le 20 novembre 1956, à Bâle, un accord relatif au financement du matériel ferroviaire.

Après des travaux d'experts assez laborieux, une Convention aurait été signée, Convention qui aurait été ratifiée par des nombreux Parlements.

Zal het Belgisch Parlement ze op zijn beurt moeten bekrachtigen?
Wanneer en in welke vorm?

ANTWOORD :

De overeenkomst « Eurofima » moet inderdaad door het Belgisch Parlement bekrachtigd worden.

Het nodige is gedaan om eerlang, door bemiddeling van het Departement van Buitenlandse Handel, te dien einde een wetsontwerp ter tafel te leggen.

Kapitaal :

A. — 50 miljoen Zwitserse frank.
Deel van België 6 miljoen Zwitserse frank.

B. — Levering van wagons.
Deel van België : 4 miljoen Zwitserse frank (veranderd ten gevolge van de bestelling van 200 kipwagens — kontrakt van 20 jaar tegen 4,5 %).

VRAAG :

De snelheid van de treinen heeft een talrijke clientèle aangebracht; deze laatste mag niet worden misnoegd doch moet eerder bevredigd worden en de N.M.B.S. zou in dit opzicht de kwestie van de aansluitingen met de grote stations moeten onderzoeken, zonder het verschijnen van het nieuwe treinboek af te wachten. Ik voeg hieraan toe dat het onmogelijk is in die treinen te schrijven soms zelfs te lezen.

ANTWOORD :

De kwestie van de aansluitingen is een voorwerp van de aanhoudende zorg van de bevoegde diensten van de N.M.S.B.

Telkens als de organisatie op een axiale lijn wordt gewijzigd, worden de aansluitingen op de treinen van de samenlopende lijnen herzien en geregeld rekening gehouden met het belang van de meerderheid der clientèle van het ogenblik.

Zo zich later wijzigingen in de reizigersstromen voordoen dan geschieden de nodige aanpassingen zo spoedig mogelijk, rekening gehouden met de opgedane ervaring en met de nieuwe behoeften.

Wat de daveringen betreft, hiervoor verwijs ik het achtbare lid naar het antwoord gegeven op de vraag gesteld betreffende dezelfde zaak.

VRAAG :

De lijn 161-162 werd geëlectriceerd.

De N.M.B.S. heeft echter verzuimd de aansluitingen naar die lijn te herzien.

Hieruit volgt dat, ondanks de electrificatie, sommige trajecten langer duren dan voorheen.

ANTWOORD :

Al de op de lijnen 161 en 162 gelegen aansluitingspunten werden ter gelegenheid van de electrificatie van die lijnen herzien. Waar mogelijk was, werden de nodige wijzigingen aan de daarop uitlopende lijnen aangebracht.

Er blijven nochtans enige onopgeloste gevallen waarvoor de N.M.B.S. op moeilijkheden stuit die tot nog toe niet uit de weg konden geruimd worden : die verschillende kwesties worden niettemin verder onderzocht.

VRAAG :

Verleden jaar heb ik gevraagd een directe verbinding per spoorweg Brussel-Parijs en terug over Namen-Dinant-Givet-Charleville opnieuw tot stand te brengen.

De kwestie moest worden onderzocht samen met de Franse diensten. Ik dring nog maals aan op het herstel van die directe verbinding met Parijs-Oost.

Er moet in alle oprechtheid worden erkend dat de N.M.B.S. de modernisering in alle opzichten doorvoert, zeer grote krachtsinspanningen worden gedaan zowel voor het rollend materieel als voor de baan.

Ik vraag dan ook dat de lijn Namen-Dinant-Givet niet zou worden vergeten. Er moet aan de tentoonstelling van 1958 gedacht worden.

Le Parlement Belge aurait-il à en connaître à son tour?
Quand et sous quelle forme?

RÉPONSE :

La Convention « Eurofima » doit effectivement être ratifiée par le Parlement Belge.

Le nécessaire est fait pour qu'un projet de loi soit déposé incessamment à cette fin à l'intervention du département du commerce extérieur.

Capital :

A. — 50 millions de francs suisses.
Part de la Belgique : 6 millions de francs suisses à liquider en numéraire.

B. — Fournitures de wagons.
Part de la Belgique : 4 millions de francs suisses (transformée du fait de la commande de 200 wagons tombereaux — contrat de 20 ans à 4,5 %).

QUESTION :

La rapidité des trains a amené une nombreuse clientèle, il faudrait ne pas la mécontenter, mais plutôt la satisfaire et, à ce sujet, la S.N.C.B. devrait examiner la question des correspondances vers les grandes stations, sans attendre la publication du nouvel indicateur; j'ajouterais qu'il est impossible d'écrire, même quelquefois de lire dans les dits trains.

RÉPONSE :

La question des correspondances fait l'objet des préoccupations constantes des services compétents de la S.N.C.B.

Chaque fois que l'organisation d'une ligne axiale est modifiée, les correspondances avec les trains des lignes adjacentes sont revues et établies en tenant compte de l'intérêt de la majorité de la clientèle du moment.

Si ultérieurement des modifications interviennent dans les courants de voyageurs, les adaptations nécessaires sont réalisées au plus tôt en tenant compte de l'expérience acquise et des besoins nouveaux.

Quant aux trépidations, l'honorable membre est prié de se reporter à la réponse donnée à la question posée par l'honorable membre relativement au même objet.

QUESTION :

On a électrifié la ligne 161-162.

Cependant, la S.N.C.B. a omis de revoir les correspondances qui aboutissent à cette ligne.

De ce fait, malgré l'électrification, certains trajets durent plus longtemps qu'avant.

RÉPONSE :

Tous les nœuds de correspondances situés sur les lignes 161 et 162 ont été revus à l'occasion de l'électrification de ces lignes. Lorsque la chose a été possible, les modifications nécessaires ont été réalisées sur les lignes adjacentes.

Il reste néanmoins quelques cas pour la solution desquels la S.N.C.B. s'est heurtée à des difficultés qui n'ont pu être surmontées jusqu'à ce jour; ces différentes questions continuent cependant à être étudiées.

QUESTION :

J'ai demandé l'année dernière le rétablissement d'une relation directe par chemin de fer Bruxelles-Paris et retour via Namur-Dinant-Givet-Charleville.

La question devait être examinée de concert avec les services français. J'insiste à nouveau pour le rétablissement de cette relation directe avec Paris-Est.

Il faut reconnaître en toute franchise que la S.N.C.B. se modernise à tous les points de vue; de très gros efforts sont faits tant pour le matériel roulant que pour la voie.

Je demande donc en conséquence que la ligne Namur-Dinant-Givet ne soit pas oubliée. Il faut penser à l'exposition 1958.

Ik ben ook zo vrij te wijzen op het gebrek aan overeenstemming van de dienstregeling der treinen bij vertrek uit Givet zowel naar Frankrijk als naar België.

ANTWOORD :

Zoals beloofd werd als antwoord op de tijdens het onderzoek van de vorige begroting gestelde parlementaire vraag n° 4, hebben de Belgische en Franse netten samen de kwestie bestudeerd van de snellere verbindingen Namen-Dinant-Givet-Charleville-Parijs door het inleggen van directe treinen.

Uit die studie is gebleken dat het gering aantal reizigers (ongeveer 60 op doorreis per dag voor de 8 tussen Namen en Givet rijdende treinen) het inleggen van directe interpenetratietreinen over Givet niet rechtvaardigde.

Op 30 september jl. heeft de N.M.B.S. een nieuwe trein Givet-Namen en terug ingelegd. Dit is het bewijs dat zij in deze lijn zoveel belangstelt als in de andere lijnen van het net.

Nieuwe verbeteringen zullen worden ingevoerd telkens als zij gerechtvaardigd zijn, en inzonderheid bij gelegenheid van de Tentoonstelling 1958.

De dienstregelingen van de verbinding Namen-Dinant-Givet-Charleville zijn opgemaakt in volkomen overeenstemming tussen de Belgische en Franse netten, met de bezorgdheid de treinen te Givet aansluiting te doen geven, en tevens in de eigen behoeften van ieder net te voorzien en te Givet een voldoende wachttijd te geven voor de douaneformaliteiten en de afgifte van de biljetten aan de reizigers op doorreis.

VRAAG :

Een van onze collega's heeft zijn beklag gemaakt over het feit dat sommige spoorrijtuigen onvoldoende verwarmd zijn. Het is over een ander aspect, dat ik U wens te spreken, namelijk de verwarming van sommige kleine stations. Inderdaad, in de namiddag van 31 oktober heb ik de gelegenheid gehad nagenoeg een uur in één van die kleine stations (eindpunt van autobuslijnen) door te brengen. Het regende en het was tamelijk koud.

In de wachtzaal stond een goed onderhouden gietijzeren kachel, die echter niet brandde. Ik heb bejaarde mensen gezien, oude dienaars, gepensionneerd door de N.M.B.S., die in die felle koude een half uur lang voor het loket hebben moeten staan aanschuiven. Het was de dag waarop de pensioenen uitbetaald werden, daar de 1^e een feestdag was.

Zouden geen instructies kunnen worden gegeven opdat de voor het station verantwoordelijke beambte in dergelijke gevallen, ten minste het lokaal zou mogen verwarmen?

ANTWOORD :

Om bezuinigingsredenen heeft de N.M.B.S. besloten alle verwarming van de wachtzalen der tussenliggende stations af te schaffen, wanneer de buitentemperatuur 5° of meer bedraagt.

Deze maatregel werd reeds in 1953 genomen daar de clientèle nooit lang in de wachtzaal van dergelijke stations vertoeft.

De N.M.B.S. werd verzocht de verwarming aan te steken ter gelegenheid van de verrichtingen voor het uitbetalen van de pensioenen. Op te merken valt dat er in de allereerste plaats een probleem van invendige organisatie rijst, namelijk het voorkomen van lange rijen gepensioneerden aan de loketten.

Te dien einde is er thans een onderzoek aan de gang; ingeval het moeilijk, zo niet onmogelijk mocht blijken, het lange wachten te voorkomen, zal er voor verwarming van het lokaal worden gezorgd.

VRAAG :

Ter gelegenheid van de Tentoonstelling 1958 zal het verkeer van de N.M.B.S. ongetwijfeld aanzienlijk toenemen. Zal het bestaande of bestelde rollend materieel voldoende zijn om daarin te voorzien?

ANTWOORD :

Door de indienststelling van het bij de private nijverheid bestelde rollend materieel en van dat welk in de werkplaatsen der N.M.B.S. in aanbouw is, zal een effectief kunnen worden samengesteld dat voldoende zal zijn om tijdens de Tentoonstelling 1958 in de behoeften van het verkeer te voorzien.

Je me permets également de signaler la discordance des horaires des trains au départ de Givet tant vers la France que vers la Belgique.

RÉPONSE :

Ainsi qu'il avait été promis en réponse à la question parlementaire n° 4 posée lors de l'examen du budget précédent, les réseaux belge et français ont étudié de concert l'accélération des relations Namur-Dinant-Givet-Charleville-Parijs par la création de trains directs.

Cette étude a démontré que la faible importance de la clientèle (environ 60 voyageurs de transit par jour pour les 8 trains circulant entre Namur et Givet) ne justifiait pas la mise en marche de trains directs d'interpénétration via Givet.

Au 30 septembre écoulé, la S.N.C.B. a prévu un train nouveau Givet-Namur et retour. C'est la preuve qu'elle s'intéresse à cette ligne au même titre qu'aux autres lignes du réseau.

De nouvelles améliorations seront introduites chaque fois qu'elles se justifieront et notamment à l'occasion de l'Exposition de 1958.

Les horaires de la relation Namur-Dinant-Givet-Charleville sont fixés en parfaite entente entre les réseaux belge et français, avec le souci constant de mettre les trains en concordance à Givet, tout en assurant les besoins propres à chaque réseau et en donnant à Givet un battement suffisant pour les formalités douanières et la distribution des billets aux voyageurs en transit.

QUESTION :

Un de nos collègues s'est plaint de la déficience de chauffage dans certaines voitures de chemin de fer. C'est d'un autre aspect que je veux vous parler. Il s'agit du chauffage de certaines petites gares. En effet, j'ai eu l'occasion de séjourner pendant près d'une heure, dans l'après-midi du 31 octobre, dans une de ces petites gares (abouissement lignes autobus). Il pleuvait et il faisait relativement froid.

La salle d'attente disposait d'un poêle en fonte bien entretenu — mais sans feu. — J'ai vu des vieillards, vieux serviteurs pensionnés de la S.N.C.B., qui ont dû faire la file au guichet pendant 1/2 heure, dans ce froid glacial. C'était jour de paie des pensions, le 1^{er} étant férié.

Des instructions ne pourraient-elles être données, afin qu'en des circonstances semblables, le responsable de la gare puisse au moins chauffer le local?

RÉPONSE :

Dans un esprit d'économie, la S.N.C.B. a décidé de supprimer tout chauffage dans les salles d'attente des gares intermédiaires lorsque la température extérieure atteint 5°.

Cette mesure a été prise dès 1953 en raison de ce que la clientèle ne stationne jamais que très peu de temps dans les salles d'attente de ce genre de gares.

La S.N.C.B. a été priée d'allumer le chauffage à l'occasion des opérations de paiement de pensions. Il y a lieu de considérer qu'il se pose, en tout premier lieu, un problème d'organisation interne de façon à éviter les longues files de pensionnés aux guichets.

A cet effet, des investigations sont actuellement en cours; dans les cas où il sera difficile sinon impossible d'éviter les attentes quelque peu prolongées, il sera veillé à ce que le local soit chauffé.

QUESTION :

L'Exposition 1958 amènera certainement une grande recrudescence du trafic de la S.N.C.B. Le matériel roulant existant ou en commande permettra-t-il d'y faire face?

RÉPONSE :

La mise en service du matériel roulant commandé à l'industrie privée et de celui en construction dans les ateliers de la S.N.C.B. permettra la constitution d'un effectif suffisant pour faire face au trafic lors de l'Exposition de 1958.

VRAAG :

Ik heb reeds mijn beklag gemaakt over de verwarming van de rijtuigen op de belangrijke lijn Antwerpen-Charleroi.

Mij werd een zeer goed antwoord gegeven, doch twee dagen later deden zich dezelfde bezwaren voor.

Het betreft rijtuigen van de serie 212.207.

De rijtuigen worden vóór het vertrek verwarmd, doch onderweg koelen zij zodanig af dat het er ijskoud in wordt.

Het verwarmingssysteem van heel de serie dient herzien.

ANTWOORD :

De rijtuigen van de serie 212.200 behoren tot de 12 vierledige automotrices van 1935.

Die automotrices worden verwarmd door middel van luchtstuwung.

Daar dit verwarmingssysteem geen voldoende geeft, wordt het nieuw materieel er niet meer mee uitgerust. De aandacht van de N. M. B. S. werd op dit vraagstuk gevestigd.

De op de lijn Antwerpen-Charleroi gebezigde motortreinen zijn ingericht om uitsluitend te rijden op de lijnen voorzien van verhoogde perrons, wat voor bedoelde lijn het geval is.

Zij kunnen dus niet worden gebezigd op andere lijnen waar nu eens lage en dan weer hoge perrons voorkomen en waarop de speciaal er voor gebouwde motortreinen zullen in dienst gesteld worden.

Ten einde de omloop van het op de lijn Antwerpen-Charleroi in dienst zijnde materieel te verbeteren, is men thans een treinstel aan het verbouwen dat in januari 1957 zal klaar zijn.

Ingevolge de proefnemingen die met dat verbouwde treinstel zullen worden genomen, zal niet volle kennis van zaken een beslissing kunnen worden genomen omtrent de aan de andere treinstellen van diezelfde serie te brengen veranderingen.

VRAAG :

De N. M. B. S. zou stoomlocomotieven tot Diesellocomotieven ombouwen om rangeerdiensten in de stations uit te voeren.

Hoeveel zouden de kosten van de ombouw belopen en welk bedrag zou bezuinigd worden.

De Heer Minister heeft over een vermindering van 150 ton papier bij de N. M. B. S. gesproken.

Graag vernam ik hoeveel die bezuiniging bedraagt.

ANTWOORD :

Geen enkele stoomlocomotief wordt thans tot Diesellocomotief voor rangeerdiensten omgebouwd. Dit probleem, door de betrokken technische diensten van de N. M. B. S. in studie genomen, zal weldra een oplossing krijgen.

De vermindering van 150 ton niet-bedrukt papier betekent een bezuiniging van 2.640.000 frank.

VRAAG :

1) Zou de Heer Minister mij kunnen bevestigen of al de rijtuigen van de honderd die bij de hoofdwerkplaats te Mechelen besteld werden, aan de Exploitatie zullen geleverd worden?

2) Kunnen ook inlichtingen verstrekt worden over de wijze van levering der 450 bestelde rijtuigen en over het tijdstip waarop zij aan de N. M. B. S. zullen geleverd worden?

3) Believe het U mij in te lichten over de inschrijvingsprijs die voor het bouwen van die 450 rijtuigen door de private nijverheid en door de hoofdwerkplaats te Mechelen ingediend werd.

4) Hoeveel metalen rijtuigen zijn er nog nodig om de resterende in dienst zijnde houten rijtuigen te vervangen?

5) Hoeveel metalen rijtuigen zal de N. M. B. S. bezitten als die twee gedane bestellingen zullen geleverd zijn?

6) Hoe geschiedde de financiering van de laatste rijtuigenbestelling?

7) Sommige rijtuigen van directe treinen zouden verbeterd worden om tegen grotere snelheden te rijden en om de reizigers meer comfort te bezorgen.

Hoeveel kost die verbetering en hoeveel rijtuigen zijn er bij betrokken?

QUESTION :

Je me suis plaint déjà du chauffage des voitures sur la ligne importante Anvers-Charleroi.

On m'a très bien répondu, mais deux jours après les mêmes inconvénients se représentaient.

Il s'agit des voitures de la série 212.207.

Les voitures sont chauffées avant le départ, mais en cours de route elles se refroidissent à tel point qu'elles sont glacées.

Il faut revoir le système de chauffage de toute la série.

RÉPONSE :

Les voitures de la série 212.200 appartiennent aux 12 automotrices quadruples de 1935.

Ces automotrices sont équipées d'un chauffage par air pulsé.

Ce système de chauffage ne donnant pas satisfaction est abandonné pour l'équipement du matériel nouveau. L'attention de la S. N. C. B. a été attirée sur ce problème.

Les automotrices utilisées sur la ligne Anvers-Charleroi sont aménagées pour être utilisées exclusivement sur des lignes pourvues de quais surélevés, ce qui est le cas de ladite ligne.

Elles ne peuvent donc être mises en service sur d'autres lignes qui possèdent simultanément des quais bas et des quais surélevés et auxquelles les nouvelles automotrices, construites à cet effet, seront affectées.

En vue d'améliorer le roulement du matériel mis en service sur Anvers-Charleroi, une rame est en transformation et sera prête en janvier 1957.

Les essais auxquels cette rame transformée sera soumise permettront de prendre décision, en parfaite connaissance de cause, sur les transformations à apporter aux autres rames de la même série.

QUESTION :

La S. N. C. B. transformerait des locomotives à vapeur en Diesel pour effectuer les manœuvres de gare.

Quel serait le coût de la transformation et le montant de l'économie?

Monsieur le Ministre a parlé d'une réduction de 150 tonnes de papier à la S. N. C. B.

Il me serait agréable d'être fixé sur la valeur de cette économie.

RÉPONSE :

Aucune transformation de locomotive à vapeur en Diesel pour services de manœuvres n'est en cours. Toutefois, ce problème mis à l'étude par les services techniques intéressés de la S. N. C. B. trouvera sa solution très prochainement.

La réduction de 150 tonnes de papier, non imprimé, permet de réaliser une économie de 2.640.000 francs.

QUESTION :

1) Monsieur le Ministre pourrait-il nous fixer si toutes les voitures de la commande de cent voitures construites par l'atelier central de Malines seront livrées à l'Exploitation?

2) Peut-on aussi être fixé sur le système de livraison de la commande de 450 voitures et quand seront-elles toutes livrées à la S. N. C. B.?

3) Voudriez-vous me fixer sur le prix des soumissions à la construction de ces 450 voitures présentées par le privé et par l'atelier central de Malines?

4) Combien faudrait-il encore de voitures métalliques pour remplacer le reste des voitures en bois restant en circulation?

5) Quel est le nombre de voitures métalliques que possédera la S. N. C. B. y compris ces deux commandes passées?

6) Quel a été le moyen de financement de la dernière commande de voitures?

7) Certaines voitures de trains directs seraient améliorées pour effectuer de plus grandes vitesses et donner plus de confort aux voyageurs.

Quel est le coût de cette amélioration et quel est le nombre de voitures?

ANTWOORD :

- 1) Het antwoord luidt bevestigend.
- 2) De eerste rijtuigen moeten worden geleverd binnen 18 maanden met ingang van de datum der bestelling.
De laatste, 30 maanden na die datum.
De bestelling werd op 31 augustus 1956 gedaan.
- 3) De rijtuigen kosten :
- | | |
|---|-----------|
| a) de twee bogies fr. | 520.046 |
| b) de kasten : | |
| 1 ^{ste} klasse | 2.895.777 |
| 1 ^{ste} en 2 ^{de} klasse (gemengd) | 2.900.282 |
| 2 ^{de} klasse (bagagewagen) | 2.738.057 |
| 2 ^{de} klasse (bagagewagen en snackbar) | 2.970.251 |
| 2 ^{de} klasse | 2.825.296 |
- De hoofdwerkplaats te Mechelen heeft niet ingeschreven.
- 4) Men mag rekenen dat er nog 550 à 600 metalen rijtuigen zullen nodig zijn.
- 5) 2.049.
- 6) De bestelling zal door de Staat gefinancierd worden.
Een eerste krediettranche ten belope van 570 miljoen frank is te dien einde uitgetrokken op het ontwerp van buitengewone begroting voor het dienstjaar 1957 (artikel 589, sectie Verkeerswezen).
- 7) Om rekening te houden met de vorderingen der techniek worden verbeteringen uitgevoerd of overwogen voor zowat 200 rijtuigen.
- De uitgave bedraagt nagenoeg 400.000 frank per rijtuig.

VRAAG :

Bij de behandeling van de begroting der Rijksmiddelen voor 1957 heeft de heer De Saeger op 27 november l.l. gezegd dat de N.M.B.S. bij de private nijverheid spoorwagens heeft besteld die 500.000 frank meer zouden kosten dan deze gebouwd in de eigen werkplaatsen van de maatschappij.

ANTWOORD :

Daar een wagen 280.000 frank kost, bedoelt het achtbaar lid waarschijnlijk de nieuwe rijtuigen die door de N.M.B.S. werden besteld.
De levering van deze rijtuigen werd toevertrouwd aan de private nijverheid waarvan de prijzen aanvaardbaar worden geacht.
De werkplaatsen van de maatschappij hebben geen deel genomen aan de besteding.

VRAAG :

Graag vernam ik hoeveel houten rijtuigen er nog in dienst zijn.
Rijden die rijtuigen nog op de geëlectriceerde lijnen ?

ANTWOORD :

- 1) Er zijn nog 2.559 houten rijtuigen in dienst.
- 2) De treinen, die *uitsluitend* op de geëlectriceerde lijnen rijden, zijn alle samengesteld uit materieel van metaal.
Sommige uit houten rijtuigen samengestelde treinen, die door stoomlocomotieven worden gesleept, berijden op een gedeelte van hun traject sommige baanvakken van geëlectriceerde lijnen.
In die toestand wordt voorzien naarmate het thans bestelde materieel van metaal geleverd wordt.

VRAAG :

Graag vernam ik hoeveel stoomlocomotieven, met uitzondering van de stationrangeerlocomotieven, nog in staat zijn te rollen.
Hoeveel zijn er te veel sedert de indienststelling van de Diesel-locomotieven en de electricatie van de grote lijnen.
Wat is de N.M.B.S. voornemens te doen ?

RÉPONSE :

- 1) La réponse est affirmative.
- 2) Les premières voitures doivent être livrées 18 mois prenant cours à la date de la commande.
Les dernières 30 mois après cette date.
La commande a été passée le 31 août 1956.
- 3) Le prix des voitures est le suivant :
- | | |
|--|-----------|
| a) Les deux bogies fr. | 520.046 |
| b) Les caisses : | |
| 1 ^{re} classe | 2.895.777 |
| 1 ^{re} et 2 ^{me} classe (mixte) | 2.900.282 |
| 2 ^{me} classe-fourgon | 2.738.057 |
| 2 ^{me} classe-fourgon et snackbar | 2.970.251 |
| 2 ^{me} classe | 2.825.296 |
- L'atelier central de Malines n'a pas soumissionné.
- 4) Il faut compter que 550 à 600 voitures métalliques seront encore nécessaires.
- 5) 2.049.
- 6) La commande sera financée par l'État.
Une première tranche de crédit au montant de 570 millions de francs est prévue à cet effet au projet de budget extraordinaire pour l'exercice 1957 (article 509 section Communications).
- 7) Pour tenir compte des progrès de la technique des améliorations sont en cours ou envisagées pour ce qui concerne quelque 200 voitures.
La dépense est de 400.000 francs environ par voiture.

QUESTION :

Lors de la discussion du budget des Voies et Moyens pour 1957, M. De Saeger a communiqué le 27 novembre dernier que la S.N.C.B. a commandé à l'industrie privée des wagons de chemin de fer qui coûteraient 500.000 francs de plus que ceux construits dans les propres ateliers de la Société.

RÉPONSE :

Le coût d'un wagon étant de l'ordre de 280.000 francs, l'honorable membre vise sans doute les nouvelles voitures commandées par la S.N.C.B.
La fourniture de ces voitures a été confiée à l'industrie privée dont les prix ont été jugés acceptables.
Les ateliers de la Société n'ont pas participé à la soumission.

QUESTION :

Je voudrais connaître le nombre de voitures en bois qui restent en circulation.
Ces voitures circulent-elles encore sur les lignes électrifiées ?

RÉPONSE :

- 1) Il reste 2.559 voitures en bois en circulation.
- 2) Les trains circulant *exclusivement* sur les lignes électrifiées sont tous composés de matériel métallique.
Certains trains de matériel en bois remorqués par des locomotives à vapeur empruntent, sur une partie de leur parcours, certaines sections de lignes électrifiées.
Cette situation disparaît au fur et à mesure de la fourniture du matériel métallique actuellement en commande.

QUESTION :

Je voudrais savoir combien de locomotives à vapeur, à l'exception des locomotives de manœuvre de gare, sont encore en état de rouler.
Combien y en a-t-il en trop depuis la mise en service des machines Diesel et l'électrification des grandes lignes.
Que compte en faire la S.N.C.B. ?

ANTWOORD :

Baanlocomotieven in staat te rollen : 1.140, waarvan 141 in het locomotievenpark.

De parklocomotieven zijn bestemd om ingezet te worden bij uiterst druk verkeer en de indienstgestelde locomotieven te vervangen wanneer deze versleten zijn.

VRAAG :

Talrijke reizigers, die de treinen van de lijnen 161 en 162 bezigen, klagen over de schokken die zij ondervinden op een groot gedeelte van het traject : is dit te wijten aan de lichte bouw van de rijtuigen, is het een kwestie van bogies of ligt het aan de toestand van de sporen ?

ANTWOORD :

Sedert de electrificatie van de lijnen 161 en 162 rijden de treinen voortdurend met snelheden die gelijk zijn aan de voor de bochten toegelaten maximumsnelheid, hetgeen niet het geval was met de stoomtractie : hieruit volgen noodzakelijk meer schokken, die door de reizigers gevoeld worden.

Om die toestand te verhelpen verandert thans de N.M.B.S. de vering van de automotrices en van de rijtuigen.

VRAAG :

De kwestie van de overwegen werd herhaaldelijk in commissie opgeworpen.

1) Zou tussen het Departement van Openbare Werken en dat van Verkeerswezen geen akkoord kunnen worden bereikt om de overwegen, waar zich jaarlijks talrijke ongevallen voordoen, aan de omstandigheden aan te passen.

2) De snelheid op de lijnen met enkelspoor werd niet verhoogd; zij zou nog steeds 70 km/u. bedragen ?

Meent de Heer Minister niet dat die snelheid zou moeten worden verhoogd, inzonderheid wegens het feit dat de verplaatsingen van sommige arbeiders overdreven lang duren.

ANTWOORD :

1) Het probleem van de aanpassing van de overwegen aan de verbreding van de wegen die zij kruisen, houdt bijzonder de aandacht van mijn Departement alsmede van de N.M.B.S. gaande.

Alles komt ten slotte neer op de kwestie van de tenlasteneming van de desbetreffende uitgaven.

Volgens de door mijn Departement vastgestelde rechtspraak moeten de kosten voor het verbreden van de overwegen gedragen worden door het Bestuur dat met het beheer van de wegen belast is : Bruggen en Wegen, Provincie of Gemeente, al naargelang de betrokken weg.

Onlangs kon tussen de Staat (Bestuur van Bruggen en Wegen) en de N.M.B.S. een algemeen akkoord worden gesloten, zodat voor de Rijkswegen het stadium van de principiële besprekingen voorbij is.

Ten aanzien van de provincie- en gemeentewegen tracht de N.M.B.S. voor de geldelijke bijdragen ten laste van de met het beheer van die wegen belaste besturen, tot een regeling te komen op dezelfde grondslagen als die van bovengemeld algemeen akkoord.

Thans liggen ontwerpen tot verbreding van 40 buitengewoon gevaarlijke overwegen bij de betrokken besturen ter studie of worden er voor goedkeuring in beraad gehouden.

2) De maximumsnelheid op de lijnen met enkelspoor hangt af van de structuur en de toestand van de baan; doorgaans is zij vastgesteld op 70 km/u.

Op sommige lijnen echter is de maximumsnelheid vastgesteld op 80 of 90 km/u; deze lijnen zijn de volgende :

Lijn 21 Hasselt-Landen	90
Lijn 21 (Vertak.) Zonhoven-As	90
Lijn 42 Gouvy-Trois Vierges	90
Lijn 51A Zeebrugge-Knokke	90
Lijn 55 Wondelgem-Zelzate	90
Lijn 56 Grembergen-St.-Niklaas	80
Lijn 57 Dendermonde-Lokeren	80
Lijn 58 Wondelgem-Eekloo-Brugge	90
Lijn 59 Oostakker-Antwerpen (Linkeroever)	90
Lijn 63 Oostende-Torhout	90
Lijn 66 Brugge-Torhout	90
Lijn 69 Komen-Ieper-Poperinge	90
Lijn 73 Adinkerke-Diksmuide	90
Lijn 86 De Pinte-Oudenaarde	80
Lijn 132 Walcourt-Marienburg	90

RÉPONSE :

Locomotives de route en état de rouler : 1.140, dont 141 en parc.

Les locomotives en parc sont destinées à prêter aux pointes de trafic et à remplacer les locomotives en service lorsque celles-ci seront usées.

QUESTION :

Je signale des plaintes de nombreux voyageurs utilisant les trains des lignes 161 et 162 à cause des oscillations ressenties sur une bonne partie du parcours : est-ce la légèreté des voitures, une question des bogies, ou l'état des voies.

RÉPONSE :

Depuis l'électrification des lignes 161 et 162, les trains roulent à des vitesses constamment égales au maximum autorisé par les courbes, ce qui n'était pas le cas en traction vapeur; il en résulte nécessairement plus d'oscillations ressenties par les voyageurs.

Afin d'améliorer cette situation, la S.N.C.B. apporte actuellement certaines modifications à la suspension des automotrices et des voitures.

QUESTION :

La question des passages à niveau a été soulevée à plusieurs reprises en commission.

1) N'y a-t-il pas possibilité d'obtenir un accord entre le Département des Travaux Publics et celui des Communications pour aménager les passages à niveau qui sont la cause chaque année de nombreux accidents ?

2) La vitesse des lignes à simple voie n'a pas été augmentée; elle serait encore de 70 km/h.

Monsieur le Ministre n'estime-t-il pas que cette vitesse devrait être augmentée en raison notamment de la durée excessive des déplacements de certains travailleurs.

RÉPONSE :

1) Le problème de l'adaptation des passages à niveau aux élargissements des routes qui les croisent retient particulièrement l'attention de mon Département ainsi que de la S.N.C.B.

Tout se ramène en fin de compte à la question de la prise en charge des dépenses y afférentes.

Selon la jurisprudence établie par mon Département, les frais d'élargissement des passages à niveau doivent être pris en charge par l'Administration gestionnaire de la route : Ponts et Chaussées, Province ou Commune, selon la voirie en cause.

Depuis peu de temps un accord d'ensemble a pu être conclu entre l'Etat (Administration des Ponts et Chaussées) et la S.N.C.B. de sorte que pour la voie de l'Etat, le stade des discussions de principe est dépassé.

En ce qui concerne les voiries provinciale et communale, la S.N.C.B. s'efforce de voir régler les interventions pécuniaires à charge des pouvoirs gestionnaires de ces voiries sur les mêmes bases que celles reprises à l'accord général susvisé.

Des projets d'élargissement sont actuellement étudiés ou en instance d'approbation auprès des administrations intéressées, pour environ 40 passages à niveau particulièrement dangereux.

2) La vitesse maximum sur les lignes à voie unique dépend de la structure et de l'état de la voie; en général elle est fixée à 70 km/h.

Toutefois, sur certaines lignes énumérées ci-après, la vitesse maximum a été fixée à 80 ou 90 km/h.

Ligne 21 Hasselt-Landen	90
Ligne 21 (Embranch.) Zonhoven-As	90
Ligne 42 Gouvy-Trois Vierges	90
Ligne 51A Zeebrugge-Knokke	90
Ligne 55 Wondelgem-Zelzate	90
Ligne 56 Grembergen-St.-Niklaas	80
Ligne 57 Dendermonde-Lokeren	80
Ligne 58 Wondelgem-Eekloo-Brugge	90
Ligne 59 Oostakker-Antwerpen (Linker-over)	90
Ligne 63 Oostende-Torhout	90
Ligne 66 Brugge-Torhout	90
Ligne 69 Komen-Ieper-Poperinge	90
Ligne 73 Adinkerke-Diksmuide	90
Ligne 86 De Pinte-Oudenaarde	80
Ligne 132 Walcourt-Marienburg	90

VRAAG :

Iedereen verlangt de opheffing van de overwegen.
N° 114 van de lijn N° 154 te Dinant is een van die welke het wegverkeer het meest hinderen.

Juiste inlichtingen werden desaan gaande verleden zomer verstrekt.
De oplossing die de omleiding van de auto's langs de rechteroever van de Maas voorziet kan niemand voldoening schenken.

Zou de N. M. B. S., in overeenstemming met het Bestuur van Bruggen en Wegen, niet onverwijd de mogelijkheid kunnen bestuderen om hetzelfde brug, hetzij een tunnel te bouwen voor de opheffing van die overweg?

ANTWOORD :

De opheffing van overweg n° 114 van de lijn Namen-Dinant is een bijzonder kies probleem wegens de locale toestand.

Ik heb vernomen dat het Bestuur van Bruggen en Wegen er zou aan denken de kwestie op te lossen door het verkeer op de weg om te leiden.

Ik heb nochtans geen kennis van de beslissing die reeds zou genomen zijn ingevolge die studie.

VRAAG :

Komen we nogmaals terug op de kwestie van de overwegen.
De opheffing ervan kost zeer veel; zouden echter hieraan niet ieder jaar enkele miljoenen kunnen besteed worden?

Wat werd er tot nog toe ter zake gedaan (statistiek per jaar) ?

Hoever staat het met de kwestie van de overweg te Couillet-Montignies, waarvan reeds zo lang sprake is?

ANTWOORD :

Onder het impuls en met de financiële steun van mijn Departement heeft de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen een omvangrijk programma van opheffing van overwegen opgemaakt.

Hierna het aantal overwegen die ingevolge het bouwen van kunstwerken reeds werden opgeheven :

Jaar 1954	...	...	...	...	...	7
Jaar 1955	...	...	...	...	...	8
Jaar 1956	...	...	...	...	...	3

Daarenboven werden openbare onderzoeken ingesteld voor de opheffing van 18 overwegen. De uitvoeringsontwerpen worden thans opgemaakt. Een vijftiental ontwerpen liggen voor het ogenblik ter studie voor andere opheffingen.

Het bestuderen van de opheffing van de overweg te Couillet-Montignies behoort tot de bevoegdheid van het Bestuur van Bruggen en Wegen, dat het initiatief daartoe genomen heeft.

Nijvel-Oost.

De opheffing van die overweg hangt af van de twee volgende werken :

- 1) de uitvoering van een grote omleiding voor zwaar verkeer;
- 2) de uitvoering van een omleiding voor lokaal verkeer.

Wat punt 1) betreft, heeft de N. M. B. S. sinds verscheidene jaren het nodige kunstwerk gebouwd. De aanleg van de wegen valt onder de bevoegdheid van het Bestuur van Bruggen en Wegen. Ik verneem dat dit bestuur slechts in 1958 over de nodige kredieten zal beschikken.

Wat punt 2) betreft, alles is gereed bij de N. M. B. S.; deze kan bedoelde werken dus op een zodanig ogenblik aanvangen dat beide omleidingen gelijktijdig kunnen opengesteld worden.

— De werken tot opheffing van de overweg te Bois de Nivelles werden in augustus 1956 aanbesteed.

Bij gebrek aan mededingers waren de aanbestedingsresultaten niet al te gunstig.

Rekening gehouden met die toestand werd beslist na 1958 een heraanbesteding uit te schrijven.

VRAAG :

We zijn de mening toegedaan dat het in de lijn ligt van de politiek gevolgd door de N. M. B. S. de overwegen, die belangrijke verkeersbanen doorsnijden, te doen verdwijnen.

QUESTION :

Tout le monde souhaite la disparition des passages à niveau.
Le n° 114 de la ligne n° 154 à Dinant est un de ceux qui entrave le plus la circulation routière.

Des renseignements précis à ce sujet ont été fournis l'été dernier.
La solution prévoyant le détournement des voitures par la rive droite de la Meuse ne peut donner satisfaction à personne.

La S. N. C. B., d'accord avec l'Administration des Ponts et Chaussées ne pourrait-elle étudier d'urgence la possibilité d'établir soit un pont, soit un tunnel pour la suppression de ce passage ?

RÉPONSE :

Le problème de la suppression du passage à niveau n° 114 de la ligne Namur-Dinant est particulièrement délicat en raison de la situation locale.

Il m'est revenu que l'Administration des Ponts et Chaussées aurait envisagé une solution en vue du détournement de la route.

Je n'ai cependant pas connaissance de la décision qui aurait déjà été prise à la suite de cette étude.

QUESTION :

Revenons une fois de plus à la question des passages à niveau.
Leur suppression coûte cher, mais ne pourrait-on consacrer chaque année quelques millions à cet objet ?

Qu'a-t-on fait jusqu'à présent dans ce domaine (statistique par année) ?

Où en est la question du passage à niveau de Couillet-Montignies dont on parle depuis si longtemps ?

RÉPONSE :

Sous l'impulsion et avec l'aide financière de mon Département, la Société Nationale des Chemins de Fer Belges a élaboré un important programme de suppression de passages à niveau.

Ci-après le nombre des passages à niveau déjà supprimés par construction d'ouvrages d'art :

Année 1954	...	...	...	...	...	7
Année 1955	...	...	...	...	...	8
Année 1956	...	...	...	...	...	3

En outre, les enquêtes publiques ont eu lieu pour la suppression de 18 passages à niveau. Les projets d'exécution sont en élaboration. Une quinzaine de projets sont actuellement à l'étude pour d'autres suppressions.

L'étude de la suppression du passage à niveau de Couillet-Montignies est du ressort de l'Administration des Ponts et Chaussées qui a pris l'initiative de l'étude.

Nivelles-Est.

La suppression de ce passage à niveau demande deux réalisations :

- 1) l'exécution d'un grand détournement pour le trafic lourd;
- 2) l'exécution d'un détournement à caractère local.

En ce qui concerne le point 1), la S. N. C. B. a construit depuis plusieurs années l'ouvrage d'art nécessaire. La réalisation de la voirie est du ressort de l'Administration des Ponts et Chaussées. Il me revient que celle-ci ne disposera des crédits nécessaires qu'en 1958.

Quant au point 2) tout est prêt à la S. N. C. B.; celle-ci peut donc entreprendre les travaux en cause à une époque telle que les deux détournements pourront être mis en service simultanément.

— Les travaux de suppression du passage à niveau de Bois de Nivelles ont été mis en adjudication en août 1956.

Par suite du manque de concurrence, les résultats d'adjudication ont été peu favorables.

Compte tenu de cette situation il a été décidé de procéder à une réadjudication après 1958.

QUESTION :

Nous pensons que la politique suivie par la S. N. C. B. tend à la suppression des passages à niveau traversant des routes de grande communication.

We zouden willen vernemen of de N.M.B.S. de mogelijkheid in overweging neemt, of zal nemen, de overweg aan het station te Ingelmunster, die de belangrijke staatsbaan n° 57 doorsnijdt, binnen afzienbare tijd uit te schakelen.

ANTWOORD :

Tot nog toe werd de afschaffing van de overweg in kwestie nog niet in overweging genomen door de N.M.B.S.

Het wezè inderdaad opgemerkt dat de gebeurlijke afschaffing zou dienen ingestudeerd in het kader van de stedenbouwkundige aanleg, waarbij het Bestuur van Bruggen en Wegen (Directies van de Wegen en de Waterwegen) eveneens betrokken is.

VRAAG :

Weduwen van pensioneerden van de N.M.B.S., die in het huwelijk zijn getreden toen deze laatsten reeds gepensioneerd waren, hebben recht noch op het pensioen noch op de hulpelden van de sociale diensten, hoewel de Regeering in 1955 haar instemming met deze laatste formule betuigd had.

Wij zijn de mening toegedaan dat de echtgenoot, die zijn ganse leven gestort heeft, rechten bezit die hij aan zijn weduwe zou moeten kunnen overdragen.

ANTWOORD :

Noch bij de bepalingen van het Statuut der Pensioenen, noch bij die van de wet van 2 augustus 1955 welke bij de beslissing van de Raad van Beheer van 25 november 1955 op de N.M.B.S. toepasselijk werden gemaakt is in 'geval van weduwschap de toekenning voorzien van een overlevingspensioen of van een toelage die dat pensioen vervangt, toelage aan de vrouw die een reeds gepensioneerd personeelslid gehuwd heeft.

Aan de andere kant mogen, krachtens de Statuten van de Sociale Werken der N.M.B.S., de door die werken verleende voordelen slechts worden toegekend aan de in werkelijke dienst zijnde personeelsleden en aan de houders van een pensioen, welke personeelsleden trouwens door inhoudingen op hun bezoldiging of pensioen in de Kas der Sociale Werken bijdragen.

VRAAG :

De N.M.B.S. stelt werklieden te werk onder het algemeen regime van het arbeidscontract.

In principe betreft het seizoenwerk.

Eigenlijk stelt zij er gans het jaar tewerk.

Alzo hoeft de N.M.B.S. haar statutair personeel niet te vermeerderen en beschikt zij over goedkope arbeidskrachten.

De dagloners worden behandeld als burgers van tweede rang.

Bij voorbeeld : als verlof aan het statutair personeel wordt verleend, moeten de dagloners werkloos blijven en trekken zij generlei werklozensteun.

Dit is een probleem dat de Minister zou dienen op te lossen.

ANTWOORD :

De tewerkstelling van dagloners blijft binnen het raam van de bepalingen van het Statuut van het personeel der N.M.B.S., vermits de betrokkenen gebezigd worden voor de uitvoering van seizoenwerk, als plaatsvervanger of aan tijdelijk werk, dus niet voor werk van permanente aard.

Op het stuk van de maatschappelijke zekerheid vallen de dagloners onder toepassing van de wetbepalingen.

Zo komt het dat inzake toekenning van loon gedurende een zeker aantal feestdagen per jaar, de dagloners recht hebben op 10 dagen.

Daarentegen beschikt het statutair personeel der N.M.B.S., zoals dat van de Staat, jaarlijks over 13 officiële feestdagen.

De Maatschappij kan de last van het verlof van 2 november, 15 november en 26 december alleen voor het statutair personeel op zich nemen.

Er dient echter op gewezen dat de Maatschappij die 3 dagen de dagloners in de ruimste mate mogelijk tewerkstelt.

Il nous serait agréable d'apprendre si la S.N.C.B. envisage la possibilité de supprimer prochainement le passage à niveau, situé près de la gare de Ingelmunster, qui traverse l'importante route de l'Etat n° 57.

RÉPONSE :

Jusqu'à présent, la S.N.C.B. n'a pas encore envisagé la suppression du passage à niveau en question.

Il y a en effet lieu de remarquer que la suppression éventuelle devrait être étudiée dans le cadre de l'urbanisme, laquelle intéresse également l'Administration des Ponts et Chaussées (Directions des Routes et des Voies Navigables).

QUESTION :

Des veuves de pensionnés S.N.C.B. dont le mariage a été célébré alors qu'ils étaient déjà pensionnés ne peuvent bénéficier, ni de la pension, ni des secours des services sociaux, bien qu'en 1955, le gouvernement ait marqué son accord sur cette dernière formule.

A notre avis, le mari qui a cotisé toute sa vie, a des droits qu'il devrait pouvoir transférer à sa veuve.

RÉPONSE :

Ni les dispositions du Statut des Pensions, ni celles consacrées par la loi du 2 août 1955 rendues applicables à la S.N.C.B. par décision du Conseil d'Administration en date du 25 novembre 1955, ne prévoient l'octroi d'une pension de survie ou d'une allocation en tenant lieu, en cas de veuvage, à la femme qui a épousé un agent déjà pensionné.

D'autre part, en vertu des Statuts des Œuvres Sociales de la S.N.C.B., les avantages que celles-ci dispensent ne peuvent être accordés qu'aux agents en activité de service et aux titulaires de pension qui, par ailleurs, contribuent à la Caisse des Œuvres Sociales par des retenues opérées sur leur rémunération ou leur pension.

QUESTION :

La S.N.C.B. occupe des ouvriers sous le régime général du contrat de travail.

En principe il s'agit de travaux saisonniers.

En pratique elle en occupe toute l'année.

Cela permet à la S.N.C.B. de ne pas augmenter son personnel statutaire et de disposer de travailleurs à meilleur compte.

Les journaliers sont traités comme des citoyens de seconde zone.

Par exemple : lorsque congé est accordé au personnel statutaire, les journaliers sont mis au chômage et ne bénéficient d'aucune indemnité de chômage.

Il y a là un problème que le Ministre devrait résoudre.

RÉPONSE :

La mise au travail de journaliers reste dans le cadre des dispositions du Statut du Personnel de la S.N.C.B. puisque cette main-d'œuvre est utilisée pour exécuter des travaux saisonniers, de suppléance où à temps c'est-à-dire ne revêtant pas un caractère de permanence.

Au point de vue de la sécurité sociale, les journaliers tombent sous l'application des dispositions légales.

C'est ainsi qu'en ce qui concerne l'octroi des salaires pendant un certain nombre de jours fériés par an, les journaliers ont droit à 10 jours.

Par contre, le personnel statutaire de la S.N.C.B., tout comme celui de l'Etat, dispose annuellement de 13 jours fériés officiels.

La Société ne peut assumer la charge des congés des 2 novembre, 15 novembre et 26 décembre que pour le seul personnel statutaire.

Il faut cependant retenir que pour ces 3 jours de congé, la Société utilise les journaliers dans la plus large mesure possible.

VRAAG :

Welke kredieten zouden moeten worden uitgetrokken om de aan de N.M.B.S. zowel voor de werklidenabonnementen als voor de reizigers tegen verminderde prijs opgelegde winstderving algeheel te compenseren?

Welk is het werkelijk tekort dat door de Maatschappij inzake pensioenen geboekt wordt uit hoofde van het bij de oprichting van de Maatschappij van de Staat overgenomen personeel?

ANTWOORD :

1) *Reizigers tegen verminderde prijs.*

Op grond van de prijs van de biljetten enkele reis zou men om het tekort van de N.M.B.S. volledig te vergoeden het te haren bate op de gewone begroting van het dienstjaar 1957 uitgetrokken krediet van 113 miljoen moeten verdubbelen.

Op grond van de prijs van de retourbiljetten, zou men natuurlijk op het aldus bekomen totaal de degressieve schaal van de retourbiljetten moeten toepassen.

Werkliden- en werkabonnementen.

Om het verschil tussen de ontvangsten uit hoofde van die abonnements en de kostprijs van deze laatste volledig te dekken, zou het op de gewone begroting van 1957 uitgetrokken krediet van 635 miljoen moeten worden gebracht tot op ongeveer 1250 miljoen.

2) De gekumuleerde pensioenslasten, door de N.M.B.S. gedragen ten bate van het vóór 1 september 1926 gepensioneerd of op dezelfde datum overgenomen personeel van het voormalig Bestuur der Staatsspoorwegen, bedraagt einde 1956 ongeveer 15,3 miljard.

De Staat heeft tot nu toe in die lasten bijgedragen voor een som van 5,5 miljard.

Het door de Maatschappij gedragen « tekort » beloopt nagenoeg 9,8 miljard.

VRAAG :

1) Hoeveel personeelsleden telt de N.M.B.S. :

- a) einde 1955 ?
- b) aangeworven in de loop van het jaar ?
- c) gepensioneerd in de loop van het jaar ?

2) Hoeveel dagloners werden er gebezigd in 1955 ?

3) Welke is de toestand voor 1956 — einde oktober bij de N.M.B.S., wat vragen 1 en 2 betreft ?

4) Een zeer groot aantal verlofdagen zouden niet toegestaan zijn; hoeveel blijven er thans nog te verlenen voor 1956 ?

Welke maatregelen zullen genomen worden om het achterstallig verlof te verlenen ?

ANTWOORD :

1) a) Het aantal personeelsleden bedroeg op 31 december 1955 bij de N.M.B.S. 77.333.

b) In de loop van het jaar 1955 werden 5.538 personeelsleden aangeworven, doch er werden 278 overlijdens, 1.084 afdankingen, 29 afzettingen en 1.335 gevallen van ontslag geboekt.

c) In de loop van het jaar 1955 werden 2.436 personeelsleden gepensioneerd.

2) Het gemiddeld aantal in 1955 tewerkgestelde dagloners bedroeg 2.047.

3) Het aantal personeelsleden bedroeg :

a) Op 31 oktober 1956 : 79.219.

b) In de loop van de eerste 10 maanden van 1956 werden 7.426 personeelsleden aangeworven; er valt nochtans op te merken dat in de loop van dezelfde periode 210 overlijdens, 1.420 afdankingen, 32 afzettingen en 2.198 gevallen van ontslag werden geboekt.

c) In de loop van de eerste 10 maanden van 1956 werden 1.680 personeelsleden gepensioneerd.

d) Het gemiddeld aantal dagloners van 1 oktober 1956 tot 31 oktober 1956 tewerkgesteld, bedroeg 4.369.

4) Op 1 december 1956 werd geantwoord op dezelfde vraag (vraag nr 1), op 28 november 1956 gesteld door de heer Jaminet, Volksvertegenwoordiger.

QUESTION :

1) Quels sont les crédits qu'il faudrait prévoir pour compenser complètement le manque à gagner imposé à la S.N.C.B. tant en ce qui concerne les abonnements ouvriers que les voyageurs à prix réduit ?

2) Quel est le déficit réel de la Société en matière de pensions, du fait des agents qui ont été repris à l'Etat lors de la création de la Société ?

RÉPONSE :

1) *Voyageurs à prix réduit.*

En tablant sur le prix des billets simples, il faudrait pour compenser complètement le manque à gagner de la S.N.C.B., doubler le crédit de 113 millions prévu en sa faveur au budget ordinaire de l'exercice 1957.

En tablant sur le prix des billets aller-retour, il faudrait évidemment appliquer sur le total ainsi obtenu, l'échelle dégressive que comporte le barème des billets A. R.

Abonnements ouvriers et de travail.

Pour combler complètement l'écart entre les recettes provenant de ces abonnements et le prix de revient correspondant, il faudrait porter à quelque 1250 millions, le crédit de 635 millions prévu au budget ordinaire de 1957.

2) Les charges cumulées de pensions supportées par la S.N.C.B. au profit du personnel de l'ancienne Administration des Chemins de fer de l'Etat pensionné avant le 1 septembre 1926 ou repris à la même date, est de l'ordre de 15,3 milliards à fin 1956.

L'Etat est intervenu dans ses charges jusqu'à présent pour une somme de 5,5 milliards.

Le « déficit » supporté par la Société est de 9,8 milliards environ.

QUESTION :

1) Quel est le nombre d'agents de la S.N.C.B. :

- a) fin 1955 ?
- b) recrutés au cours de l'année ?
- c) pensionnés au cours de l'année ?

2) Quel est le nombre de journaliers utilisés en 1955 ?

3) Quelle est la situation pour 1956 fin octobre à la S.N.C.B. pour les questions 1 et 2 ?

4) Un très grand nombre de congés ne seraient pas accordés; combien en reste-t-il à l'heure présente pour 1956 ?

Quelles mesures compte-t-on prendre pour apurer le retard ?

RÉPONSE :

1) a) Le nombre d'agents à la S.N.C.B. au 31 décembre 1955 s'élevait à 77.333.

b) Il a été recruté 5.538 agents au cours de l'année 1955, mais on a enregistré 278 décès, 1.084 licenciements, 29 révocations et 1.335 démissions.

c) Le nombre d'agents pensionnés au cours de l'année 1955 est de 2.436.

2) Le nombre moyen de journaliers utilisés en 1955 est de 2.047.

3) a) Le nombre d'agents au 31 octobre 1956 s'élevait à 79.219.

b) On a recruté 7.426 agents au cours des 10 premiers mois de 1956; à noter toutefois qu'il y a eu au cours de la même période 210 décès, 1.420 licenciements, 32 révocations et 2.198 démissions.

c) Le nombre d'agents pensionnés au cours des 10 premiers mois de 1956 s'élève à 1.680.

d) Le nombre moyen de journaliers utilisés du 1^{er} janvier 1956 au 31 octobre 1956 est de 4.369.

4) Il a été répondu le 1^{er} décembre 1956 à la même question (question n° 1) posée par M. le député Jaminet le 28 novembre 1956.

VRAAG :

De kwestie van het pensioen van het personeel van de N.M.B.S. wordt vaak opgeworpen.

Verleden jaar heb ik aan de Heer Minister gevraagd hoever het stond met het onderzoek van die kwestie.

Een forfaitair bedrag van 350 miljoen is sedert verscheidene jaren als vergoeding voorzien; doch een werkelijke vergoeding is niet voorzien; zij dekt de uitgave niet, wij zijn niet juist ingelicht.

Heeft de Heer Minister die kwestie herzien om ze voorgoed te regelen?

ANTWOORD :

Gelet op de ingewikkeldheid van de kwestie van het pensioen van het personeel van de N.M.B.S. wordt deze door de Maatschappij steeds verder bestudeerd en onderzocht.

Tot nog toe is geen algemene oplossing gevonden die toelaat het probleem als definitief afgehandeld te beschouwen.

Immiddels heeft de Regering, om aan de eisen van de Maatschappij tegemoet te komen, deze laatste voor sommige van haar pensioenlasten vergoed.

Zo zijn haar voor het jaar 1955 ten laste van de begroting van het Departement van Verkeerswezen kredieten voor een totaal bedrag van 770 miljoen toegekend geworden.

VRAAG :

De dagbladen hebben medegedeeld dat het in het voornemen van de N.M.B.S. lag op haar personeel de 45 uren arbeidsweek toe te passen. Is dit juist? Op welke wijze zal deze maatregel worden toegepast?

ANTWOORD :

De vijf-en-veertig urenweek werd voor het personeel van de N.M.B.S. ingevoerd met ingang van 1 december 1956 bij beslissing van 30 november 1956 van de Raad van Beheer en na akkoord van het Nationaal Paritair Comité.

Na raadpleging van het personeel worden de nieuwe dienstroosters opgemaakt, rekening houdend met de rechtmatige belangen van eventuele minderheden en met de dwingende vereisten der exploitatie.

Ze worden vervolgens voor advies aan het Gewestelijk Paritair Comité voorgelegd.

Bij meningsverschil wordt het dossier voor beslissing aan de Directie overgemaakt.

VRAAG :

Op het einde van 1955 waren meer dan 100.000 rustdagen bij de N.M.B.S. nog niet toegestaan.

Hoe is de toestand op dit ogenblik? Graag kreeg ik kennis van de cijfers per dienst en per groep, voor iedere categorie van personeelsleden.

ANTWOORD :

De tabel hierna geeft per groep, per dienst en per categorie van personeelsleden het aantal rust- en verlofdagen die op 1 november 1956 gemiddeld per personeelslid werden verleend.

De toestand inzake rustdagen is normaal. Inderdaad, het algemeen gemiddelde van de tijdens de periode van 1 januari tot 31 oktober 1956 toegestane verlofdagen bedraagt 53,75 per personeelslid, terwijl die zelfde periode slechts 51 Zon- en feestdagen telt.

Wat de verlofdagen betreft, deze mogen, bij toepassing van de ter zake geldende reglementsbepalingen, tot op 31 maart van het volgende jaar door het personeel worden aangevraagd.

Practisch genomen moet het verlenen van de verlofdagen dus worden beschouwd voor een dienstjaar gaande van 1 april tot 31 maart van het volgende jaar.

Het ideale gemiddelde van de verlofdagen bedraagt 11,08 dagen per personeelslid op 1 november 1956. Vermits het feitelijk gemiddelde voor het net van de tot op deze laatste datum toegestane verlofdagen 13,80 belooft, betekent dit een voorsprong van 2,72 dagen op het ideale gemiddelde.

De vraag betreffende het aantal nog te verlenen dagen is voorbarig. Inderdaad, de afrekening geschiedt slechts op het einde van het dienstjaar, zegge op 1 januari 1957 voor de rustdagen en op 1 april 1957 voor de verlofdagen.

QUESTION :

La pension des agents de la S.N.C.B. est souvent soulevée.

L'an dernier, je demandais à Monsieur le Ministre où en était l'examen de cette question.

Un montant forfaitaire de 350 millions est prévu depuis plusieurs années à titre de dédommagement; mais il n'est pas prévu une indemnisation réelle; elle ne comble pas la dépense, nous ne sommes pas fixés exactement.

Monsieur le Ministre a-t-il revu cette question pour la régler définitivement?

RÉPONSE :

La question de la pension des agents de la S.N.C.B., étant donnée sa complexité, continue à faire l'objet d'études et d'examen suivis de la part de la Société.

Jusqu'à ce jour aucune solution d'ensemble n'est encore intervenue permettant de considérer le problème comme définitivement résolu.

Entretiens, le Gouvernement faisant droit aux revendications de la Société a indemnisé celle-ci pour certaines de ses charges en pensions.

C'est ainsi que pour l'année 1955, il lui a été attribué à charge du budget du Département des Communications des crédits pour un montant total de 770 millions.

QUESTION :

Les journaux ont communiqué que la S.N.C.B. avait l'intention d'appliquer à son personnel la semaine de 45 heures.

Est-ce exact? De quelle façon cette mesure serait-elle appliquée?

RÉPONSE :

La semaine de 45 heures pour le personnel de la S.N.C.B. a été instaurée à la date du 1^{er} décembre 1956 en vertu d'une décision du 30 novembre 1956 du Conseil d'Administration et après accord de la Commission Paritaire Nationale.

Les nouvelles prestations sont établies après consultation du personnel en tenant compte des intérêts légitimes des minorités éventuelles et des nécessités impérieuses de l'exploitation.

Ces nouvelles prestations sont soumises pour avis à la Commission paritaire régionale.

En cas de divergence de vues, le dossier est soumis pour décision à la Direction.

QUESTION :

A la fin de 1955, plus de 100.000 journées de repos n'avaient pas été accordées à la S.N.C.B.

Quelle est la situation à l'heure actuelle. Je voudrais connaître ces chiffres par service et par groupe, pour chaque catégorie d'agents.

RÉPONSE :

Le tableau ci-après mentionne par groupe, par service et par catégorie de personnel, le nombre de jours de repos et de congé accordés en moyenne par agent au 1^{er} novembre 1956.

La situation des repos est normale. En effet, la moyenne générale des jours de repos octroyés au cours de la période du 1^{er} janvier au 31 octobre 1956 est de 53,75 par agent, alors que cette même période ne comporte que 51 dimanches et jours fériés.

En ce qui concerne les congés, les agents ont la faculté de les solliciter jusqu'au 31 mars de l'année suivante, en application des dispositions réglementaires en la matière.

Pratiquement l'octroi des congés doit donc être envisagé pour un exercice allant du 1^{er} avril d'une année au 31 mars de l'année suivante.

La moyenne idéale des congés s'élève à 11,08 jours par agent au 1^{er} novembre 1956. Puisque la moyenne réelle pour le réseau des jours de congé accordée à cette dernière date est de 13,80, l'avance sur la moyenne idéale est de 2,72 jours.

Quant à la demande concernant le nombre de jours restant à accorder, elle est prématurée. En effet, le décompte n'est établi qu'à la fin de l'exercice, soit au 1^{er} janvier 1957 pour les repos et au 1^{er} avril 1957 pour les congés.

Toestand van de rust- en verlofdagen op 1 november 1956.

Situation des repos et congés au 1^{er} novembre 1956.

Categorie personeelsleden	Antwerpen Anvers		Brussel Bruxelles		Charleroi Charleroi		Gent Gand		Hasselt Hasselt		Luik Liège		Bergen Mons		Namen Namur		Totalen Totaux		Catégorie de personnel
	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	Rust Repos	Verlof Cong.	
Dienst Exploitatie :																			Service de l'Exploitation :
Sedentaire ambtenaren en beamtten	53,26	13,55	53,88	13,87	53,92	13,18	53,57	13,15	55,10	14,07	53,71	12,61	51,47	12,43	54,02	12,14	53,50	13,11	Fonction. et employés sédentaires.
Treinpersoneel	54,80	13,82	53,37	14,62	55,86	14,42	54,26	14,28	54,94	13,80	54,25	13,69	53,42	12,79	55,34	14,01	54,48	13,93	Personnel des trains.
Sedentaire werklieden	53,87	14,19	53,60	14,56	54,46	13,84	53,62	13,62	54,41	13,61	54,03	13,41	52,69	13,58	53,96	12,48	53,78	13,78	Ouvriers sédentaires.
Totaal	53,82	13,94	53,64	14,29	54,41	13,63	53,72	13,56	54,79	13,84	53,92	13,10	52,40	12,94	54,23	12,63	53,78	13,54	Total.
Dienst Materieel en Aankopen :																			Service du Matériel et des Achats :
Sedentaire werklieden	53,30	14,99	52,01	17,40	53,38	16,16	54,17	15,33	52,07	15,59	52,67	15,01	52,79	16,14	52,69	15,08	52,98	15,67	Ouvriers sédentaires.
Rijgend personeel	54,49	14,15	53,33	15,20	54,04	12,97	54,84	14,25	52,60	14,28	54,03	13,93	53,32	14,80	53,82	13,97	53,65	14,15	Personnel roulant.
Totaal	54,18	14,58	53,05	15,37	53,98	13,32	54,66	14,51	52,54	14,52	53,73	14,15	53,21	15,18	53,80	14,16	53,53	14,46	Total.
Dienst Electriciteit en Seinen :																			Service de l'Electricité et de la Signalisation :
Seingevers en smeeders	54,83	13,64	53,68	14,92	54,94	14,63	54,09	13,61	54,47	13,62	54,20	13,23	52,21	12,51	54,13	13,57	54,08	13,61	Signaleurs et graisseurs.
Algemeen totaal	54,05	14,08	53,56	14,57	54,37	13,70	53,99	13,80	54,13	13,96	53,94	13,40	52,63	13,56	53,55	13,29	53,75	13,80	Total général.

VRAAG :

Graag vernam ik wanneer de baanwerkplaatsen te Jemelle, Bertrix, Ciney en Ottignies zullen opgeheven worden en welke maatregelen ten gunste van het afgeschafte personeel genomen worden.

ANTWOORD :

In de huidige omstandigheden is er geen sprake van de loodsen te Jemelle, Bertrix, Ciney en Ottignies op te heffen.

VRAAG :

Graag vernam ik hoeveel overplaatsingen, waarvan de betrokkenen bericht hebben gekregen, werden bevolen, doch niet zijn of niet kunnen worden uitgevoerd. Graag vernam ik hoeveel overplaatsingen werden bevolen sedert drie, zes, negen, twaalf maanden en één jaar en meer, ongeacht of het ambtenaren, beambten dan wel werklieden betreft.

Hoeveel zijn er onder die overplaatsingen die personeelsleden aanbelangen die een benoeming tot een hogere graad zullen bekomen vanaf hun aanstelling?

ANTWOORD :

N. M. B. S. — Bekendgemaakte overplaatsingen die tot op heden niet konden uitgevoerd worden.

A. — Overplaatsingen in één en dezelfde graad om persoonlijke aangetegenheden aangevraagd.

QUESTION :

Je voudrais savoir quand les ateliers de ligne de Jemelle, Bertrix, Ciney, Ottignies seront supprimés et quelles sont les mesures qui sont prises en faveur du personnel supprimé.

QUESTION :

Il n'est pas question, dans les circonstances actuelles de supprimer les remises de Jemelle, Bertrix, Ciney, Ottignies.

QUESTION :

Je voudrais connaître le nombre de mutations qui ont été lancées, et dont les intéressés ont été avisés, mais qui ne sont pas ou ne peuvent être réalisées. Je voudrais connaître le nombre par mutations lancées depuis trois, six, neuf, douze mois et un an et plus, que ce soit pour le personnel fonctionnaire, employé ou ouvrier.

Parmi ces mutations combien y en a-t-il qui intéressent des agents qui bénéficieront d'une nomination à un grade supérieur, à partir de leur installation?

RÉPONSE :

S. N. C. B. — Mutations notifiées n'ayant pu être réalisées à ce jour.

A. — Mutations dans un même grade sollicitées pour des convenances personnelles.

Categorie van personeelsleden	Bekendgemaakt sedert meer dan Notifiées depuis plus de					Catégories d'agents
	3 maanden 3 mois	6 maanden 6 mois	9 maanden 9 mois	12 maanden 12 mois	Totaal Totaux	
Ambtenaren en beambten	8	1	—	5	14	Fonctionnaires et employés.
Meesterpersoneel	2	1	—	1	4	Agents de maîtrise.
Werklieden	36	13	8	2	59	Ouvriers.
					77	

B. — Overplaatsingen die aanleiding geven tot een bevordering tot een hogere graad.

B. — Mutations entraînant une promotion de grade.

Ambtenaren en beambten	—	—	—	—	—	Fonctionnaires et employés.
Meesterpersoneel	—	—	—	—	—	Agents de maîtrise.
Werklieden	18	4	1	—	23	Ouvriers.

De oorzaak van het niet ten uitvoer leggen van de betrokken overplaatsingsbevelen is over het algemeen te wijten aan het tijdelijk gebrek aan kandidaten voor sommige betrekkingen.

De N. M. B. S. doet opmerken dat alles in het werk zal gesteld worden voor een zo spoedig mogelijke uitvoering van die overplaatsingen waarvan het aantal, gelet op de belangrijkheid van de effectieven van de Maatschappij, overigens als onbeduidend moet beschouwd worden.

La cause de la non-réalisation des ordres de mutation dont il s'agit réside généralement dans la pénurie momentanée de candidats à certains emplois.

La S. N. C. B. signale que tout sera mis en œuvre pour hâter, dans la mesure du possible, l'exécution de ces mutations dont le nombre, eu égard à l'importance des effectifs de la Société, doit, du reste, être considéré comme insignifiant.

VRAAG :

Ik heb vorig jaar gewezen op de toestand van het personeel der autobussen van de N. M. B. S. die in het Zuiden van de provincie Namen in gebruik genomen zijn.

Ik zei dat bedoeld personeel geen enkel van de aan het personeel der N. M. B. S. verleende voordelen geniet. Ik heb deze laatste tijd

QUESTION :

J'ai signalé l'année dernière la situation du personnel des autobus de la S. N. C. B. mis en circulation dans le sud de la province de Namur.

Je disais que ce personnel ne bénéficie d'aucun des avantages accordés au personnel S. N. C. B. J'ai appris ces temps derniers que certaines

vernomen dat hun sommige faciliteiten inzake kosteloze reizen zijn toegekend en dat er zelfs sprake zou van zijn hun regelmatigheidspremiën te verlenen. Dit verheugt mij zeer.

In afwachting dat er nog meer verbeteringen worden ingevoerd, zou het mij zeer aangenaam zijn te vernemen dat het aantal biljetten voor kosteloze reizen, aan die personeelsleden alsmede aan de leden van hun gezin (vrouw en kinderen) toegestaan, verhoogd werden.

ANTWOORD :

De door het achtbaar lid gestelde vraag wordt door de N. M. B. S. onderzocht.

VRAAG :

Ik ken het Statuut van het personeel der N. M. B. S. en heb het ongeveer in dezelfde omstandigheden toegepast als uzelf. Ik heb er echter enkele verzachtingen willen aan toebrengen. Aldus heb ik in januari 1945 de Raad van Beheer der N. M. B. S. verzocht de kwestie van de gepensioneerden, die tijdens de oorlog benadeeld waren geworden, te herzien en het is op grond van die beslissing dat de overeenkomst van mei 1945 gesloten werd.

Dit beduidt dat de betrekkingen N. M. B. S. — sector Gepensioneerden van de A. C. O. D. bestaan en zelfs door uw voorganger zouden voortgezet zijn.

Meent U niet dat die betrekkingen op die wijze zouden kunnen worden hersteld. De Sector Gepensioneerden hangt af van de A. C. O. D. en het wil mij voorkomen dat hij zich zonder bezwaar tot de N. M. B. S. kan richten, evenals de andere sectoren van de A. C. O. D.

Ik zou de Heer Minister dank weten deze suggestie, die niemand verongelijkt en vriendschappelijke en hartelijke betrekkingen mogelijk maakt, te willen in overweging nemen.

ANTWOORD :

Voor het onderzoek van de personeelskwesties zijn de betrekkingen tussen de groeperingen en de Maatschappij noodzakelijk beperkt tot die welke deze laatste onderhoudt met de erkende organisaties, d.w.z. de sector « Spoor mannen » van de Algemene Centrale der Openbare Diensten en het Christelijk Syndicaat van S. P. T. T. Z. L. Alleen die twee organisaties zetelen in het Nationaal Paritair Comité.

De Maatschappij is nooit van die algemene gedragslijn afgeweken.

Aan de andere kant beoogt de door het achtbaar Kamerlid bedoelde overeenkomst van 1945 niet de betrekkingen tussen de Maatschappij en de betrokken groepering, maar uitsluitend de regeling van een conflict tussen de gepensioneerden en de Maatschappij.

VRAAG :

Ten aanzien van de groeiende toelagen aan de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen behage het de Minister de maatregelen op te sommen die hij sedert zijn aamtsaanvaarding heeft getroffen om de financiële toestand bij de spoorwegen te saneren.

ANTWOORD :

Ten opzichte van de sanering van de financiële toestand van de N. M. B. S. moeten wij mekaar goed verstaan.

In zover deze toestand kan en moet gesaneerd worden door Staatstussenkomsten ter vergoeding van gratis of onvoldoend betaalde prestaties en andere lasten die ten bate van de gemeenschap of van het personeel (gelijkberechtiging met het Staatspersoneel) aan de N. M. B. S. worden opgedrongen, staan wij voor een probleem waarbij de Regering en ook het Parlement rechtstreeks betrokken zijn.

Met andere woorden het is meer bepaald mijn taak, in het raam van de algemene schatkistmogelijkheden, van mijn collega's in de Regering, bij het opmaken van de begrotingsvoorstellen, te verkrijgen dat geleidelijk de N. M. B. S. veilig gesteld worde tegenover alkerhande prestaties en lasten die bezwaarlijk kunnen vereenzelvigd worden met een uitgesproken commercieel beleid en die derhalve in de loop van voorbije jaren een zeer remmende en zelfs nadelige invloed hebben gehad op de globale financiële structuur van de N. M. B. S. (ontoereikende dotaties voor hernieuwing van vaste installaties, rollend materieel, enz.).

De groeiende toelagen waarvan het achtbaar lid gewaagt staan uitgesproken in het teken van de absolute noodzakelijkheid dergelijke politiek te blijven volgen. Gelijklopend met deze politiek is er dan de opdracht die is weggelegd voor de bevoegde instanties van de N. M. B. S. inzake structuurhervormingen die moeten leiden tot rationele uitbating van het net.

facilités de transport gratuit leur avaient été accordées et qu'il était même question de leur allouer des primes de régularité. J'en suis très heureux.

Il me serait très agréable, en attendant mieux, d'apprendre que le nombre de permis de transport gratuit, accordés à ces agents, soient augmentés ainsi qu'aux membres de leur famille (femmes et enfants).

RÉPONSE :

La question posée par l'honorable membre fait l'objet d'un examen à l'intervention de la S. N. C. B.

QUESTION :

Je connais le Statut du Personnel de la S. N. C. B. et je l'ai appliqué à peu près dans les mêmes conditions que vous-même. J'ai cependant admis quelques tempéraments. C'est ainsi qu'en janvier 1945, j'ai prié le Conseil d'Administration de la S. N. C. B. de revoir la question des pensionnés, qui avaient été lésés pendant la guerre, et c'est sur la base de cette décision qu'est intervenue la convention de mai 1945.

C'est dire que les relations S. N. C. B. secteur Pensionnés de la C. G. S. P. existent et auraient même été continuées par votre prédécesseur.

Ne pensez-vous pas que c'est ainsi que pourraient être rétablies les dites relations. Le Secteur Pensionnés dépend de la C. G. S. P. et il semble qu'il n'y ait pas d'inconvénients à s'adresser à la S. N. C. B. au même titre que les autres secteurs de la C. G. S. P.

Je saurais gré à Monsieur le Ministre d'envisager cette suggestion qui ne fait de tort à personne et permet des relations amicales et cordiales.

RÉPONSE :

Pour l'examen des questions de personnel, les relations entre les groupements et la Société se limitent obligatoirement aux rapports que celle-ci entretient avec les organisations reconnues, c'est-à-dire le secteur « Cheminots » de la Centrale Générale des Services Publics et le Syndicat Chrétien des C. P. T. M. A. Seules, ces deux organisations siègent en Commission Paritaire Nationale.

A ce sujet, la Société n'a dérogé à aucun moment à cette ligne générale de conduite.

D'autre part, la convention de 1945 à laquelle l'honorable membre de la Chambre des Représentants fait allusion, ne vise pas les rapports entre la Société et le groupement intéressé, mais uniquement le règlement d'un conflit entre les pensionnés et la Société.

QUESTION :

Eu égard à l'augmentation constante des subsides accordés à la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, je saurais gré à M. le Ministre de m'énumérer les mesures qu'il a prises en vue de l'assainissement de la situation financière des chemins de fer depuis son entrée en fonction.

RÉPONSE :

En ce qui concerne l'assainissement de la situation financière de la S. N. C. B., il s'agit de bien s'entendre.

Pour autant que cette situation puisse et doive être assainie par des interventions de l'Etat en compensation de prestations ou autres charges gratuites ou insuffisamment rémunérées imposées à la S. N. C. B. en faveur de la communauté ou du personnel (mis sur le même pied que les agents de l'Etat), nous nous trouvons devant un problème intéressant directement le Gouvernement et le Parlement.

En d'autres termes, ma tâche consiste plus spécialement à obtenir de mes collègues au sein du Gouvernement dans le cadre des possibilités de trésorerie générales, lors de l'élaboration des propositions budgétaires, un dédommagement progressif de la S. N. C. B. pour les prestations et charges diverses difficilement compatibles avec une gestion essentiellement commerciale et ayant eu dès lors, au cours des années écoulées, une influence paralysante, voire même défavorable, sur la structure financière globale de la S. N. C. B. (dotations insuffisantes pour le renouvellement des installations fixes, matériel roulant, etc.).

Les subsides croissants, dont l'honorable membre fait état, démontrent à suffisance l'absolue nécessité de poursuivre une politique de l'espèce. Parallèlement à cette politique, les autorités compétentes de la S. N. C. B. tendent tous leurs efforts vers des réformes structurelles devant assurer une exploitation rationnelle du réseau.

Ter gelegenheid van recente en grootscheepse initiatieven, zoals de elektrificering van de bijzonderste lijnen, is evenwel gebleken dat, aangewezen op haar eigen geldmiddelen, de N.M.B.S. niet bij machte was de nodige kredieten ter beschikking te stellen. De Staat is dan ook bijgesprongen om het uitgestippelde elektrificatieprogramma in zijn bijzondere elementen te doen verwezenlijken.

Daar waar het achtbaar lid vraagt welke de maatregelen zijn die ik sedert mijn ambtsaanvaarding heb getroffen, moge ik verwijzen naar de beslissingen die ik ingang heb doen vinden om de elektrificatiewerken in gans de mate van het mogelijke te doen bespoedigen. Mijn bijzondere aandacht is eveneens gegaan naar de vernieuwing van het rollend materieel van de N.M.B.S. Ik heb het inderdaad als een dwingende noodzakelijkheid beschouwd onverwijld over te gaan tot de bestelling van 450 metalen rijtuigen en ik heb niet geaarzeld aan deze bestelling een lot van 2.350 nieuwe goederenwagens te koppelen, waaraan de N.M.B.S. dringend behoefte heeft wil zij het haar toevertrouwde goederenverkeer in de beste voorwaarden kunnen verzekeren.

Ik zou verder een opsomming kunnen geven van hetgeen op het plan van de specifieke structuurhervormingen is doorgevoerd geworden of nog ter studie ligt. Ik hoed er mij nochtans voor ter zake een plan over verscheidene jaren naar voren te brengen omdat ten overvloede gebleken is dat bepaalde structuurhervormingen die moeten leiden tot effectieve financiële sanering van de N.M.B.S., zonder daarbij de rechtmatige belangen van het publiek te schaden of over het hoofd te zien, geleidelijk aan moeten rijpen en desgevallend herzien worden een de hand van de opgedane ondervindingen.

In d't verband moge ik in herinnering brengen dat het onder een vroeger beleid uitgewerkt plan tot sanering van de financiële toestand van de N.M.B.S. over circa 5 jaar falikant is uitgevallen, juist omdat het te strak was opgevat ter zake van de mogelijke ontwikkeling van de inkomsten en uitgaven.

VRAAG :

Het wil me voorkomen dat tijdens de uitvoering van de elektrificatiewerken van de lijn Brussel-Namen, Mont-St-Guibert vergeten werd.

Inderdaad, hoewel de overwegen te Terhulpen, Rixensart, enz., worden opgeheven, is zulks niet het geval geweest te Mont-St-Guibert waar honderden personen dagelijks talrijke minuten voor de overweg verliezen.

ANTWOORD :

De opheffing van de overweg te Mont-St-Guibert met omleiding en te bouwen kunstwerk zou bijzonder lastig en bezwarend zijn.

Op te merken valt dat er voor de voertuigen mogelijkheden bestaan om de overweg te vermijden door wegen te volgen die naar tamelijk dichtbij gelegen kunstwerken voeren.

Wat de voetgangers betreft, deze worden niet lang opgehouden, daar er een doorgang voor voetgangers bestaat.

VRAAG :

Na de onlangs door een collega van de Kamer gegeven uiteenzetting, vernam ik graag inzake spoorweg, hoever het staat met de saneringsontwerpen?

De toestand van de N.M.B.S. ziet er niet rooskleuriger uit. Hier wordt door de Staat een enorme massa geld waarlijk in de kassen van die maatschappij « gestort ».

Volgens uw eigen tabel van de memorie van toelichting werden de volgende toelagen voor de spoorwegen uitgetrokken :

In 1953 : 1.515 miljoen.

In 1957 : 2.831 miljoen.

Wat betekent dat de Staatssubsidie bijna verdubbeld is.

Op artikel 509 van de buitengewone begroting zijn 570 miljoen uitgetrokken voor de bestelling van rijtuigen en wagens. Wat hebben uw inspecteurs van financiën over die bestellingen gezegd?

Volgens de socialistische pers zou elk van die rijtuigen 500.000 frank meer kosten dan indien zij in de werkplaatsen van de Maatschappij zelf waren gebouwd geworden.

Als dit waar was, dan zouden wij hier met een gecamoufleerde toelage aan de private nijverheid te doen hebben.

Ware het niet eerlijker geweest die toelage op te nemen onder de rubriek van de economische toelagen? Er is ook sprake van het

A l'occasion d'initiatives récentes et de grande envergure, telles que l'électrification des lignes principales, il est toutefois apparu que, réduite à ses propres moyens financiers, la S.N.C.B. n'était pas à même de faire face aux dépenses nécessaires. Aussi l'Etat est-il intervenu en vue de la réalisation des points principaux du programme d'électrification.

En ce qui concerne la question posée par l'honorable membre au sujet des mesures intervenues depuis son entrée en fonctions, je me permets de signaler les décisions que j'ai fait adopter en vue d'accélérer les travaux d'électrification dans toute la mesure du possible. J'ai également consacré toute mon attention au renouvellement du matériel roulant de la S.N.C.B. J'ai, en effet, estimé qu'il était urgent de procéder à la commande de 450 voitures métalliques et je n'ai pas hésité à y ajouter un lot de 2.350 nouveaux wagons à marchandises, indispensables à la S.N.C.B. si elle veut assurer dans les meilleures conditions les transports de marchandises qui lui sont confiés.

Je pourrais, en outre, donner une énumération de ce qui a été réalisé ou est à l'étude dans le domaine des réformes structurelles, spécifiques. Je me garde néanmoins de mettre en avant un plan s'étendant sur plusieurs années, attendu qu'il est apparu à suffisance que des réformes structurelles déterminées devant aboutir à un assainissement financier effectif sans pour cela nuire aux intérêts légitimes du public ou négliger ceux-ci, doit mûrir progressivement et, le cas échéant, être revu à la lumière de l'expérience acquise.

A cet égard, qu'il me soit permis de rappeler que le plan d'assainissement de la situation financière de la S.N.C.B., portant sur une période de près de 5 ans et élaboré sous un gouvernement précédent, s'est révélé inefficace, précisément parce qu'il avait été conçu de façon trop rigide en ce qui concerne les possibilités d'évolution des recettes et des dépenses.

QUESTION :

Il semble qu'au cours des travaux d'électrification de la ligne Bruxelles-Namur, Mont-St-Guibert ait été oublié.

En effet, alors que les passages à niveau de La Hulpe, Rixensart, etc., ont été supprimés, tel n'a pas été le cas à Mont-St-Guibert où des centaines de personnes perdent tous les jours de nombreuses minutes devant le passage à niveau.

RÉPONSE :

La suppression du passage à niveau de Mont-St-Guibert moyennant détournement avec ouvrage d'art à construire, serait particulièrement difficile et onéreuse.

A remarquer que pour les véhicules il existe des possibilités d'éviter le passage à niveau en empruntant des itinéraires conduisant à des ouvrages d'art assez proches.

Quant aux piétons, ils ne sont pas astreints à des réceptions prolongées étant donnée l'existence d'un passe-piétons.

QUESTION :

J'aimerais savoir, après l'exposé qu'un collègue de la Chambre a fait récemment, où en sont les projets d'assainissement en matière de chemin de fer?

La situation de la S.N.C.B. n'est pas plus rose. Ici l'Etat « déverse » véritablement une masse énorme d'argent dans les caisses de ladite société.

Votre propre tableau de l'exposé des motifs nous apprend que les subsides suivants ont été prévus pour les chemins de fer :

En 1953 : 1.515 millions.

En 1957 : 2.831 millions.

Ce qui signifie que l'intervention de l'Etat a presque doublé.

L'article 509 du budget extraordinaire prévoit 570 millions pour la commande de voitures et de wagons. Qu'est-ce que vos inspecteurs des finances ont dit de ces commandes?

Selon la presse socialiste, chacune de ces voitures coûterait 500.000 francs de plus que si elles avaient été construites dans les ateliers de la société même.

Si cela était vrai, nous trouverions en face d'un subside camouflé à l'industrie privée.

N'eût-il pas été plus honnête de prévoir ce subside sous la rubrique des subventions économiques? Il est aussi question d'apurer le déficit

tekort van 600 miljoen aan te zuiveren. Op het einde van 1955 bedroeg het tekort van de N.M.B.S. anderhalf miljard. Deze som had op de gewone begroting moeten uitgetrokken worden.

De N.M.B.S. ontvangt dus 6 miljard in 1957 : 3 miljard op de gewone begroting en 2,8 miljard op de buitengewone. Dat is enorm.

ANTWOORD :

Ik moet het achtbaar lid waarschuwen tegen sommige verwarringen waartoe het woord « toelagen » zou kunnen aanleiding geven.

Als men de verschillende ten gunste van de N.M.B.S. voorziene vergoedingen van dichtbij beschouwt, stelt men dadelijk vast dat verscheidene hiervan slechts een gedeeltelijke vergoeding zijn voor de niet of onvoldoende bezoldigde prestaties, welke door de Staat aan de N.M.B.S. zijn opgelegd.

Het principe van een dergelijke vergoeding heeft de goedkeuring van het Parlement reeds weggedragen bij vroegere besprekingen van de begroting van Verkeerswezen en sommige leden hebben zelfs geoordeeld dat de Staat niet ver genoeg gaat op de weg van die bezoldiging.

Wat de bestelling van rijtuigen en wagens betreft, kan ik enkel verwijzen naar de uitleg die ik verstrekt heb in het antwoord op een onlangs door de Heer De Saeger omtrent dezelfde zaak gestelde parlementaire vraag (Bulletin n° 1 van 20 november 1956).

Wat het voorschot van 650 miljoen bestemd voor de gedeeltelijke dekking van het tekort van de N.M.B.S. aangaat, geloof ik nog altijd dat het wel op de buitengewone begroting op zijn plaats is, aangezien daarmede de fondsen, nodig voor de financiering van de werken van eerste aanleg en elektrificering gedeeltelijk opnieuw zullen kunnen samengesteld worden.

Ik verwijs bovendien naar mijn antwoord op de vraag n° 2 van de Heer Loos, wat de financiële sanering van de N.M.B.S. betreft.

VRAAG :

1) Hoeveel zou het vermoedelijk batig saldo van de N.M.B.S. voor 1956 kunnen bedragen ?

2) Verleden jaar heb ik reeds de kwestie opgeworpen van de vergoeding van de door de Staat aan de N.M.B.S. opgelegde financiële lasten.

De werkliedenabonnementen worden vergoed voor 635 miljoen frank, d. w. z. tegen 50 % van de winstderving; in de loop van dit jaar werden de abonnementen voor de bedienden verhoogd, terwijl die van de werklieden het niet werden, waardoor het verlies van de N.M.B.S. toeneemt gezien de verhoging van de exploitatiekosten tengevolge van de verhoging der bezoldigingen.

Het is dus een groter verlies voor de N.M.B.S. dat zou moeten worden gecompenseerd.

Heeft de heer Minister die toestand herzien en is hij voornemens dat probleem op te lossen ?

ANTWOORD :

1) Voorzien mag worden dat voor het dienstjaar 1956 de uitgaven in evenwicht zullen zijn met de ontvangsten. Er zal waarschijnlijk niet het minste batig saldo zijn.

2) Die kwestie is mijn aandacht niet ontgaan.

Inzake de begrotingstechniek wens ik de aandacht van het achtbaar lid te vestigen op het feit dat de N.M.B.S. aanspraak kan maken op een vergoeding van 50 %, zolang het op de begroting uitgetrokken bedrag van 635 miljoen niet bereikt is.

Met andere woorden, zo de globale winstderving dat bedrag overschrijdt, volgt hieruit dat de N.M.B.S. niet meer wordt bezoldigd tegen 50 % van de winstderving die zij geleden heeft.

De verhoging tot het verschuldigd bedrag van de forfaitaire vergoeding van 635 miljoen hangt af van de algemene mogelijkheden van de Schatkist en hiervoor kan slechts op het gepast ogenblik een oplossing doorgevoerd worden.

VRAAG :

De heer Minister zou hebben verklaard dat hij voorstander is van een tot het uiterste doorgedreven elektrificatie.

1) Zou hij willen zeggen of de elektrificatie van de lijn Tubeke-Bergen-Aulnoye en die van Luik-Herbethal voorzien zijn ?

de 600 millions. A la fin de 1955, le déficit de la S.N.C.B. s'élevait à un milliard et demi. Cette somme aurait dû être prévue au budget ordinaire.

La S.N.C.B. reçoit donc 6 milliards en 1957 : 3 milliards au service ordinaire et 2,8 milliards à l'extraordinaire. C'est énorme.

RÉPONSE :

Je dois mettre l'honorable membre en garde contre certaines confusions qui pourraient naître autour du terme « subsides ».

En regardant de près les diverses allocations prévues en faveur de la S.N.C.B., on constate d'emblée que plusieurs d'entre elles ne constituent qu'une indemnisation partielle du chef de prestations non ou insuffisamment rémunérées imposées par l'Etat à la S.N.C.B.

Le principe d'une telle indemnisation a déjà rencontré l'adhésion du Parlement lors de discussions antérieures du budget des Communications et certains membres ont même estimé que l'Etat ne va pas suffisamment loin dans la voie de cette rémunération.

En ce qui concerne la commande de voitures et de wagons, je ne puis que me référer aux explications que j'ai fournies dans ma réponse à une récente question parlementaire posée par M. De Saeger au sujet du même problème (Bulletin n° 1 du 20 novembre 1956).

Quant à l'avance des 650 millions destinés à la résorption partielle du déficit de la S.N.C.B., je persiste à croire qu'elle trouve bien sa place au budget extraordinaire étant donné qu'elle permettra de reconstituer partiellement les fonds nécessaires pour financer des travaux de premier établissement et d'électrification.

Je me réfère pour le surplus à ma réponse à la question n° 2 de M. Loos pour ce qui concerne l'assainissement financier de la S.N.C.B.

QUESTION :

1) Quel serait le boni présumé de la S.N.C.B. pour 1956 ?

2) L'an dernier on avait déjà soulevé la question de l'indemnisation des charges financières imposées par l'Etat à la S.N.C.B.

Les abonnements ouvriers sont indemnisés à raison de 635 millions de francs, c'est-à-dire, à raison de 50 % du manque à gagner; au cours de cette année les abonnements des employés ont été augmentés, tandis que ceux des ouvriers ne l'étaient pas, ce qui augmente la perte de la S.N.C.B., vu l'augmentation des frais d'exploitation par suite de l'augmentation des rémunérations.

Il s'agit donc d'une grande perte pour la S.N.C.B. qui devrait être compensée.

Monsieur le Ministre a-t-il revu cette situation et compte-t-il apporter une solution à ce problème ?

RÉPONSE :

1) Il est à prévoir que pour l'exercice 1956 les dépenses seront en équilibre avec les recettes. Il n'y aura probablement aucun boni.

2) Cette question n'a pas échappé à mon attention.

Au point de vue de la technique budgétaire, je tiens à attirer l'attention de l'honorable Membre sur le fait que la S.N.C.B. peut prétendre à une indemnisation à concurrence de 50 % tant que n'est pas atteint le montant de 635 millions inscrit au budget.

En d'autres termes si le manque à gagner global est supérieur à ce montant il s'ensuit que la S.N.C.B. n'est plus rémunérée à raison de 50 % du manque à gagner qu'elle a subi.

L'augmentation à due concurrence de l'indemnité forfaitaire de 635 millions est fonction des possibilités générales du Trésor et ne peut recevoir de solution qu'au moment propice.

QUESTION :

Monsieur le Ministre aurait déclaré qu'il est partisan de l'électrification à outrance.

1) Voudrait-il avoir l'obligeance de me fixer s'il est prévu l'électrification de la ligne Tubize-Mons-Aulnoye et celle de Liège à Herbethal.

2) Mag men weten of de modernisering en de electrificatie van de secundaire lijnen ter studie liggen?

3) Is de heer Minister voornemens de lijnen met enkelspoor te electrificeren?

4) Bestaat er een definitief programma voor rationalisatie, modernisering en electrificatie van onze spoorweglijnen?

ANTWOORD :

1) Ik verwijs het achtbaar lid naar de uiteenzetting die ik voor de Commissie gedaan heb.

2) De secundaire lijnen moeten evenals de rest van het net, gemoderniseerd worden. Het staat geenszins vast dat het noodzakelijk de techniek van de elektrische tractie is die daarvoor in aanmerking dient genomen.

3) Doorgaans zouden de lijnen met enkelspoor, wegens hun gering verkeer, thans nog niet voor een eventuele electrificatie in aanmerking kunnen komen.

4) Er bestaat een programma, dat van de Nationale Electrificatiecommissie. Ruim de helft daarvan is reeds uitgevoerd geworden.

Alvorens de electrificatie verder door te voeren, moet een nieuw onderzoek plaats hebben. Dit onderzoek is aan de gang.

VRAAG :

Het dienstjaar 1955 van de N.M.B.S. werd met een gering batig saldo afgesloten.

Hoe werd het verdeeld?

Is het aandeel in de winst dat aan het personeel toekomt verdeeld geworden onder het ondergeschikt personeel, onder een gedeelte van de ambtenaren, werklieden en beambten?

Zou het waar zijn dat 9 miljoen vergoeding, gaande van 750.000 frank tot 1.000.000 frank onder de hogere ambtenaren zouden verdeeld geworden zijn. Zoudt U de volledige lijst van die verdeling door middel van het verslag kunnen bezorgen?

ANTWOORD :

Het dienstjaar 1955 van de N.M.B.S. werd inderdaad afgesloten met een batig saldo van ongeveer 24,2 miljoen, die in mindering voor het verlies van de vorige dienstjaren werd geboekt.

De winst werd dus geenszins onder het personeel verdeeld.

VRAAG :

Op welke datum zal de electrificatie van de lijn Charleroi-Namen uitgevoerd zijn?

ANTWOORD :

Het baanvak Namen-Jemeppe zal in de loop van het tweede halfjaar 1957 voor de elektrische tractie opengesteld worden.

Voor het baanvak Jemeppe-Charleroi hangt de indienststelling af van de voltooiing van belangrijke werken die verband houden met de inrichting van de vormingsstations en het rechtekken van de Sambre; zij kan vóór het einde van 1958 niet voorzien worden.

2) Peut-on savoir si la modernisation et l'électrification des lignes secondaires sont mises à l'étude?

3) Entre-t-il dans l'intention d'électrifier les lignes à voie unique?

4) Existe-t-il un programme définitif de rationalisation, de modernisation et d'électrification de nos lignes de chemin de fer?

RÉPONSE :

1) Je prie l'honorable membre de s'en référer à l'exposé que j'ai fait devant la Commission.

2) Les lignes secondaires doivent avoir leur part de modernisation tout comme le reste du réseau. Il n'est pas établi que ce soit nécessairement la technique de la traction électrique qui y soit recommandable.

3) En général, les lignes à voie unique, en raison de leur trafic réduit, ne sauraient encore venir actuellement en ordre utile pour une éventuelle électrification.

4) Il existe un programme, celui de la Commission Nationale d'Électrification. Plus de la moitié en a été exécutée.

Avant d'aller plus loin dans l'électrification, un réexamen s'impose. Il est en cours.

QUESTION :

L'exercice 1955 de la S.N.C.B. s'est terminé en léger boni.

Comment s'est-il réparti?

Les agents subalternes, une partie des fonctionnaires, des ouvriers et des employés ont-ils bénéficié de la répartition de la quote-part revenant au personnel?

Serait-il exact que 9 millions auraient été répartis entre les fonctionnaires supérieurs, en indemnités variant entre 750.000 francs et un million de francs? Pourriez-vous donner la liste complète de cette répartition, par la voie du rapport?

RÉPONSE :

L'exercice 1955 de la S.N.C.B. s'est en effet terminé avec un boni de quelque 24,2 millions qui a été porté en atténuation des pertes des exercices antérieurs.

Aucune répartition de bénéfice n'a donc été faite entre le personnel.

QUESTION :

Peut-on savoir à quelle date sera mise en exécution l'électrification de la ligne Charleroi-Namur?

RÉPONSE :

La section Namur-Jemeppe sera ouverte à la traction électrique au cours du second semestre 1957.

Pour la section Jemeppe-Charleroi, la mise en service dépend de l'achèvement de travaux importants liés à l'aménagement des gares de formation et à la rectification de la Sambre; elle ne saurait être prévue avant fin 1958.

VRAAG :

De heer Minister heeft ons medegedeeld dat de Algemene Directie een ander euvel tracht op te heffen dat zich langzamerhand in de Maatschappij had ingeburgerd : dat van de te ver gedreven comptabiliteit en van de bureaucratie.

Graag vernam ik van de Heer Minister hoeveel leden het personeel van de N. M. B. S. telde in 1938 en in 1956.

Hoe groot was het aantal ambtenaren en beambten in 1938 en in 1956?

ANTWOORD :

a) In december 1938 bedroeg het totaal effectief van de N. M. B. S. 78.069 eenheden.

In december 1956 bedraagt het totaal effectief 79.088 eenheden.

b) In december 1938 telde de Maatschappij 16.513 ambtenaren en beambten.

In december 1956 bedraagt dat cijfer 16.669 eenheden.

Opmerking : In de cijfers van december 1938 betreffende zowel het totaal effectief als het effectief der ambtenaren en beambten is niet begrepen het personeel dat toentertijd bij de Spoorwegmaatschappijen Nord-Belge, Chimay en Mechelen-Terneuzen werkzaam was en in totaal ongeveer 5.000 leden telde, waarvan nagenoeg 1.250 ambtenaren en beambten.

VRAAG :

De heer Minister heeft ons medegedeeld dat het verkeer van de N. M. B. S. gestaag vermeerderd en dat de rendabiliteit van de Maatschappij de coëfficiënt 3 bereikt met betrekking tot vóór de oorlog.

Believe het de heer Minister mij te zeggen hoe dit coëfficiënt wordt bekomen?

Welke zijn de grondslagen voor die berekeningen?

Welke zijn de verschillende factoren?

Welk is het vooroorlogs jaar dat in aanmerking werd genomen?

ANTWOORD :

Het bleek mij interessant nevens de verklaringen van de heer Rapporteur de verhouding van 1955-1938 te doen opmaken van de voornaamste factoren waarvan het rendement van de N. M. B. S. afhangt.

De uitslagen van die vergelijkende berekening zijn hierna opgegeven :

Gemiddeld niveau van de tarieven	3,3
Ontvangsten van het verkeer	4,52
Exploitatie-uitgaven	4,05
Financiële lasten	3,9
Aantal voor rekening van de exploitatie tewerkgestelde personeelsleden	0,86
Aantal verkeerseenheden	1,30
Gemiddeld aantal personeelsleden per miljoen verkeerseenheden	0,70

Wat het verkeer van de N. M. B. S. betreft, dit is inderdaad vermeerderd, uitgedrukt in verkeerseenheden (kilometer-reizigers + ton-kilometers goederen) staat het, met betrekking tot 1938, aan de coëfficiënt 1,19 in 1953 en 1954, aan de coëfficiënt 1,30 in 1955 en het zal waarschijnlijk 1,36 bereiken in 1956.

Nationaal Bureau voor de Noord-Zuidverbinding.

VRAAG :

Heeft de Minister het inzicht het mandaat en de zending van het N. B. V. na 1958 nog te verlengen?

Welke zijn de taken buiten de likwidering die z.i. nog aan dit parastataal organisme dienen toevertrouwd en die niet door andere administraties (Gemeenten, Spoorwegen, Ministerie van Openbare Werken), kunnen worden uitgevoerd?

ANTWOORD :

Het bestaan van het N. B. V., dat op 31 december 1954 ten einde liep, werd tot 31 december 1959 verlengd bij Koninklijk besluit van 16 september 1954.

Deze verlenging werd gerechtvaardigd door de technische en administratieve ondervinding van het N. B. V., en door de omvang van de taken die nog dienen vervuld.

De werken die thans aan de gang zijn of die nog blijven te verwezenlijken moeten normaal voor het einde van 1958 voltooid zijn.

QUESTION :

M. le Ministre nous a fait part que la Direction Générale s'attache à supprimer un inconvénient qui, peu à peu, s'était installé à la Société des Chemins de fer : celui de la sur-comptabilité et de la bureaucratie.

M. le Ministre pourrait-il me donner quel était le nombre total du personnel de la S. N. C. B. en 1938 et en 1956?

Quel était le nombre de fonctionnaires et employés en 1938 et en 1956?

RÉPONSE :

a) L'effectif total du personnel de la S. N. C. B. en décembre 1938 était de 78.069 unités.

En décembre 1956, l'effectif total est de 79.088 unités.

b) En décembre 1938, on comptait à la Société 16.513 fonctionnaires et employés.

En décembre 1956, ce nombre s'élève à 16.669 unités.

Remarque : Dans les chiffres de décembre 1938 concernant, tant l'effectif total que l'effectif fonctionnaires et employés ne sont pas compris les agents qui étaient utilisés à l'époque par les Compagnies du Nord-Belge, de Chimay et de Malines-Terneuzen, et dont le nombre total s'élevait à environ 5.000, dont quelque 1.250 fonctionnaires et employés.

QUESTION :

M. le Ministre nous a communiqué que le trafic de la S. N. C. B. augmente constamment et que la rentabilité de la Société est au coefficient 3 par rapport à l'avant-guerre.

M. le Ministre voudrait-il me fixer comment est obtenu ce coefficient?

Quelles sont les bases de ces calculs?

Quels sont les différents éléments?

Quelle est l'année d'avant-guerre prise en considération?

RÉPONSE :

En marge des déclarations de M. le Rapporteur, il m'a semblé intéressant de faire établir le rapport 1955 à 1938 des principaux éléments qui conditionnent le rendement de la S. N. C. B.

Les résultats de ce calcul comparatif sont repris ci-après :

Niveau moyen des tarifs	3,3
Recettes du trafic	4,52
Dépenses d'exploitation	4,05
Charges financières	3,9
Nombre d'agents au travail au compte d'exploitation	0,86
Nombre d'unités de trafic	1,30
Nombre moyen d'agents par million d'unité trafic	0,70

Quant au trafic de la S. N. C. B., il est effectivement en hausse; exprimé en unités de trafic (voyageurs-km + tonnes-kilomètres de marchandises), il a été par rapport à 1938, à l'indice 1,19 en 1953 et 1954, à l'indice 1,30 en 1955 et il atteindra probablement 1,36 en 1956.

Office National Jonction Nord-Midi.

QUESTION :

M. le Ministre a-t-il l'intention de prolonger le mandat et la mission de l'O. N. J. après 1958?

Quelles sont, à son avis, les tâches autres que celles relatives à la liquidation qui doivent encore être confiées à cet organisme parastatal et qui ne peuvent être réalisées par d'autres administrations (Communes, S. N. C. B., Ministère des Travaux Publics)?

RÉPONSE :

L'existence de l'O. N. J., qui venait à expiration le 31 décembre 1954, a été prolongée jusqu'au 31 décembre 1959 par Arrêté royal en date du 16 septembre 1954.

Cette prolongation a été justifiée par l'expérience technique et administrative de l'O. N. J. et par l'importance des tâches qui lui restaient à accomplir.

Les travaux actuellement en cours ou à réaliser doivent normalement être achevés pour la fin de 1958.

HOOFDSTUK II.

Posterijen.

VRAAG :

Waarom doet de posthelikopter in Wallonië slechts twee landingen (Libramont en Luik), terwijl zij er in het Vlaamse land 7 doet?

Hoe kan een dergelijke organisatie van de diensten per helikopter worden gerechtvaardigd?

In alle gevallen schijnt bij zulke organisatie geen billijk evenwicht tussen de aan de twee streken van het land verstrekte diensten te bestaan.

ANTWOORD :

De landingen van Libramont en Luik laten toe het grootste gedeelte van de Ardennen te bedienen dank zij de mogelijkheden die er bestaan inzake verkeersmiddelen die uit deze kruispunten vertrekken.

Om hetzelfde resultaat te bereiken in de Kempen was het noodzakelijk de landingen te vermengvuldigen gezien het gebrek aan verkeersmiddelen in deze streek.

VRAAG :

Thans hebben de technische diensten der Posterijen, die slechts een beperkte bedrijvigheid uitoefenen (daar de gebouwen nog steeds van het Ministerie van Openbare Werken afhangen), niet tal van moeilijkheden af te rekenen ten gevolge van een uitgesproken schaarste aan technisch bevoegd personeel, welke schaarste aan de vereiste diploma's, zouiet aan gebrek aan kredieten, te wijten is.

Hoe meent het Bestuur der Posterijen niettemin een oplossing te vinden voor die moeilijkheden welke nog aanmerkelijk zullen toenemen indien de kwesties betreffende de gebouwen (bouw - onderhoud - huren) van het Ministerie van Openbare Werken naar het Postbestuur overgebracht worden.

Zal het Departement van Openbare Werken het bevoegd personeel in voldoende getale overplaatsen?

Ik men het niet.

Wat is het Bestuur der Posterijen dan voornemens, wil het binnen een tamelijk korte termijn personeel aanwerven?

Zo ja, welke soort van specialiteiten zullen er gevraagd worden en zal de aanwerving geschieden door het Vast Wervingssecretariaat?

ANTWOORD :

In de huidige staat van zaken zijn er sommige plaatsen onbezet in het technisch kader van het Bestuur der Posterijen. De aanwerving van een burgerlijk ingenieur en van twee tekenaars is bij het Vast Wervingssecretariaat aangevraagd geworden en de hiermee verband houdende verrichtingen zijn aan de gang.

Het eventueel overbrengen van het Ministerie van Openbare Werken naar het Bestuur der Posterijen, van al de bevoegdheden inzake postgebouwen is grondig onderzocht geworden op het stuk van technisch personeel.

Het Bestuur der Posterijen heeft twee onderstellingen overwogen :

1° afstand door Openbare Werken aan de Post van het bevoegd personeel: ingenieurs, architecten, tekenaars, werkcontroleurs en -opzichters;

2° beroep op architecten van het privaatsbedrijf.

Indien het Departement van Openbare werken niet in staat is het technisch personeel in voldoende getale over te plaatsen, denkt het Bestuur der Posterijen het nodig personeel aan te werven door tussenkomst van het Vast Wervingssecretariaat.

De specialiteiten van de betrekkingen waarover het gaat zijn die welke verbonden zijn aan de functies van ingenieur-architect, tekenaar, werkcontroleur en -opzichter.

VRAAG :

Sedert 1952 is het probleem der *tijdelijken*, voor een groot gedeelte althans, door achtereenvolgende maatregelen geregeld geworden.

Sommige hulpkrachten van het Bestuur der Posterijen konden in het definitief kader opgenomen worden.

De Post blijft echter een groot aantal hulpkrachten bezigen wier toestand in verschillende opzichten niet wettelijk is.

Herhaaldelijk heb ik mij voor die kwestie geïnteresseerd en het verwondert mij dat geen enkel gevolg wordt gegeven aan het ontwerp tot vaststelling van een wettelijk statuut van het hulppersoneel der posterijen.

Graag vernam ik hoever het met die kwestie staat.

CHAPITRE II.

Postes.

QUESTION :

Pourquoi l'hélicoptère postal n'effectue-t-il que deux escales en Wallonie (Libramont et Liège) pour 7 escales en pays flamand?

Comment justifie-t-on pareille organisation des services par hélicoptère?

En tous cas, une telle organisation ne semble pas assurer un juste équilibre des services offerts aux deux régions du pays.

RÉPONSE :

Les escales de Libramont et de Liège permettent de desservir la plus grande partie des Ardennes grâce aux possibilités que présentent les voies de surface au départ de ces nœuds.

Pour aboutir au même résultat en Campine, il était indispensable de multiplier les escales étant donné le manque de moyens de surface dans cette région.

QUESTION :

Actuellement les services techniques de la Poste, qui n'ont qu'une activité réduite (les bâtiments dépendant du Ministère des Travaux Publics) s'en tirent avec nombre de difficultés, par suite d'une pénurie marquée de personnel à compétence technique justifiée par les diplômes nécessaires à moins que ce ne soit à cause du manque de crédits.

Néanmoins, comment l'Administration des Postes envisage-t-elle de résoudre ces difficultés qui seront largement aggravées si le transfert des questions de bâtiments (construction-entretien-location) se fait du Ministère des Travaux Publics à cette Administration?

Le Département des Travaux Publics transférera-t-il le personnel compétent en nombre suffisant?

Je ne le crois pas.

Alors que compte faire l'Administration des Postes? Compte-t-elle recruter dans un délai assez court?

Dans l'affirmative, quel est le genre de spécialités et passera-t-on par le Secrétariat Permanent pour ce recrutement?

RÉPONSE :

Dans l'état actuel des choses, certaines vacances existent dans le cadre technique de l'Administration des Postes. Le recrutement d'un ingénieur civil et de deux dessinateurs a été demandé au Secrétariat Permanent de Recrutement et les opérations s'y rapportant sont en cours.

L'éventualité du transfert, du Ministère des Travaux Publics à l'Administration des Postes, de toutes les attributions relatives aux bâtiments postaux a fait l'objet, au point de vue personnel technique, d'un examen approfondi.

L'Administration des Postes a envisagé deux hypothèses :

1° cession par les Travaux Publics à la Poste du personnel compétent : ingénieurs-architectes, dessinateurs, contrôleurs et surveillants des travaux;

2° recours à des architectes du privé.

Si le département des Travaux Publics n'est pas en mesure de transférer le personnel technique en nombre suffisant, l'Administration des Postes envisage le recrutement des effectifs nécessaires à l'intervention du Secrétariat Permanent de Recrutement.

Les spécialités des emplois dont il s'agit sont celles inhérentes aux fonctions d'ingénieur-architecte, de dessinateur, de contrôleur des travaux et de surveillant des travaux.

QUESTION :

Depuis 1952, des mesures successives ont réglé le problème des *temporaires*, du moins en bonne partie.

Certains auxiliaires de l'Administration des Postes ont pu être intégrés dans le cadre définitif.

Cependant la Poste continue à utiliser un grand nombre d'auxiliaires dont la position, à plusieurs points de vue, heurte la légalité.

A plusieurs reprises je me suis intéressé à cette question et je m'étonne de ne voir aucune suite donnée au projet instaurant un statut légal des auxiliaires postaux.

Je voudrais savoir où en est cette question?

ANTWOORD :

Het voorontwerp van koninklijk besluit houdende statuut van het hulppersoneel van het Bestuur der Posterijen ligt nog steeds ter studie.

VRAAG :

Ik hernieuw mijn vraag van verleden jaar betreffende de kwestie van de inhouding voor de huisvesting van de postontvangers. Ingevolge het arrest van de Raad van State van 12 januari 1956 werd de kwestie opnieuw te berde gebracht.

De Heer Eerste-Minister heeft geen belangstelling voor die kwestie (zie het antwoord op een parlementaire vraag van de Heer Senator Briot, n° 24 van 24 oktober 1956).

Aangezien het Departement van Verkeerswezen zich van die kwestie schijnt te ontlasten op het Algemeen Bestuur, vraag ik mij, voor die kwestie alsmede voor tientallen andere, af hoe of op welke wijze moet tewerk gegaan worden om een oplossing te bekomen. Wat denkt de Heer Minister hierover ?

ANTWOORD :

De door het achtbaar lid opgeworpen kwestie ligt nog steeds ter studie; het is niet mogelijk te zeggen welke beslissing zal genomen worden.

VRAAG :

In dezelfde gedachtengang (zie vraag betreffende de bestellers) laat de toestand van het « kader » te wensen over.

Sedert lang is de toestand van de effectieven niet meer herzien geworden.

Zulks geeft aanleiding tot moeilijkheden wegens het feit dat talrijke betrekkingen bezet zijn door personeel « buiten kader ».

Deze toestand wordt nog verergerd doordat talrijke personeelsleden in tal van diensten gedetacheerd zijn om in het tekort aan personeel van het kader te voorzien.

Graag vernam ik wanneer aan die administratieve warboel een eind zal gemaakt worden.

ANTWOORD :

Het is niet juist te zeggen dat de toestand van de kaders sedert lange tijd niet herzien is geworden: bij koninklijk besluit van 29 juli 1955 werd het kader der bestellers met 1.100 eenheden vermeerderd.

Aan de andere kant, daar sommige voorgenomen maatregelen een terugslag op dat kader kunnen hebben, wacht men op een beslissing dienaangaande alvorens verder te gaan met de regularisatie van dat kader.

VRAAG :

Er dient eveneens gewezen op de traagheid inzake de vervanging van de postontvangers.

De benoemingen geschieden steeds met maanden vertraging. Gevolg :

1° geldelijk verlies voor de belanghebbenden — want zolang zij niet in hun nieuw kader zijn geïnstalleerd, kunnen zij hun nieuwe wedde niet ontvangen noch aanspraak maken op andere voordelen;

2° verlies voor de Schatkist, die soms gedurende maanden, ja zelfs gedurende jaren, talrijke interimkosten moet betalen.

Het ligt dus voor de hand de vervanging van de postontvangers te bespoedigen en er voor te waken dat de benoemingen geen vertraging ondergaan.

Het is slechts bij Verkeerswezen dat de benoemingen op zich laten wachten.

Wanneer en hoe denkt men in die toestand te voorzien ?

RÉPONSE :

L'avant-projet d'arrêté royal portant statut du personnel auxiliaire de l'Administration des Postes est toujours à l'étude.

QUESTION :

Je renouvelle ma question de l'année dernière, au sujet de la question de la retenue pour le logement des percepteurs des postes.

L'arrêt du Conseil d'État du 12 janvier 1956 remet en cause la question.

M. le Premier Ministre se désintéresse de cette question (voir la réponse à une question parlementaire de M. le Sénateur Briot, n° 24 du 24 octobre 1956).

Comme le département des Communications semble se dessaisir de la question en chargeant l'Administration Générale, je me demande, pour cette question comme pour des dizaines d'autres, comment ou quelle procédure il faut employer pour obtenir une solution. Qu'en pense M. le Ministre ?

RÉPONSE :

La question soulevée par l'honorable membre est toujours à l'étude; il n'est pas possible de préjuger de la décision qui sera prise.

QUESTION :

Dans le même ordre d'idées (voir question au sujet des facteurs) la situation du « cadre » laisse à désirer.

Depuis longtemps la situation des effectifs n'a plus été revue.

Il s'ensuit des difficultés par le fait que de nombreux emplois sont occupés par du personnel « hors cadre ».

Aggravation doublée par le fait que de nombreux agents sont détachés dans beaucoup de services en vue de remédier à l'insuffisance du personnel du cadre.

Je désire savoir quand on compte remédier à ce chaos administratif.

RÉPONSE :

Il n'est pas exact de dire que la situation des cadres n'ait pas été revue depuis longtemps: en effet, un arrêté royal en date du 29 juillet 1955 a augmenté le cadre des facteurs de 1.100 unités.

D'autre part, certaines mesures envisagées étant susceptibles d'avoir une répercussion sur ce cadre, une décision est attendue à ce sujet avant de poursuivre la régularisation dudit cadre.

QUESTION :

Il y a lieu de souligner également les lenteurs en matière de remplacement des percepteurs des postes.

Les nominations se font toujours avec des mois de retard: conséquences :

1° perte pécuniaire pour les intéressés — car aussi longtemps qu'ils ne sont pas installés dans leur cadre nouveau ils ne peuvent pas toucher leurs nouveaux traitements, ni autres avantages;

2° perte pour le Trésor qui doit payer, parfois durant des mois, voire des années, des nombreux frais d'interim.

Il s'indique donc de faire accélérer les remplacements des percepteurs et de veiller à ce que les nominations ne subissent pas de retard.

Il n'y a qu'aux Communications que les nominations se font attendre.

Quand et comment compte-t-on remédier à cette situation ?

ANTWOORD :

De vervanging van de postontvangers geschiedt niet met vertraging. Op te merken valt, dat het gaat om een benoemingswerk dat aan al de regels van het Statuut onderworpen is en dat er tussen het ogenblik waarop een plaats vacant gemeld en werkelijk aangevuld wordt normaal twee, drie, zelfs vier maanden verlopen, daar verscheidene termijnen dienen in acht genomen.

In enkele bijzondere gevallen blijven plaatsen van postontvanger nogal geruime tijd open staan; het betreft gewoonlijk kantoren waarvoor een verandering van klasse voorgenomen is en waarvoor de beslissing nog niet bekomen werd. Er zijn thans enkele van die gevallen. Bovendien zullen eerstdaags 9 postontvangerijen der 1^{ste} klasse, 17 der 2^{de} klasse en 10 der 3^{de} klasse opgericht worden. Daarna zullen er nog slechts enkele postontvangerijen 3^{de} klasse en 4^{de} klasse van een titularis te voorzien zijn.

Ik mag in ieder geval bevestigen, dat in al de mate van het mogelijke het nodige wordt gedaan om de openstaande plaatsen zonder vertraging te begeven.

VRAAG :

Al jaren regulariseert men *zonder examen* het bij het Bestuur in dienst getreden of weder in dienst getreden personeel, soms zonder in het bezit te zijn van de nodige diploma's.

Tot nog toe werden hun ancienniteit en hun ranginname nog niet vastgesteld.

Hieruit volgt dat het Bestuur der Posterijen ernstige moeilijkheden ondervindt voor het begeven van de vaste betrekkingen.

Natuurlijk laat het uitblijven van een beslissing aan sommigen toe betrekkingen te bekomen in overeenstemming met hun persoonlijk belang.

In sommige gevallen spelen de prioriteitsregelen zelfs niet.

Meent u niet dat het hoogtij is inzake aanwerving van hulpkrachten en overplaatsingen het Bestuur alleen te laten oordelen, en zulks in het algemeen belang van de dienst en van een gezond beheer.

Graag vernam ik de mening van de Heer Minister hieromtrent.

ANTWOORD :

Bij besluit van de Regent van 30 april 1947, gewijzigd bij dat van 10 april 1948, is de regularisatie van tijdelijke personeelsleden voorzien zonder vereisten van diploma voor hen die vóór 8 januari 1938 in dienst waren getreden.

In dezelfde gedachtegang en krachtens de wetten van 28 december 1950 en 27 juli 1953 zijn tal van tijdelijke personeelsleden en hulpkrachten zonder examen in de kaders opgenomen geworden.

Het koninklijk besluit houdende vaststelling van de bij het 2^e lid van artikel 10 van het koninklijk besluit van 25 november 1953 voorziene rangschikking en ranginname is echter nog niet verschenen. Maar volgens de vigerende reglementen en tenzij er bijzondere omstandigheden eigen aan de behoeften van de dienst, aanwezig zijn, is deze ranginname in de graad doorslaggevend inzake overplaatsing ingeval verscheidene personeelsleden dezelfde standplaats aangevraagd hebben.

In die omstandigheden zijn de geregulariseerde personeelsleden in algemene regel voorlopig in hun nieuwe functies moeten geïnstalleerd worden, rekening gehouden met de openstaande plaatsen, hun dienst-ancienniteit en, in de ruimst mogelijke mate, met hun persoonlijk belang.

Wat de aanwerving van de hulpkrachten betreft, wordt thans een ontwerp van statuut onderzocht.

Zodra dat Statuut zal toegepast worden, zal het Bestuur der Posterijen, enerzijds, de aanwerving van het hulppersoneel door middel van examens mogen organiseren, wel te verstaan met inachtneming van de wettelijke prioriteit en de andere prioriteiten die in dat Statuut zullen bepaald zijn, en anderzijds, de overplaatsingen kunnen regelen.

VRAAG :

De geldelijke toestand van de bestellers wacht nog altijd op een oplossing.

Het besluit werd nog niet genomen en in sommige gevallen zijn bestellers, die getrokken hadden, verplicht geweest terug te betalen.

Er blijven nog 800 openstaande plaatsen te begeven.

Dienaangaande vernam ik graag of op een normalisering van het kader der bestellers nog lang zal moeten gewacht worden.

RÉPONSE :

Le remplacement des percepteurs ne se fait pas avec retard. Il faut remarquer qu'il s'agit de travaux de nominations soumis à toutes les règles du Statut et qu'entre le moment où une vacance est publiée et réellement comblée, il s'écoule normalement deux, trois, voire quatre mois, divers délais devant être respectés.

Dans quelques cas particuliers, des vacances de perceptions restent assez longtemps ouvertes; il s'agit généralement de bureaux pour lesquels un changement de classe est envisagé et pour lesquels la décision n'a pas encore été acquise. Il y a actuellement quelques cas de l'espèce. Pour le surplus, 9 perceptions de 1^{re} classe et 10 de 3^e classe seront très prochainement attribuées. Cela fait, il ne restera que quelques perceptions de 3^e classe et de 4^e classe à pourvoir d'un titulaire.

Je puis affirmer, en tout cas, que le nécessaire est fait, dans toute la mesure du possible, pour combler sans retard les emplois vacants.

QUESTION :

Depuis des années on régularise le personnel entré ou rentré à l'Administration *sans examen* et quelquefois entré sans posséder les diplômes nécessaires.

Jusqu'ici leur ancienneté et leur rang de classement ne sont pas encore fixés.

Il s'ensuit que, pour l'attribution des emplois à poste fixe, l'Administration des Postes éprouve de sérieuses difficultés.

Evidemment le manque de décision permet à certains d'obtenir des emplois en rapport avec leurs convenances personnelles.

Dans certains cas, les règles de priorité ne jouent même pas.

Ne croyez-vous pas qu'il serait grand temps de laisser l'Administration seule juge d'apprécier, en matière de recrutement d'auxiliaire et en matière de mutations, et cela dans l'intérêt général du service et d'une saine gestion.

Je voudrais connaître l'avis de M. le Ministre à ce sujet.

RÉPONSE :

L'arrêté du Régent du 30 avril 1947 modifié par celui du 10 avril 1948 a prévu la régularisation d'agents temporaires sans conditions de diplôme pour ceux qui étaient entrés en service avant le 8 janvier 1938.

Dans le même ordre d'idées et en vertu des lois des 28 décembre 1950 et 27 juillet 1953, de nombreux agents temporaires et auxiliaires ont été régularisés dans les cadres sans examen.

Toutefois, l'arrêté royal fixant le classement et la prise de rang d'ancienneté prévus au 2^e alinéa de l'art. 10 de l'arrêté royal du 25 novembre 1953 n'a pas encore été publié. Or, d'après les règlements en vigueur et à moins de circonstances particulières inhérentes aux besoins du service, cette prise de rang d'ancienneté dans le grade est déterminante en matière de mutation dans le cas où plusieurs agents sont en compétition pour une même résidence.

Dans ces conditions, les agents régularisés ont dû, en règle générale, être installés provisoirement dans leurs nouvelles fonctions, compte tenu des vacances d'emploi, de leur ancienneté de service et, dans la plus large mesure du possible, de leurs convenances personnelles.

En ce qui concerne le recrutement du personnel auxiliaire, un projet de statut est à l'examen.

Dès la mise en application de ce Statut, l'Administration des Postes sera habilitée d'une part, à organiser le recrutement du personnel auxiliaire par la voie d'examen, en respectant, bien entendu, les règles de priorité légale et autres qui seront reprises dans ce Statut et, d'autre part, à régler les mutations.

QUESTION :

La situation pécuniaire des facteurs attend toujours une solution.

L'arrêté n'a pas encore été pris et dans certains cas, des facteurs qui avaient touché se sont vus dans l'obligation de rembourser.

Quant aux vacances d'emploi, il en reste 800 à combler.

A ce sujet, je serais désireux de savoir s'il faudra attendre encore longtemps avant que soit normalisé le cadre des facteurs.

ANTWOORD :

Het Koninklijk besluit waarbij de geldelijke loopbaan van de brievenbestellers op 1 mei 1955 moet geregeld worden, ligt nog ter studie. Het is mij niet bekend dat bestellers verplicht zijn geweest terug te betalen in afwachting dat hun toestand definitief zal geregeld zijn.

Het nodige is gedaan om ± 1.300 boventallige bestellers tot besteller te benoemen.

Er blijven nog 120 betrekkingen te begeven wil het kader van de bestellers genormaliseerd zijn. De normalisering van het kader zal eerlang verwezenlijkt worden.

VRAAG :

Voor de definitieve rangschikking is het dezelfde toestand als bij het « beambtenpersoneel » waarvoor beslissingen moeten genomen worden om de rangorde van de belanghebbenden te bepalen.

Deze vertraging doet ongelooflijke toestanden ontstaan.

Wanneer mag een oplossing worden verwacht?

ANTWOORD :

De rangschikking van het ingevolge de regularisatiemaatregelen benoemd personeel zal slechts kunnen geschieden als de Diensten van Algemeen Bestuur het koninklijk besluit zullen doen nemen hebben waarbij die kwestie moet geregeld worden.

VRAAG :

De gewezen hulpkrachten-bestellers, die tot « klasseerders » werden benoemd, zijn eveneens ongeduldig wat de vastheid van hun betrekking betreft.

Voor wanneer mag een oplossing voor dit vraagstuk worden tegemoet gezien?

ANTWOORD :

Geen enkele hulpkracht-besteller is in de graad van klasseerder geregulariseerd geworden.

De gewezen hulpkrachten-beambten daarentegen, die het vereiste diploma niet bezaten om in de graad van klerk te worden geregulariseerd, hebben recht op de regularisatie in de graad van klasseerder.

De affectatie van die personeelsleden zal maar kunnen geschieden nadat de Dienst van Algemeen Bestuur het Koninklijk besluit zal doen nemen hebben waarbij die kwestie moet geregeld worden.

Het aantal bij het kader van de Post voorziene betrekkingen van klasseerder, en dat ongeveer aan haar behoeften beantwoordt, is in ieder geval ontoereikend om de binnen het raam van de regularisatiemaatregelen benoemde of te benoemen klasseerders bij dat Bestuur te affecteren.

VRAAG :

Zou ik ingevolge de verhoging tot 20 frank per uur van het bestaansminimum mogen vernemen of de brievenbestellers en andere betrokken categorieën nog lang zullen moeten wachten op de zo lang verwachte beslissing tot regeling van hun geldelijke toestand?

ANTWOORD :

Bij een Koninklijk besluit van 4 oktober 1956, hebbende uitwerking op 1 juli 1956, is het minimum van sommige schalen verhoogd geworden, zodat geen enkele jaarwedge beneden 45.000 frank (bedrag 100 %) ligt.

RÉPONSE :

L'arrêté royal devant régler la carrière pécuniaire des facteurs à la date du 1^{er} mai 1955 est encore à l'étude. Il n'est pas à ma connaissance qu'en attendant la régularisation définitive de leur situation, des facteurs se soient vus dans l'obligation de rembourser.

Le nécessaire vient d'être fait à l'effet de pourvoir ± 1.300 facteurs surnuméraires d'une nomination de facteur.

Pour que soit normalisé le cadre des facteurs, il reste à combler 120 vacances d'emploi. La normalisation du cadre sera réalisée à bref délai.

QUESTION :

Pour ce qui regarde le classement définitif, c'est la même situation que pour le personnel « employé » ou des décisions doivent intervenir pour déterminer le rang de classement des intéressés.

Ce retard provoque des situations invraisemblables.

Quand peut-on prévoir une solution?

RÉPONSE :

Le classement du personnel issu de la régularisation ne pourra s'opérer que lorsque les Services d'Administration Générale auront fait prendre l'arrêté royal appelé à régler cette question.

QUESTION :

Quant à la stabilisation de leur emploi, les ex-auxiliaires facteurs nommés « classeurs » s'impatiente également.

Quand peut-on prévoir une solution à ce problème?

RÉPONSE :

Aucun auxiliaire-facteur n'a été régularisé dans le grade de classeur.

Par contre, des ex-auxiliaires-employés qui ne possédaient pas le diplôme requis pour être régularisés dans le grade de commis ont droit à la régularisation dans le grade de classeur.

L'affectation de ces agents ne pourra avoir lieu qu'après que le Service d'Administration Générale aura fait prendre l'arrêté royal appelé à régler cette question.

En tout état de cause, le nombre d'emplois de classeurs prévu au cadre de la Poste et qui correspond sensiblement à ses besoins est insuffisant pour affecter dans cette administration tous les auxiliaires employés nommés ou à nommer classeurs dans le cadre des mesures de régularisation.

QUESTION :

Ensuite du relèvement du minimum vital porté à 20 francs de l'heure, pourrais-je savoir si la situation pécuniaire des facteurs et autres catégories intéressées devront attendre longtemps encore la décision tant attendue.

RÉPONSE :

Un arrêté royal en date du 4 octobre 1956 portant effet au 1^{er} juillet 1956 a relevé le minimum de certaines échelles de façon qu'aucun traitement annuel ne soit inférieur à 45.000 francs (taux 100 %).

VRAAG :

De verschillende kaders van het personeel der Posterijen zijn tamelijk ongerust naar aanleiding van de motorisering der postdiensten; een studiecommissie fungeert sinds enige tijd te dier zake.

Daar de Parlementsleden voorzeker niet op de hoogte zijn van die noviteit, zou ik graag enige inlichtingen dienaangaande van de heer Minister krijgen.

Ik veronderstel dat de aangevatte studiën ver genoeg gevorderd zijn om te kunnen antwoorden op de volgende vragen :

- 1) Hoe fungeert de met de motorisering belaste commissie en hoe ver staat het met het werk?
- 2) Zal het systeem in heel het land ingevoerd worden?
- 3) Vanaf welke datum zal het toegepast worden, zelfs bij wijze van proefnemingen?
- 4) Welk zal het vervoermiddel zijn?
- 5) Zullen er ontvangerijen van klasse verlagen?
- 6) Welke zal de eventuele terugslag op de kleine kantoren zijn?
- 7) Is er gedacht geworden aan de moeilijkheden die zich in de winter in de Ardennen en in andere gelijkaardige streken zouden kunnen voordoen?
- 8) Op hoeveel is de uitgave ten gevolge van de motorisering bij benadering geraamd, want er dienen garages voor de voertuigen, aanpassingen van lokalen, enz. voorzien?

ANTWOORD :

1) Er bestaat eigenlijk geen Commissie voor de motorisering. De studie van dat probleem is volgens de gewone administratieve procedure aan de betrokken gewestelijke postdirecties opgedragen onder het ordenend gezag van de bevoegde directie van het Bestuur der Posterijen.

Drie speciale motoriseringsploegen met beperkt materieel zijn echter om de beurt ter beschikking van de verschillende gewestelijke directies gesteld geworden opdat deze laatste zich zouden kunnen rekenschap geven van de mogelijkheden welke de verschillende typen van voertuigen bieden.

De studie van de motorisering is tot nog toe niet verder gevorderd dan het theoretisch stadium — hierin begrepen de enkele proefnemingen in de verschillende postgewesten van het land — waardoor het vaag karakter van de volgende antwoorden te verklaren is.

- 2) De motorisering van de postdienst moet normaal in al de streken van het land worden ingevoerd, voor zover zij er voordelig blijkt.
- 3) Vermoedelijk zullen er in de eerste maanden van het jaar 1957 werkelijke proefnemingen met het oog op de motorisering geschieden.
- 4) Waarschijnlijk het rijwiel met hulpmotor, het lichte motorrijwiel en de auto.
- 5) Waarschijnlijk, doch ook verhogingen van klasse.
- 6) De kantoren zonder uitreikingsdienst zullen naar alle waarschijnlijkheid niet door de maatregel getroffen worden. In sommige kleine uitreikingskantoren zou de uitreikingsdienst kunnen wegvallen en, in dit geval, zouden zij door een onderkantoor zonder uitreiking, van een lagere, een gelijkwaardige of zelfs een hogere klasse, kunnen vervangen worden, naargelang de financiële bedrijvigheid die er vastgesteld wordt.
- 7) Bij de organisatie van de diensten zal met die omstandigheid rekening gehouden worden.
- 8) Zoals onder 1) gezegd is, is de studie nog niet ver genoeg gevorderd om definitieve cijfers te kunnen opgeven. De uitgaven wegens de motorisering (voertuigen, garages, lokalen) zullen voorzeker een bezuiniging mogelijk maken.

VRAAG :

Is het waar dat al de ambtenaren die de Commissie voor opvoering van de « productiviteit » vormen door het Kabinet zijn aangewezen?

Is het waar dat allen het bewijs hebben geleverd dat zij tot de A. C. O. D. behoorden?

QUESTION :

Les différents cadres du personnel des Postes sont assez inquiets au sujet de la motorisation des services postaux : une Commission d'études fonctionne depuis un certain temps, à ce sujet.

Les Membres du Parlement n'étant certainement pas au courant de cette innovation il me serait agréable que M. le Ministre nous éclaire à ce sujet.

Je suppose que les études entreprises sont assez poussées pour qu'il puisse être répondu aux questions ci-après :

- 1) Comment fonctionne la Commission chargée de la motorisation et où en sont les travaux?
- 2) Ce système sera-t-il réalisé dans tout le Pays?
- 3) A partir de quelle date sera-t-il mis en application même à titre d'essai?
- 4) Quel sera le mode transport?
- 5) Y aura-t-il des déclassements de perceptions?
- 6) Quelle sera la répercussion éventuelle sur les petits bureaux?
- 7) A-t-on prévu les difficultés qui pourraient surgir en hiver dans les Ardennes et dans des autres régions similaires?
- 8) Pourrait-on connaître l'estimation approximative de la dépense résultant de la motorisation, car il faut prévoir des garages pour véhicules, des aménagements de locaux?

RÉPONSE :

1) Il n'existe pas à proprement parler de Commission chargée de la motorisation. L'étude de ce problème est confiée, selon la procédure normale administrative, aux directions régionales postales intéressées sous l'autorité coordinatrice de la direction centrale compétente de l'Administration des Postes.

Trois équipes spéciales de motorisation, dotées d'un matériel restreint, ont cependant été mises, à tour de rôle, à la disposition des différentes directions régionales pour permettre à celles-ci de se rendre compte des possibilités offertes par les divers types d'engins.

L'étude de la motorisation n'a pas jusqu'ici dépassé le stade théorique — y compris les quelques essais dans les diverses régions postales du pays — ce qui explique le caractère vague des réponses ci-après :

- 2) La motorisation à la Poste doit normalement être instaurée dans toutes les régions du pays pour autant qu'elle s'y avère avantageuse.
- 3) Il est à présumer que des essais réels de motorisation seront effectués dans les premiers mois de l'année 1957.
- 4) Vraisemblablement le cyclomoteur, la moto légère et l'auto.
- 5) Probablement, mais aussi des relèvements de classe.
- 6) Les bureaux sans service de distribution ne seront, selon toute probabilité, pas touchés par la mesure. Certains petits offices distributeurs pourraient être déchargés du service de distribution et, dans cette éventualité, remplacés par un sub-office sans distribution, de classe inférieure, équivalente ou même supérieure, suivant l'activité financière qui y est constatée.
- 7) Les organisations des services tiendront compte de cette circonstance.
- 8) Comme dit sub 1), l'état d'avancement de l'étude ne permet pas encore de produire des chiffres définitifs. Les dépenses résultant de la motorisation (engins, garages, locaux) engendreront certainement une économie.

QUESTION :

Est-il exact que tous les fonctionnaires composant la Commission de « productivité » ont été désignés par le Cabinet?

Est-il exact que tous ont fait la preuve qu'ils appartenaient à la C. G. S. P.?

Zou het Kabinet geoordeeld hebben dat allen die bij die groepering aangesloten ambtenaren de bekwaamheid bezitten die onontbeerlijk is voor deze nieuwe dienst, « motorisering » genaamd?

ANTWOORD :

Voor de « Motorisering » verwijs ik naar het antwoord op punt I van de vraag n° 12 van het achtbaar lid.

Wat de ambtenaren betreft waaruit de Commissie voor opvoering van de productiviteit bestaat, deze zijn gekozen geworden wegens hun bijzondere bevoegdheid zonder dat er rekening werd mee gehouden dat zij tot een bepaald syndicaat behoorden.

Daarboven is ze paritair samengesteld.

VRAAG :

Verleden jaar had ik U gevraagd dat de reizigers, oorlogsinvaliden en andere rechthebbenden die de vermindering van 75 % genieten, ook op geheel het traject Namen-Fosses die vermindering zouden genieten. Is het nodige gedaan geworden?

In dezelfde gedachtegang wijs ik er U op dat volgende lijnen met « autobus » tarief:

Namen-Perwez; Namen-Eghezée; Namen-Acoz; Namen-Andenne over Faulx; Namen-Vezin; Dinant-Beauraing; Dinant-Custinne; Dinant-Yvoir en Dinant-Ciney, de oorlogsinvaliden en andere rechthebbenden op een vermindering van 75 % slechts 50 % vermindering kunnen bekomen.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen die hi-erover werd geraadpleegd, antwoordt dat zij de vermindering van 75 % enkel toestaat op de vervangingslijnen.

Graag kreeg ik kennis van uw standpunt ter zake en vooral wat uw Departement voor de toekomst voornemens is te doen opdat de vermindering zou worden toegekend op geheel het net zowel van de N. M. B. S. als van de N. M. V. B.

ANTWOORD :

Ik bevestig het achtbare lid het antwoord dat hem verleden jaar werd gegeven en waarbij hem werd medegedeeld dat de tariefregeling van de spoorlijnen onmiddellijk zou worden toegepast op de autobusdienst Namen-Fosses, waardoor aldus voldoening werd geschonken aan de oorlogsinvaliden en de politieke gevangenen.

Wat de autobusdiensten: Namen-Perwez, Namen-Eghezée, Namen-Acosse, Namen-Andenne, Namen-Vezin, Dinant-Beauraing, Dinant-Custinne, Dinant-Yvoir en Dinant-Ciney betreft, dient opgemerkt dat de enige aan de gebruikers toegestane verminderingen zijn vermeld in artikel 8 van het Koninklijk besluit van 15 januari 1953.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen weigert dus terecht de vermindering van 75 % aan de oorlogsinvaliden.

Om aan die anomalie een eind te maken, studeert het Departement de eenmaking in van de tarieven van al de autobusdiensten.

VRAAG :

Verscheidende ontwerpen waarover de heer Minister verklaringen heeft afgelegd worden door het Bestuur der Posterijen bestudeerd. (Automatie van het Bestuur der Postchecks, motorisering van de uitreiking).

Alvorens die doeleinden na te streven of zelfs maar met de uitvoering van een deel van die hervormingen te beginnen, lijkt het mij noodzakelijk dat een openbare ministeriële verklaring de inzichten van het Departement dienaangaande nader zou bepalen en het personeel geruststellen over de terugslag op sociaal gebied welke de nieuwe methoden kunnen ten gevolge hebben.

Het ware ook niet van belang ontbloot te vernemen welke procedures zullen gevolgd worden om in sommige onvermijdelijke bezwaren te voorzien (verplaatsingen van personeel, werkloosheid, gevaar voor ongevallen, enz.).

In talrijke dorpen is hetzij het spoorwegstation met het bijbehorend telegraafkantoor, hetzij het station der buurtspoorwegen reeds opgeheven en door autobussen vervangen geworden.

Morgen zal het postkantoor of het overdraagkantoor op zijn beurt wegvallen, zodat honderden dorpen vijftig jaar zullen achteruitgaan, vermits geen telegrammen, spoedzendingen, enz., meer zullen kunnen afgeven, ontvangen of verzonden worden, ofwel zal daartoe slechts enkele minuten daags gelegenheid zijn.

Voor dergelijke toestanden, haast onverwachts in het leven geroepen, zou de betrokken Minister een openbare verklaring dienen af te leggen. Graag vernam ik wat de heer Minister van Verkeerswezen hierover denkt.

Le Cabinet aurait-il estimé que seuls les fonctionnaires appartenant à ce seul groupement, réunissent les capacités indispensables à ce nouveau service appelé la « motorisation »?

RÉPONSE :

En ce qui concerne la « Motorisation », je me réfère à la réponse donnée au I de la question n° 12 de l'honorable membre.

Quant aux fonctionnaires composant la Commission de productivité, ils ont été choisis en raison de leur compétence, sans qu'il soit tenu compte de leur appartenance syndicale.

Pour le surplus, elle est constituée paritairement.

QUESTION :

L'année dernière je vous avais demandé que les voyageurs, invalides de guerre et autres bénéficiant de la réduction de 75 % puissent en bénéficier sur tout le parcours de Namur à Fosses.

Le nécessaire a-t-il été fait?

Dans le même ordre d'idées, je vous signale que sur les lignes de tarif « autobus » suivantes:

Namur à Perwez; Namur à Eghezée; Namur à Acoz; Namur à Andenne par Faulx; Namur à Vezin; Dinant à Beauraing; Dinant à Custinne; Dinant à Yvoir et Dinant Ciney; les invalides de guerre et autres bénéficiaires d'une réduction de 75 %, ne peuvent obtenir que 50 % de réduction.

Consultée la Société Nationale des Chemins de fer Vicinaux répond qu'elle n'accorde la réduction de 75 % que sur les lignes de substitution.

Je voudrais connaître votre point de vue à ce sujet et surtout ce que votre Département compte faire pour l'avenir afin que la réduction soit accordée sur les réseaux complets tant de la S. N. C. B. que de la S. N. C. V.

RÉPONSE :

Je confirme à l'honorable membre la réponse qui lui a été faite l'an dernier et par laquelle il lui a été signalé que la tarification des lignes ferrées serait immédiatement appliquée au service d'autobus Namur-Fosses, donnant ainsi satisfaction aux invalides de guerre et aux prisonniers politiques.

En ce qui concerne les services d'autobus: Namur-Perwez, Namur-Eghezée, Namur-Acosse, Namur-Andenne, Namur-Vezin, Dinant-Beauraing, Dinant-Custinne, Dinant-Yvoir et Dinant-Ciney, il y a lieu de remarquer que les seules réductions consenties aux usagers sont visées explicitement à l'article 8 de l'arrêté royal du 15 janvier 1953.

C'est donc à bon droit que la Société Nationale des Chemins de fer vicinaux refuse la réduction de 75 % aux invalides de guerre.

Afin de mettre un terme à cette anomalie, le Département étudie la possibilité d'unifier les tarifs de tous les services d'autobus.

QUESTION :

Divers projets sont à l'étude à l'Administration des Postes (Automatisation de l'Office des Comptes Chèques Postaux, motorisation de la distribution) qui ont fait l'objet de déclarations de M. le Ministre.

Il me paraît nécessaire qu'avant de poursuivre ces objectifs ou entamer une réalisation même partielle de ces réformes, une déclaration ministérielle publique précise les vues du Département à ce sujet et apaise les craintes du personnel quant aux répercussions sociales que des méthodes nouvelles sont susceptibles d'entraîner.

Il serait aussi intéressant de connaître quelles procédures seront employées pour remédier à certains inconvénients inévitables (déplacements de personnel, chômage, danger d'accidents, etc.).

De nombreux villages ont déjà vu leur station soit de la Société Nationale, avec le bureau des télégraphes, soit la station des vicinaux, supprimées et remplacées par des autobus.

Demain le bureau des Postes ou le bureau-relais sera à son tour supprimé, il va en résulter que des centaines de villages vont retourner cinquante ans en arrière, car ils n'auront plus la possibilité de déposer, recevoir ou envoyer télégrammes, plis exprès, etc., ou les moyens en seront limités à quelques minutes par jour...

De situations semblables, créées presque à l'improviste, méritent une déclaration publique de la part du Ministre intéressé. Je voudrais savoir ce qu'en pense M. le Ministre des Communications.

ANTWOORD :

De automatie van het Bestuur der Postchecks bevindt zich nog in het stadium van bestudering; zij zal alleszins slechts trapsgewijze kunnen geschieden wegens de verschillende imperatieven op het stuk van organisatie.

Het trapsgewijs doorzetten zal afhangen, enerzijds, van de toestand der effectieven die elk jaar met ongeveer 250 uniteiten kunnen verminderen als niet voorzien wordt in de vacant geworden plaatsen (pensionering, overlijden, overplaatsingen, ontslag, en anderzijds, van de mogelijkheden van nieuwe affectatie in de zin als het personeel wenst.

Wat de motorisering van de uitreiking betreft — die zich ook nog in het stadium van de theoretische studie bevindt — deze zal tot gevolg hebben de taak van het bestellerspersoneel minder lastig te maken terwijl tevens een zuiniger exploitatie van die diensttak mogelijk zal zijn en aldus de door dat personeel geëiste verwezenlijkingen van sociale aard, uit begrotingsoogpunt, zullen kunnen doorgevoerd worden.

Deze studie is nog niet ver genoeg gevorderd om al de bijkomende gevolgen van de invoering der motorisering onder haar verschillende aspecten onder 't oog te nemen en, derhalve om de verschillende gerezen problemen op te lossen.

Het spreekt vanzelf dat de rechtmatige belangen, zowel van het publiek als van het personeel, zullen gevrijwaard worden.

VRAAG :

Op 31 december 1955 moesten aan het bestellerspersoneel nog ongeveer 222.000 dagen verlof worden toegekend.

De toestand is dit jaar niet schitterender.

Graag vernam ik, voor iedere Gewestelijke Directie, het aantal :

verlofdagen:
rustdagen:

die nog moeten worden toegekend aan de bestellers
de beampten
en de ambtenaren.

Zo de begroting niet vóór het Kerstverlof besproken wordt, zou ik die inlichtingen willen ontvangen voor het ganse dienstjaar.

ANTWOORD :

Hierna een tabel met de toestand van de verlof- en rustdagen welke op 31 oktober 1956 nog moesten worden toegestaan aan het personeel van het Bestuur der Posterijen.

Ambtenaren en beampten.

RÉPONSE :

L'automatisation à l'Office des Chèques postaux en est encore au stade des études; elle ne pourra de toute façon se réaliser que par paliers en raison des divers impératifs d'organisation.

Le passage d'un palier à l'autre sera subordonné d'une part, à la situation des effectifs, qui peuvent diminuer chaque année d'environ 250 unités si l'on ne comble pas les départs (mise à la retraite, décès, mutations, démissions) et, d'autre part, à des possibilités de réaffectation répondant aux vœux du personnel.

Quant à la motorisation de la distribution — qui en est également au stade de l'étude théorique — elle aura pour conséquence de rendre moins assujettissante la tâche du personnel facteurs, tout en permettant une exploitation plus économique de cette branche de service et ainsi de rendre possible, du point de vue budgétaire, les réalisations d'ordre social réclamées par ledit personnel.

L'état d'avancement de l'étude en question ne permet pas encore d'envisager sous ses différents aspects toutes les conséquences subsidiaires à la réalisation de la motorisation, et partant, d'arrêter les solutions aux divers problèmes qui se posent.

Il va sans dire que les intérêts légitimes, tant du public que du personnel, seront sauvegardés.

QUESTION :

Les congés restant à accorder au personnel facteur au 31 décembre 1955 se montaient à quelque 222.000 jours.

La situation n'est pas plus brillante cette année-ci.

Je vous demande d'être fixé, par Directions Régionales, sur le nombre :

de congés;
de repos:

restant à accorder au personnel facteurs
employés
et fonctionnaires.

Si le budget n'était pas discuté avant les vacances de Noël, je demanderais les renseignements pour tout l'exercice.

RÉPONSE :

Ci-après un tableau indiquant la situation des congés et repos restant dus au personnel de l'Administration des Postes à la date du 31 octobre 1956.

Fonctionnaires et Employés.

Dienst of Gewest	Effectief op 31 oktober 1956 — Effectif au 31 octobre 1956	Rustdagen van 1955 welke op 31 oktober 1956 nog moesten wor- den toegestaan — Repos de 1955 encore dus au 31 octobre 1956	Verlofdagen van 1956 — Congés de 1956		Rustdagen van 1956 welke op 31 oktober 1956 nog moesten wor- den toegestaan — Repos de 1956 encore dus au 31 octobre 1956	Service ou Région
			Toe te staan op 1 januari 1956 — Dus au 1 janvier 1956	Nog toe te staan op 31 oktober 1956 — Encore dus au 31 octobre 1956		
Bch.	3123	—	54299	7772	534	Bch.
Brussel X ...	451	—	8020	998	— 576 (*)	Bruxelles X.
1 ^o Gewest ...	810	—	13676	3156	1244	1 ^{re} Région.
2 ^o » ...	401	—	7018	1299	359	2 ^e »
3 ^o » ...	477	—	8413	2501	609	3 ^e »
4 ^o » ...	471	—	7880	2560	1455	4 ^e »
5 ^o » ...	532	—	8855	1419	457	5 ^e »
6 ^o » ...	570	—	9374	3328	725	6 ^e »
7 ^o » ...	440	129	8004	3255	824	7 ^e »
8 ^o » ...	754	—	12223	3485	967	8 ^e »
9 ^o » ...	713	—	12310	5239	809	9 ^e »
10 ^o » ...	252	—	4319	1621	556	10 ^e »
11 ^o » ...	239	—	3690	1510	513	11 ^e »
Totalen ...	9233	129	158081	38143	8476	Totaux :

(*) Vooraf toegekend verlof.

| (*) Repos anticipatifs.

Bestellers en werklieden.

Facteurs et Ouvriers.

Dienst of Gewest	Effectief op 31 oktober 1956 — Effectief au 31 octobre 1956	Rustdagen van 1955 welke op 31 oktober 1956 nog moesten wor- den toegestaan — Repos de 1955 encore dus au 31 octobre 1956	Verlofdagen van 1956 — Congés de 1956		Rustdagen van 1956 welke op 31 oktober 1956 nog moesten wor- den toegestaan — Repos de 1956 encore dus au 31 octobre 1956	Service ou Région
			Toe te staan op 1 januari 1956 — Dus au 1 janvier 1956	Nog toe te staan op 31 oktober 1956 — Encore dus au 31 octobre 1956		
Bch.	—	—	—	—	—	Bch.
Brussel X.	1105	—	18671	1798	709(*)	Bruxelles X.
1 ^e Gewest	2297	—	39518	4182	2332	1 ^e Région.
2 ^e »	1317	—	22352	5010	8382	2 ^e »
3 ^e »	1548	—	27084	9343	7634	3 ^e »
4 ^e »	1477	—	25201	7914	10309	4 ^e »
5 ^e »	1326	—	23280	4900	3299	5 ^e »
6 ^e »	1400	—	24516	7007	6629	6 ^e »
7 ^e »	1322	—	23164	6882	4610	7 ^e »
8 ^e »	1952	—	34607	8911	6901	8 ^e »
9 ^e »	1897	—	32705	6163	7749	9 ^e »
10 ^e »	980	—	15643	4491	3412	10 ^e »
11 ^e »	699	—	11625	3535	2477	11 ^e »
Totalen	17320	—	298366	70136	63025	Totaux :

(*) Vooraf toegekend verlof.

(*) Repos anticipatifs.

Op 1 januari 1956 moesten nog gemiddeld 17,1 verlofdagen toegekend worden aan de ambtenaren en beambten en 17,2 verlofdagen aan de bestellers en werklieden. Niet alleen werden al de verloven voor het jaar 1956 regelmatig genomen, maar deze achterstand werd op 31 oktober 1956 teruggebracht op 4,1 dagen voor de eersten en 4 dagen voor de tweeden. Aldus zal de achterstand helemaal ingelopen zijn op het einde van het jaar.

Au 1 janvier 1956, il restait à accorder en moyenne 17,1 jours de congé pour les fonctionnaires et employés et 17,2 jours de congé pour les facteurs et ouvriers. Non seulement tout les congés dus pour l'année 1956 ont été accordés, mais ce retard a été ramené à 4,1 jours pour les premiers et 4 jour pour les seconds, au 31 octobre 1956. A ce rythme, le retard sera complètement résorbé à la fin de l'année.

VRAAG :

Er wordt op gewezen dat de personeelsleden die in het gebouw der Postchecks dicht bij de vensters werken, klagen over tochten en dat het sluitwerk van de vensters zou moeten vervangen worden zijn.

Ondanks dit werk blijven de klachten duren.

Welk is de oorzaak van dit bezwaar en kan dit niet definitief uit de weg geruimd worden?

Men vraagt zich af hoe zulks mogelijk is vermits het een nieuw gebouw betreft.

ANTWOORD :

Deze kwestie is al tamelijk lang geleden bestudeerd geworden door de Technische Directie der Posterijen die koperen banden aan de vensters heeft doen aanbrengen.

Sedert de uitvoering van die werken dringt de buitenlucht niet meer in de lokalen door die vensters.

De dienst voor Technische Studiën van het Departement van Openbare Werken is verzocht geworden de oorzaak op te sporen van de tocht waarover het personeel thans nog klaagt en de nodige maatregelen voor te stellen om in die toestand te voorzien.

VRAAG :

Men zegt dat het gebouw te klein is ?

Als dat zo is welke zijn daarvan de redenen en werd de Directie van de Postchecks dienaangaande geraadpleegd alvorens te bouwen en nu dat zulks dringend dient verholpen ?

ANTWOORD :

Niets bewijst dat het gebouw der Postchecks in dienst gesteld voor enkele jaren thans te klein is.

De Directie heeft niettemin reeds uitgezien naar de middelen om sommige tot nog toe niet aangepaste ruimten geschikt te maken.

QUESTION :

Il est signalé que les agents des C. C. P. qui travaillent tout près des fenêtres se plaignent des courants d'air et que les fermetures des fenêtres auraient dû être remplacées.

Malgré ce travail, les plaintes continuent.

Quelle est la cause de cet inconvénient et ne peut-on y remédier sérieusement ?

On se demande comment cela est possible alors qu'il s'agit d'un nouveau bâtiment.

RÉPONSE :

Cette question a fait depuis assez longtemps l'objet d'études de la part de la Direction Technique des Postes qui a fait placer des bandes de cuivre aux fenêtres.

Depuis que ces travaux ont été exécutés, l'air de l'extérieur ne pénètre plus dans les locaux par lesdites fenêtres.

Le service d'Etudes Techniques du Département des Travaux publics a été invité à rechercher l'origine des courants d'air, dont les agents se plaignent encore actuellement et de proposer les mesures qui s'imposent pour y remédier.

QUESTION :

On dit que le bâtiment est trop petit.

S'il en est ainsi quelles en sont les raisons et a-t-on consulté la Direction de l'Office à ce sujet avant de construire et maintenant qu'il faudrait y apporter des remèdes qui s'imposent d'urgence.

RÉPONSE :

Il n'est pas prouvé que le bâtiment de l'Office des Chèques Postaux, mis en service il y a quelques années, soit trop petit à l'heure actuelle.

Néanmoins la Direction a déjà envisagé les moyens d'approprier certains espaces inadaptés jusqu'à présent.

Aan de andere kant, zullen de studiën die tot de modernisering van de werkmethodes moeten leiden, ruime lokalen doen vrijkomen.

VRAAG :

De toegang tot het gebouw is voor het publiek verboden.
Waarom is dan het inlichtingskantoor op de 2^{de} verdieping ondergebracht? Ware het niet aangewezen een plaats op de benedenverdieping te voorzien?

ANTWOORD :

Het publiek heeft, inderdaad, geen toegang tot het gebouw.
Er kan evenwel gebeuren dat personen die niet tot de dienst behoren verplicht zijn zich hetzij op de Directie, hetzij op de bureau's Geschillen Handelszaken of Geschillen Personeel aan te bieden.

In dat geval zijn de belanghebbenden er toe gehouden hun bezoek te rechtvaardigen alvorens toegang tot de verdiepingen van het gebouw te verkrijgen.

Tot nog toe heeft deze handelwijze geen bezwaren met zich gebracht.

VRAAG :

Welke veiligheidsmaatregelen werden bij het Bestuur der Postchecks inzake brand genomen, inzonderheid wat de evacuatie van het personeel betreft?

Is er ooit aan gedacht onder het personeel hulpbrandweerploegen op te richten en periodiek evacuatieoefeningen te houden?

ANTWOORD :

Het gebouw der Postchecks beschikt over een volledige veiligheidsinstallatie inzake brand (brandmondingen en blustoestellen op al te verdiepingen, brandtrappen, sirenes, automatische toestellen in de hoogspanningscabine, enz.).

Die middelen zijn voldoende om een begin van brand te bestrijden.

Onder het personeel is een vrijwillig pompierkorps samengesteld, dat belast is met het bieden van de eerste hulp vóór de komst der pompiers.

Evacuatieoefeningen worden om de drie maanden gehouden. Zij worden derwijze georganiseerd dat al het personeel van al de diensten van de noodtrappen gebruik moet maken om het gebouw in geval van brand te evacueren.

VRAAG :

Het personeel klaagt over de slechte klimaatregeling in het gebouw van het Bestuur der Postchecks. Het schijnt dat die klimaatregeling heel slecht bestudeerd is geworden door de Technische Directie der Posten.

Men beschouwt die klimaatregeling als een fiasco; ook vraagt men hoeveel dat werk gekost heeft en vooral welke maatregelen men voornemens is te nemen om hierin te voorzien?

Men zegt dat de zaak werd bestudeerd en dat men zou terugschrikken voor de voorgenomen nieuwe uitgaven; hoe hoog zouden deze eventueel belopen?

ANTWOORD :

De door bemiddeling van de Dienst der Technische Studiën van het Ministerie van Openbare Werken uitgevoerde klimaatregelingsinstallatie heeft tot op heden niet de verwachte resultaten gegeven. Deze aanneming heeft 12.956.940 frank gekost.

Belangrijke werken zijn ondernomen om het rendement van de bestaande installatie te verbeteren.

Het achtbaar lid zou zich tot het departement van Openbare Werken kunnen richten om de prijs van die aanneming alsmede de voor de voltooiing der werken bepaalde datum te kennen.

VRAAG :

Dienen de mess en de refter alleen voor het personeel?
Zo niet, wie geeft de toelating om die mess en refter te bezoeken?

D'autre part, les études en cours qui doivent conduire à la modernisation des méthodes de travail auront pour conséquences de libérer des locaux spacieux.

QUESTION :

Il est défendu au public d'entrer dans le bâtiment.
Pourquoi place-t-on, dès lors, le bureau des renseignements au 2^e étage? Ne serait-il pas indiqué de prévoir une place au rez-de-chaussée?

RÉPONSE :

Il est, en effet, défendu au public d'entrer dans le bâtiment.
Il peut toutefois se présenter des circonstances où des étrangers au service soient astreints à se présenter soit à la Direction, au Contentieux Commercial ou au Contentieux du Personnel.

Dans ces cas les intéressés sont tenus de justifier leur visite avant d'être admis aux étages du bâtiment.

Cette procédure n'a, jusqu'à présent, donné lieu à aucun inconvénient.

QUESTION :

Quelles sont les mesures de sécurité prises à l'Office des C. C. P. en matière d'incendie, notamment en ce qui concerne l'évacuation du personnel?

At-on jamais pensé de constituer parmi le personnel des équipes de secours et d'effectuer périodiquement des exercices d'évacuation?

RÉPONSE :

Le bâtiment de l'Office des Chèques Postaux dispose d'une installation complète en matière d'incendie (bouches d'incendie et extincteurs à tous les étages, escaliers de secours, sirenes, appareils automatiques dans la cabine à haute tension, etc.).

Ces moyens sont suffisants pour combattre les commencements d'incendie.

Il a été constitué parmi le personnel un corps de pompiers — volontaires — chargés de s'occuper des premiers secours en attendant l'arrivée des pompiers.

Des exercices d'évacuation sont effectués trimestriellement. Ils sont organisés de telle sorte que les agents de tous les services sont amenés à se servir des escaliers de secours pour évacuer le bâtiment en cas d'incendie.

QUESTION :

Le personnel se plaint du mauvais conditionnement d'air de l'Office des C. C. P. Il paraît que celui-ci a été fort mal étudié par la Direction Technique des Postes.

On considère que ce conditionnement est un fiasco; aussi on demande le coût de ce travail et surtout quelles sont les mesures que l'on compte prendre pour y remédier?

On signale que des études ont été faites et qu'on reculerait devant les nouvelles dépenses envisagées: éventuellement quel serait le coût demandé?

RÉPONSE :

L'installation de conditionnement d'air réalisée à l'intervention du Service des Etudes Techniques du Ministère des Travaux Publics n'a pas, jusqu'à ce jour, donné les résultats qu'on pouvait en attendre. Cette entreprise a coûté 12.956.940 francs.

Des travaux importants sont en cours pour améliorer le rendement de l'installation existante.

L'honorable membre pourrait s'adresser au département des Travaux Publics pour connaître le coût de cette entreprise ainsi que la date d'achèvement des travaux.

QUESTION :

Les mess et réfectoire sont-ils réservés au personnel seul?
Dans la négative, qui donne l'autorisation pour fréquenter ces mess et réfectoire?

Is het waar dat de gepensioneerde socialisten van Blankenberghe, die geen gewezen postmannen waren, in de loop van verleden Zomer in de mess zijn komen eten?

Tot wie moet men zich wenden om te bekomen dat om het even welke groeperingen, d.w.z. niet-leden van het personeel van het Bestuur der Postchecks van die mess en refter zouden mogen gebruik maken?

Hoe geschiedt de aanwerving van het ondergeschikt personeel van de mess (schuursters, dienststers, enz.)?

Moeten de kandidaten een examen afleggen?

Wie betaalt dit personeel, d.w.z. op welke kassen wordt het bedrag der lonen van dit personeel betaald?

ANTWOORD :

De mess en cantines zijn, behoudens door de Raad van Beheer van de Sociale Dienst toegestane afwijkingen, toegankelijk voor al de in dienst zijnde, in beschikbaarheid met wedde of gepensioneerde leden van het postpersoneel, met uitzondering van de leden van hun gezin, en zulks op vertoon van een door de Sociale Dienst der Posterijen afgeleverde toegangskaart of van een opdracht, geldig voor al de messes van het Bestuur.

De personeelsleden op reis, alsmede de leden van hun gezin, hebben toegang tot de messes van de Posterijen en van de R. T. T.

De groeperingen van gelijk welke aard hebben normaal geen toegang tot de messes en refecters, behoudens speciale toelating van de Sociale Dienst der Posterijen. Bij uitzondering werd een groepering in de loop van de maand juli toegelaten een eetmaal te nemen.

De aanwerving van het ondergeschikt personeel van de mess geschiedt bij oproep tot het publiek en de voorstellen worden ingediend volgens een tabel die de wettelijke en de administratieve prioriteits-rechthebbenden en de andere kandidaten vermeldt.

De kandidaten moeten geen vakexamen afleggen doch een geneeskundig onderzoek ondergaan.

De Sociale Dienst beschikt over kredieten om het loon van dat personeel te betalen.

VRAAG :

In weerwil van de menigvuldige beloften van de Minister blijft de kwestie van de bevordering van de klerken tot de graad van eerste-ambtenaar steeds onopgelost.

Mag een oplossing binnen tamelijk korte tijd verwacht worden?

ANTWOORD :

De door het achtbaar lid opgeworpen kwestie houdt de aandacht gaande en zal waarschijnlijk eerlang een oplossing krijgen.

VRAAG :

Het reglement op de werking van de ministeriële Kabinetten verbiedt de gelijktijdige uitoefening van een functie van het kader en een functie van Kabinetsattaché.

Welnu, er is een lid van het Ministerieel Kabinet, onregelmatig tot Directeur bij het Bestuur der Postchecks benoemd, dat de beide functies uitoefent en zijn tussenkomst in de leiding zelf van het Bestuur der Postchecks dwarsboomt het gezag van het Hoofd van dat Bestuur.

Wat denkt U van die toestand?

ANTWOORD :

Het is onjuist dat een lid van het ministerieel Kabinet een functie in het kader van het Bestuur der Postchecks uitoefent.

Een gewezen attaché van het Kabinet is op een van de openstaande betrekkingen van directeur benoemd geworden en heeft dadelijk zijn volle functies waargenomen, met uitsluiting van elke andere officiële activiteit.

VRAAG :

Ondanks de door de Eerste-Minister Van Acker voorgeschreven stopzetting van de aanwerving, legt het Ministerieel Kabinet het Bestuur der Postchecks de aanwerving op van hulpkrachten-beambten wier aansluiting bij de Socialistische Partij en de A. C. O. D. vereist wordt.

De prioriteitsrechten worden niet in acht genomen.

Est-il vrai que les pensionnés socialistes de Blankenberghe, qui n'étaient pas des anciens postiers, sont venus dîner au mess, au cours de l'été dernier?

A qui faut-il s'adresser pour que des groupements quelconques, c'est-à-dire non-membres du personnel de l'Office, puissent profiter de ces mess et réfectoire?

Comment se fait le recrutement du personnel subalterne des mess (écureuses, serveuses, etc...)?

Des candidats doivent-elles subir un examen?

Qui paie ce personnel, c'est-à-dire de quelles caisses dépend le montant des salaires de ce personnel?

RÉPONSE :

Les mess et cantines, sauf dérogations admises par le Conseil d'Administration du Service Social, sont accessibles à tous les agents des postes en activité, et ceux en disponibilité avec traitement ou pensionnés, à l'exclusion des membres de leur famille, et sur présentation d'une carte de fréquentation délivrée par le Service Social des Postes ou sur délégation, et valable pour tous les mess de l'Administration.

Les agents en déplacement, ainsi que les membres de leur famille, ont accès aux mess de la Poste et à ceux de la R. T. T.

Les groupements quelconques n'ont normalement pas accès aux mess et réfectoires sauf autorisation spéciale du Service Social des Postes. A titre exceptionnel, un groupement a été admis à participer à un repas au cours du mois de juillet.

Le recrutement du personnel subalterne du mess se fait par appel public et les propositions sont présentées d'après un tableau mentionnant les prioritaires légaux, administratifs et les autres candidats.

Les candidats ne doivent pas subir d'examen professionnel mais un examen médical.

Le Service Social dispose de crédits en vue du paiement des salaires de ce personnel.

QUESTION :

Malgré les multiples promesses faites par le Ministre, la question de la promotion des commis au grade de commis-principal est toujours sans solution.

Envisage-t-on de prendre une solution dans un délai assez bref?

RÉPONSE :

La question soulevée par l'honorable membre retient l'attention et ne tardera vraisemblablement pas à être résolue.

QUESTION :

Le règlement sur le fonctionnement des Cabinets ministériels, interdit l'exercice simultané d'une fonction du cadre et d'une fonction d'attaché de Cabinet.

Or, il y a un membre du Cabinet ministériel nommé irrégulièrement Directeur à l'Office des Comptes Chèques qui exerce les deux fonctions et son intervention dans la Direction même de l'Office contrarie l'autorité du Chef de l'Office.

Que pensez-vous de cette situation?

RÉPONSE :

Il n'est pas exact qu'un membre du Cabinet ministériel exerce une fonction du cadre de l'Office des Chèques postaux.

Un ancien attaché du Cabinet a été nommé à un des emplois de directeur vacants et a immédiatement pris ses fonctions complètes, à l'exclusion de toute autre activité officielle.

QUESTION :

Malgré l'arrêt du recrutement prescrit par le Premier Ministre Van Acker, le Cabinet Ministériel impose à l'Office des Chèques Postaux le recrutement d'auxiliaires-employés dont l'affiliation au Parti Socialiste et à la C. G. S. P. sont requises.

Les titres de priorité ne sont pas respectés.

Ondanks de verbreking door de Raad van State van verscheidene soortgelijke beslissingen, wordt met die aanwervingen verder gegaan.

U moet kennis hebben van die toestand: ook vraag ik U of U besloten zijt het goede voorbeeld inzake eerbied voor het gewijsde te doen geven en maatregelen te nemen opdat bij de keuze van het personeel alle willekeur geweerd worde.

ANTWOORD :

De aanwerving van het hulppersoneel bij het Bestuur der Postchecks geschiedt volgens de strikte noodwendigheden van de dienst en om in de vacatures ingevolge gewone omstandigheden : overplaatsingen, militieplicht, verlof zonder bezoldiging, afdankingen, oppensioensstellingen, overlijdens, enz., te voorzien.

Die aanwerving geschiedt in de eerste plaats onder de kandidaten met wettelijk prioriteitsrecht en daarna onder de andere rechthebbenden op prioriteit.

VRAAG :

Waarom maakt men geen *homogene* series of secties van *mannen* en *vrouwen*?

Zou deze kwestie onverwijld kunnen bestudeerd worden?

ANTWOORD :

Op dit ogenblik bestaan er reeds verscheidene homogene rekeningen-secties en -series.

Om redenen van organisatie en effectieven zou het op dit ogenblik niet mogelijk en ook niet gewenst zijn de nieuwe verdeling van het personeel nog verder door te drijven.

Bovendien zou het niet aan te bevelen zijn in de controlediensten, waar personeel wordt tewerkgesteld wiens rendement wegens de leeftijd of om andere redenen heeft afgenomen, geheel homogene ploegen samen te stellen.

De toestand in dat opzicht heeft trouwens tot nog toe geen enkel ernstig bezwaar opgeleverd.

VRAAG :

Is het waar dat al de rekeningen van de leraars, onderwijzers en onderwijzeressen in een dezelfde serie zijn bijeengebracht?

Welke zijn de redenen van die maatregel?

In ieder geval is het personeel op die vervaldag einde maand overlast: ook vraagt men zich af waarom die rekeningen niet over verschillende series worden verdeeld?

ANTWOORD :

Daar het Ministerie van Openbaar Onderwijs ons, zonder voorafgaande raadpleging, voorgeschreven had dringend een zeer groot aantal rekeningen op naam van het onderwijzend personeel te openen, is het praktisch en feitelijk onmogelijk gebleken die duizenden rekeningen over bestaande onvolledige groepen te verdelen.

Hoewel de aldus geschapen toestand één of twee dagen per maand enig bezwaar oplevert, wordt dit laatste ruim vergeoed door de voordelen van administratieve aard die er uit voortvloeien.

VRAAG :

Er is sprake van het oprichten van een Regie der Postertijen.

In deze eventualiteit, welke zou het Statuut zijn van het Bestuur der Postchecks?

Zou het blijven afhangen van het Ministerie van Verkeerswezen ofwel overgaan naar een ander Departement, b. v. dat van Financiën?

Hoewel het niet past de Regering te vragen naar haar bedoelingen op zulk een belangrijk punt, toch is het personeel er, van zijn kant, te veel bij betrokken om het onwetend te laten over zulk een maatregel, vooral het personeel dat niet benoemd is.

ANTWOORD :

Het dagelijks in rekening brengen van verscheidene honderdduizenden verrichtingen vergt een nauwe en snelle verbinding tussen de aangesloten, het Bestuur der Postchecks en het publiek zowel in België als in het buitenland.

Het Bestuur der Postchecks zou, zonder de voortdurende medewer-

Malgré la cassation par le Conseil d'Etat de plusieurs décisions de l'espèce, ces recrutements continuent.

Vous devez avoir connaissance de cette situation, aussi je vous demande s'il entre dans vos intentions de décider à faire donner le bon exemple du respect de la chose jugée et de prendre des mesures afin que l'arbitraire soit écarté dans le choix du personnel.

RÉPONSE :

Le recrutement du personnel auxiliaire à l'Office des Chèques postaux se fait selon les nécessités strictes du service et pour combler les vacances dues à des circonstances courantes : mutations, termes de milice, congés sans solde, licenciements, pensions, décès, etc.

Ce recrutement porte en premier lieu sur les candidats prioritaires légaux et ensuite sur les autres prioritaires.

QUESTION :

Pourquoi ne fait-on pas des séries ou sections *homogènes d'hommes* et de *femmes*?

Cette question pourrait-elle être mise à l'étude sans tarder?

RÉPONSE :

Il existe déjà à l'heure actuelle plusieurs sections et séries de comptes homogènes.

Pour des raisons d'organisation et d'effectifs, il ne serait pas possible ni opportun en ce moment de pousser plus avant la redistribution du personnel.

Pour le surplus, dans les services de contrôle où il faut utiliser les agents dont le rendement a diminué en raison de l'âge ou d'autres motifs, il serait contre-indiqué de composer des équipes entièrement homogènes.

La situation à ce point de vue n'a d'ailleurs jusqu'à présent donné lieu à aucun inconvénient sérieux.

QUESTION :

Est-il vrai que tous les comptes des professeurs, instituteurs et institutrices sont rassemblés dans une même série?

Quelles sont les raisons de cette mesure?

En tous cas, à l'échéance de fin de mois, le personnel est surchargé; aussi il se demande pour quelle raison on ne répartit pas ces comptes dans des séries différentes?

RÉPONSE :

Le Ministère de l'Instruction Publique nous ayant prescrit, sans consultation préalable, d'ouvrir d'urgence et de façon massive des comptes au nom du personnel enseignant, il s'est avéré pratiquement et matériellement impossible de disperser ces milliers de comptes dans des groupes incomplets existants.

Si la situation ainsi créée présente mensuellement pendant un ou deux jours quelques inconvénients, ceux-ci sont largement compensés par les avantages d'ordre administratif qui en résultent.

QUESTION :

On parle de la création d'une Régie des Postes.

Dans cette éventualité, quel sera le Statut de l'Office des Chèques Postaux?

Restera-t-il attaché au Ministère des Communications ou sera-t-il transféré à un autre Département, tel que les Finances?

Bien qu'il ne s'indique pas de demander les intentions du Gouvernement sur un transfert aussi intéressant, le personnel est trop intéressé, de son côté que pour rester dans l'ignorance de telle mesure, surtout le personnel non nommé?

RÉPONSE :

La mise en compte journalière de plusieurs centaines de milliers d'opérations requiert une liaison étroite et rapide entre les affiliés, l'Office des Chèques Postaux et le public tant en Belgique qu'à l'étranger.

L'office ne pourrait remplir efficacement sa mission sans que les ser-

king van de comptabiliteits- en exploitatiediensten der Posterijen, zijn taak niet op doelmatige wijze kunnen vervullen. Het minste gebrek aan coördinatie zou onmiddellijk ernstige gevolgen hebben.

Dit bewijst voldoende dat het volstrekt noodzakelijk is het Bestuur der Postchecks en de andere diensten van de Posterijen onder het gezag van één en dezelfde chef te behouden, te weten de Directeur-Generaal der Posterijen.

VRAAG :

Het personeel dat belast is met de verrichtingen in buitenlandse deviezen op de 1^{re} verdieping van het gebouw der Postchecks betreft een al te klein lokaal, aangezien er aldaar vijftien personen periodiek moeten werken; welke maatregelen zullen worden getroffen om in deze toestand te voorzien?

ANTWOORD :

Het lokaal waarvan sprake is voorzien voor een permanent effectief van 10 eenheden. Dit effectief bereikt soms 14 tot 16 eenheden tijdens de vervaldagen. Buiten het bedoeld lokaal zijn werktafels beschikbaar waarvan het aanvullend personeel een onbeperkt gebruik mag maken.

VRAAG :

Is men niet voornemens naar het voorbeeld van hetgeen gedaan werd in andere private of openbare sectoren, de *gedeelten van een frank* in de postcheckrekeningen te laten wegvallen?

Waarom?

ANTWOORD :

Het Bestuur der Posterijen en dat der Postchecks zouden er groot belang bij hebben hun comptabiliteit in volle franken te mogen houden. Met het bestuderen van die kwestie was aangevangen doch kon niet verder worden gegaan doordat tal van verrichtingen, die reeds in tot op de centiem gehouden boekhoudingen van particulieren geboekt zijn, langs de postchecks passeren.

VRAAG :

Hoever staat het met de kwestie van de *invoering van de 5 dagen-week* bij het Bestuur der Postchecks?

ANTWOORD :

In de huidige stand van zaken is de invoering van de vijfdaagse week verenigbaar noch met de belangen van de Schatkist noch met die van de gebruikers.

VRAAG :

Het personeel belast met het houden van de postcheckrekeningen beschikt over *twee rustpauzes van vijf minuten per dag*, namelijk te 11 uur en te 15 uur.

Gezien het ritme van het door dat personeel te verrichten werk, denkt de Heer Minister niet het *stelsel van de 5 minuten rusttijd per uur* te moeten invoeren, zoals dat bij het Duitse Bestuur bestaat?

ANTWOORD :

De Personeelsraad heeft geadviseerd dat elke verlenging van de dienstonderbrekingen eerder een nadelige terugslag op de zenuwspanning van het personeel zou hebben.

Inderdaad, deze maatregel zou tot gevolg hebben dat het personeel zijn dagtaak later eindigt en later thuiskomt.

Aan de andere kant heeft de Directie van het Bestuur der Postchecks, samen met de Administratieve Gezondheidsdienst, onderzocht of het wenselijk is de duur van 2 aan het personeel toegestane rustpauzes te verlengen.

Bevonden werd dat deze maatregel niet aan een werkelijke behoefte zou beantwoorden.

vices postaux de comptabilité et d'exploitation y collaborent à tout instant. Le moindre défaut de coordination aurait immédiatement de graves conséquences.

C'est dire qu'il est indispensable de maintenir l'Office des Chèques et les autres services postaux sous l'autorité d'un même chef : le Directeur Général des Postes.

QUESTION :

Le personnel qui traite les opérations en devises étrangères au 1^{er} étage du bâtiment des C. C. P. se trouve dans un local trop exigu, quinze personnes devant périodiquement y travailler : quelles mesures seront prises pour remédier à cette situation ?

RÉPONSE :

Le local dont il s'agit est prévu pour un effectif permanent de 10 unités. Il peut atteindre 14 à 16 unités aux périodes d'échéance. Des tables de travail sont disponibles en dehors du local visé et le personnel supplétif peut en disposer sans restrictions.

QUESTION :

A l'instar de ce qui a été fait dans d'autres secteurs privés ou publics, n'envisage-t-on pas de supprimer les *fractions de francs* dans les comptes-courants de l'Office des Chèques Postaux ?

Pourquoi ?

RÉPONSE :

L'Administration des Postes et son Office des chèques auraient grand intérêt à pouvoir tenir leur comptabilité en francs entiers. L'étude de cette question a été entreprise mais a dû être abandonnée du fait que transitent par les chèques postaux un ensemble d'opérations déjà reprises dans des comptabilités particulières tenues jusqu'au centime.

QUESTION :

Où en est la question de l'*instauration de la semaine des 5 jours* à l'Office des Chèques Postaux ?

RÉPONSE :

Dans l'état actuel des choses, l'instauration de la semaine de cinq jours à l'Office des Chèques Postaux ne se concilie ni avec les intérêts du Trésor ni avec ceux des usagers ?

QUESTION :

Le personnel préposé à la tenue des comptes-courants postaux dispose de *deux pauses de cinq minutes par jour*, se situant à 11 heures et à 15 heures.

Vu la cadence de travail à laquelle les agents sont astreints, M. le Ministre n'estime-t-il pas devoir instaurer le *régime de pause de 5 minutes par heure*, comme l'Office Allemand ?

RÉPONSE :

Le Conseil du Personnel a émis l'avis que toute prolongation des interruptions de travail aurait plutôt une fâcheuse répercussion sur la tension nerveuse du personnel.

En effet, cette mesure retarderait à la fois l'heure d'achèvement de la tâche quotidienne des agents et celle de leur rentrée dans leurs foyers.

D'autre part, la Direction de l'Office des Chèques postaux a examiné, de concert avec le service de Santé Administratif, l'opportunité d'augmenter la durée de 2 pauses accordées au personnel.

Il a été reconnu que cette mesure ne répondrait pas à un réel besoin.

VRAAG :

Ten einde abnormale taakoverschrijdingen en een al te grote vermoeienis van het niet dat werk belast personeel te voorkomen, had uw achtere voorganger het dagelijks te behandelen maximumaantal assignaties op 170.000 vastgesteld.

Dit maximum wordt thans altijd overschreden en bereikte zelfs 250.000 checks op 30 oktober 1956.

Zal de heer Minister instructies geven om de arbeidsnormen te doen in acht nemen?

ANTWOORD :

De directie van het Bestuur der Postchecks is onkundig van het feit dat het dagelijks te behandelen aantal assignaties beperkt en het maximum ervan op 170.000 vastgesteld zou zijn.

Het is onjuist dat dit cijfer altijd overschreden wordt.

Ingeval het aantal assignaties in te grote mate toeneemt, worden door de diensthoofden de nodige maatregelen genomen.

Bovendien werd er zo pas besloten de arbeidsnormen te herzien.

De effectieven zullen worden aangepast aan de nieuwe normen voortvloeiende uit de aan de gang zijnde studie.

VRAAG :

Is de aankoop van die sorteermachine niet een dure vergissing geweest.

Ter gelegenheid van de inwerkingstelling van die machine werd de nachtdienst ingevoerd.

Hoeveel zou de revisie van de beschadigde machine kosten?

Aangezien die machine niet meer gebedigd wordt, waarom schaft men dan de nachtdienst niet af? Het is niet te begrijpen dat een nachtdienst wordt ingevoerd wanneer men een machine installeert, want de « automatie » van de diensten moet de sociale toestand van het personeel verbeteren, terwijl bij het B.C.H. het tegenovergestelde gebeurt.

ANTWOORD :

Het ware verkeerd te beweren dat de aankoop van de machine « Transorma », in 1947, een vergissing was, zo men rekening houdt met het feit dat de koopovereenkomst gesloten werd in gans bijzondere omstandigheden, d.w.z. met aanrekening op het Belgisch actief in Belgisch-Nederlandse clearing.

Aan de andere kant, al is de indienststelling van de machine « Transorma » samengevallen met de invoering van een nachtdienst, toch werd deze laatste niet ingevoerd wegens de noodzakelijkheid die machine full time te bezigen.

Hoe dan ook, de machine « Transorma » is thans ver versleten. Gezien deze staat van zaken, wordt de kwestie van het later gebruik van dat toestel na reparatie of eventuele aanpassing onderzocht in functie van de belangen van de Schatkist.

Verder kan de opheffing van de nachtdienst voor het ogenblik niet in overweging genomen worden. Deze dienst moest vooral worden opgericht omdat het « klassement » met zijn verrichtingen niet meer kan klaarkomen tegen de tijd dat de diensten voor het houden van de rekeningen beginnen te werken. Die toestand is te wijten, enerzijds, aan het steeds toenemend verkeer en, anderzijds, aan het gebrek aan vroege ochtendverbindingen, die het zouden mogelijk maken de vacaties van de klasseerders, waarvan de meesten in de voorsteden of zelfs in de provincie wonen, vroeger te doen aanvangen.

Tenslotte heeft het gebruik van de machine « Transorma », van een reeds verouderd model, niets gemeens met de door de automatie geverge oplossingen.

VRAAG :

Eén enkele firma werd belast met de automatie van het Bestuur der Postchecks.

Waarom werd er geen beroep gedaan op de concurrentie?

Werd door een zeer belangrijke, in electrocomptabiliteit, heel bevoegde en ervaren firma geen volledig plan ingediend voor de automatie van de boekhouding der Postchecks door middel van zeer geperfectioneerde elektronische rekenaggregaten?

Waarom werd het niet in aanmerking genomen?

Had voor de uitvoering van die werken geen openbare aanbesteding moeten uitgeschreven worden, want :

QUESTION :

Afin d'éviter des dépassements anormaux de tâches et une trop grande fatigue du personnel préposé à ce travail, votre honorable prédécesseur avait admis que le nombre d'assignations à traiter journalièrement ne dépasse pas 170.000 pièces.

Ce maximum est actuellement toujours dépassé et s'est élevé le 30 octobre 1956 à 250.000 chèques.

M. le Ministre donnera-t-il des instructions pour que les normes de travail soient respectées?

RÉPONSE :

La Direction de l'Office des Chèques n'a pas connaissance d'une limitation du nombre des assignations à traiter journalièrement, ni d'un plafonnement à 170.000 pièces.

Il n'est pas exact que ce chiffre soit toujours dépassé.

Par contre, au cas où le nombre d'assignations atteint des proportions trop élevées, les mesures qui s'imposent sont prises par les chefs de service.

Au surplus, il vient d'être décidé de revoir les normes du travail.

Les effectifs seront adaptés aux nouvelles normes résultant de l'étude en cours.

QUESTION :

L'acquisition de cette machine à trier ne fut-elle pas une erreur coûteuse?

A l'occasion de la mise en marche de la machine on a instauré le service de nuit?

La machine étant avariée, que coûterait la revision?

Cette machine n'étant plus utilisée, pourquoi ne supprime-t-on pas le travail de nuit? On ne comprend pas qu'on instaure un service de nuit lorsqu'on installe une machine, car l'automatisation des services doit améliorer la situation sociale des agents alors qu'aux C.C.P. c'est le contraire qui arrive?

RÉPONSE :

Il ne serait pas exact de prétendre que l'acquisition de la machine « Transorma », qui a eu lieu en 1947, fut une erreur si l'on tient compte du fait que le marché a été conclu dans des conditions tout à fait spéciales, c'est-à-dire avec imputation sur l'avoir belge en clearing belgo-hollandais.

D'autre part, si la mise en service de la machine « Transorma » a coïncidé avec l'instauration d'un service de nuit, ce dernier n'a pas été créé en raison de la nécessité d'utiliser cette machine à temps plein.

Quoi qu'il en soit, la machine « Transorma » présente actuellement un degré fort avancé d'usure. Vu cet état de choses la question de l'utilisation ultérieure de cet appareil après réparation ou adaptation éventuelle est à l'examen en fonction des intérêts du Trésor.

Pour le surplus, la suppression du service de nuit ne peut pas être envisagée pour le moment. Ce service a dû être créé en ordre principal parce que le « classement » n'est plus à même d'achever ses opérations pour l'heure d'entrée en action des services de la tenue des comptes. Cette situation est due d'une part à l'augmentation toujours croissante du trafic et, d'autre part, à l'absence de moyens de communication suffisamment matinaux pour permettre d'avancer l'heure initiale des vacations des classeurs dont la majorité habite la banlieue ou même la province.

Enfin, l'utilisation de la machine « Transorma » d'un type déjà démodé, n'a rien de commun avec les solutions postulées par l'automatisation.

QUESTION :

Une seule firme a été saisie de la question de la réalisation de l'automatisation de l'Office des Chèques postaux.

Pourquoi n'y a-t-il pas eu appel à la concurrence?

Une firme très importante, particulièrement compétente et expérimentée en électro-comptabilité n'a-t-elle pas présenté un plan complet d'automatisation des travaux comptables des Chèques postaux sur base de groupes calculateurs électroniques très perfectionnés.

Pourquoi n'y a-t-on pas eu égard?

Cette réalisation n'aurait-elle pas dû faire l'objet d'une adjudication concours, car :

- verschillende firma's bestuderen reeds verscheidene jaren die kwestie, en geschiedde zulks niet op verzoek van het ministerie?
- hadden die firma's geen kostbare prototypes gebouwd?

Op hoeveel ongeveer kunnen de werken voor de automatie van het Bestuur der Postchecks gerand worden?

ANTWOORD :

Het Bestuur der Postchecks is belast geworden met een studie betreffende het experimenteren van een automatie van zijn diensten, met de medewerking van technici van de enige Belgische firma die zich voor de kwestie geïnteresseerd heeft en die op dat gebied aan de spits staat.

Geen enkel andere Belgische of vreemde firma heeft een volledige studie over dezelfde kwestie ingediend, noch op eigen initiatief of op verzoek van het Departement prototypen gebouwd. Het Departement evenals de directie van het Bestuur der Postchecks hebben geen enkel volledig of zelfs maar gedeeltelijk, op elektronische rekenmachines gebaseerd automatieplan ontvangen.

Om terug te komen op de proefneming waarvan sprake hierboven, hierover werd eerst het advies van prominente personaliteiten uit de wereld van de wetenschap gevraagd en zij blijkt interessant te zijn in verband met de opvoering van de productiviteit en de ontwikkeling van een nieuwe nationale bedrijvigheid.

De prijs van de voor die proefneming bestemde standaarduitrusting bedraagt 19.300.000 frank.

VRAAG :

- 1) Believe het de heer Minister mij te zeggen hoeveel de 24 postgebouwen, waarover in de Commissie is gesproken, hebben gekost?
- 2) Hoeveel zou er moeten uitgegeven worden voor het gebouw van de elektronische sorteerdienst in het station Brussel-Zuid?
- 3) Welke besparing aan personeel en geld zou er uit voortvloeien?

ANTWOORD :

1) Het Departement van Openbare Werken stelt de nodige lokalen ter beschikking van al de Staatsdiensten.

Dit Departement beschikt daartoe over de nodige kredieten op zijn eigen begroting.

Mijn Bestuur kent de prijs van de te zijner beschikking gestelde gebouwen niet.

2) Volgens de inlichtingen, waarover ik thans beschik, kan de totale kostprijs van het gebouw Brussel X en van de binneninstallaties, met de sortermachines erbij, op 403 miljoen worden geraamd.

3) De berekende geldelijke besparing bedraagt 18 miljoen per jaar in de huidige stand van zaken. Naarmate de dienst uitbreiding neemt, zal de rentabiliteit nog verhogen.

Het voornaamste doel van de ondernomen constructie is ter beschikking van de Post het nodige werktuig te stellen om haar toe te laten haar rol in 's lands economie op degelijke wijze te vervullen en om zonder horten of stoten het hoofd te kunnen bieden aan de geregelde toeneming van het verkeer met behulp van de moderne technische middelen.

VRAAG :

Hoeveel hulpkrachten-beambten en -bestellers werden bij de Posten tewerkgesteld :

- 1° in 1955?
- 2° in 1956 tot einde oktober?

Hoeveel van die bedienden werden in de loop van die twee jaren aangeworven?

ANTWOORD :

Het aantal hulpkrachten-beambten en -bestellers op 31 december 1955 en op 31 oktober 1956 bij het Bestuur der Posterijen tewerkgesteld, is in onderstaande tabel opgegeven alsmede de in 1955 en 1956 gedane aanwervingen van die categorieën van personeelsleden.

- plusieurs firmes ont mis cette question à l'étude depuis plusieurs années et n'est-ce pas à la demande du Ministère?
- ces firmes n'avaient-elles pas réalisé des prototypes coûteux?

Quel est le montant approximatif de l'estimation des travaux nécessaires pour la réalisation de l'automatisation de l'Office des C. C. P. ?

RÉPONSE :

L'Office des Chèques postaux a été chargé de procéder à une étude relative à l'expérimentation d'une automatisation de ses services, avec le concours de techniciens de la seule firme belge qui se soit intéressée à la question et qui se trouve à la pointe du progrès dans ce domaine.

Aucune autre firme belge ou étrangère n'a présenté d'étude complète relative à la même question, ni réalisé des prototypes d'initiative ou à la demande du Département. Le Département, comme la direction de l'Office, n'ont reçu aucun plan complet, ni même partiel, d'automatisation basé sur des calculateurs électroniques.

Pour en revenir à l'expérimentation dont question ci-dessus, celle-ci a été soumise au préalable à l'avis de hautes compétences du monde scientifique et s'avère intéressante sous l'angle de l'accroissement de la productivité et du développement d'une nouvelle activité nationale.

Le coût de l'équipement pilote destiné à l'expérience en question est de 19.300.000 francs.

QUESTION :

- 1) M. le Ministre voudrait-il me dire combien ont coûté les 24 constructions postales dont il a parlé en Commission?
- 2) Quelle serait la dépense causée par le bâtiment du tri électronique en gare de Bruxelles-Midi?
- 3) Quelle serait l'économie du personnel et financière qui en résulterait?

RÉPONSE :

1) Le Département des Travaux Publics met à la disposition de tous les services de l'Etat les locaux nécessaires.

A cette fin, ce département dispose des crédits nécessaires à son propre budget.

Mon Administration ignore le coût des bâtiments mis à sa disposition.

2) Selon les renseignements actuellement en ma possession, le coût total du bâtiment de Bruxelles X et des installations intérieures, y compris les machines de tri, peut être évalué à 403 millions.

3) L'économie financière calculée est de 18 millions par an dans l'état actuel des choses. Au fur et à mesure du développement du service, la rentabilité s'accroîtra encore.

Le but essentiel de la construction entreprise est de mettre à la disposition de la Poste l'instrument nécessaire pour lui permettre de remplir parfaitement son rôle dans l'économie nationale et de faire face sans heurts aux augmentations régulières du trafic, au moyen des ressources techniques modernes.

QUESTION :

Quel est le nombre d'auxiliaires-employés et facteurs utilisés à la Poste :

- 1° en 1955?
- 2° en 1956 jusque fin octobre?

Quel est le nombre de ces agents recrutés au cours de ces deux années?

RÉPONSE :

Le nombre d'auxiliaires-employés et facteurs utilisés à l'Administration des Postes au 31 décembre 1955 et au 31 octobre 1956 est indiqué au tableau ci-après ainsi que les recrutements de ces catégories d'agents effectués en 1955 et 1956.

Datum	Hulp- krachten- beambten	Hulp- krachten- assistenten	Hulp- krachten- bestellers
I. <i>Tewerk gesteld effectief :</i>			
31 december 1955... ..	1.912	471	2.937
31 oktober 1956	2.257	543	3.525
II. <i>Gedane aanwervingen :</i>			
in 1955	492	178	1.479
in 1956 tot op 31 oktober 1956	564	133	905

VRAAG :

Mag er geld met de Post verzonden worden?

Is die toelating geen verleiding voor het Postpersoneel? Onlangs werd te Genval een ernstige zaak vastgesteld zonder dat evenwel de hand op de dader kon gelegd worden. Met dergelijke zendingen niet meer toe te laten zou men vermijden het Postpersoneel in bekoring te brengen.

ANTWOORD :

Onverminderd de door middel van postwissels of door tussenkomst van het Bestuur der Postchecks gedane verrichtingen, mag geld per post worden verzonden als volgt :

A. — *Binnenlandse dienst.*1^o *Verzekerde brieven.*

Al de effecten aan toonder of op naam, die een geldwaarde vertegenwoordigen, en de muntstukken kunnen tegen het brievenverzekering tarief verzekerd worden. Dit geldt ook voor de bescheiden van waarde (Koninklijk besluit van 10 september 1936 — art. 29).

2^o *Aangetekende brieven.*

Het is verboden in niet-verzekerde of niet-aangetekende zendingen waarden aan toonder waarvan het bedrag 20 frank zou overschrijden, of muntstukken te sluiten. (Art. 29 van de wet van 30 mei 1879 en art. 1 van het koninklijk besluit van 10 september 1938). Bedoelde waarden mogen dus in aangetekende brieven verzonden worden.

3^o *Gewone brieven.*

In gewone brieven mogen waarden aan toonder ten bedrage van ten hoogste 20 frank, met uitsluiting van muntstukken, gesloten worden (art. 29 van de wet van 30 mei 1879 en art. 1 van het koninklijk besluit van 10 september 1938).

B. — *Internationale dienst.*

1^o In andere zendingen dan aangetekende brieven onder gesloten omslag mogen niet worden ingesloten: muntstukken, bankbiljetten, munthiljetten of enigerlei waarde aan toonder. (Wereldpostconventie van Brussel, art. 48, § 6).

2^o Brieven met waardepapieren kunnen tussen de landen die contracterende partij zijn bij de overeenkomst betreffende de brieven en doosjes met aangegeven waarde, onder verzekering van de inhoud voor het door de afzender aangegeven bedrag, gewisseld worden. (Overeenkomst betreffende de brieven en doosjes met aangegeven waarde — Brussel 1952 — art. 1, § 1).

Het is juist om de veiligheid van de zendingen met ingesloten waarden aan toonder te verhogen, dat bij de wetgeving de verplichting is opgelegd ze te doen aantekenen en, bovendien, aan de afzenders de mogelijkheid gelaten wordt ze te doen verzekeren.

Zo komt het dat in de aangehaalde zaak van Genval, verduisteringen zijn kunnen gepleegd worden doordat de afzender van de zendingen met ingesloten waarden ze niet heeft doen aantekenen.

Dates	Auxiliaires- employés	Assistants- auxiliaires	Auxiliaires- facteurs
I. <i>Effectifs utilisés :</i>			
31 décembre 1955... ..	1.912	471	2.937
31 octobre 1956	2.257	543	3.525
II. <i>Recrutements effectués :</i>			
en 1955... ..	492	178	1.479
en 1956 jusqu'au 31 oct. 1956	564	133	905

QUESTION :

Les envois d'argent sont-ils autorisés par la Poste?

Cette autorisation ne provoque-t-elle pas une tentation pour les agents de la Poste? Dernièrement, une affaire grave a été découverte à Genval sans que, cependant, on ait pu mettre la main sur l'auteur. En supprimant l'autorisation de tels envois, on éviterait d'induire les agents de la Poste en tentation.

RÉPONSE :

Indépendamment des opérations effectuées par mandats-poste ou à l'intervention de l'Office des Chèques postaux, les envois d'argent sont autorisés par la Poste sous les régimes suivants :

A) *Service intérieur.*1^o *Lettres assurées.*

Tous les titres au porteur ou en nom qui représentent une valeur monétaire et les pièces de monnaie sont admis à l'assurance, au tarif des lettres. Il en est de même des documents de valeur (arrêté royal du 10 septembre 1936 — art. 29).

2^o *Lettres recommandées.*

Il est interdit d'insérer, dans les envois non assurés ou non recommandés, des valeurs au porteur dont le montant excéderait 20 francs ou des pièces de monnaie, (Art. 29 de la loi du 30 mai 1879 et art. 1^{er} de l'arrêté royal du 10 septembre 1938). Les valeurs en question sont donc admises dans les lettres recommandées.

3^o *Lettres ordinaires.*

Il est permis d'insérer dans les lettres ordinaires des valeurs au porteur dont le montant n'excède pas 20 francs, à l'exclusion des pièces de monnaie. (Art. 29 de la loi du 30 mai 1879 et art. 1^{er} de l'arrêté royal du 10 septembre 1938).

B. — *Service international.*

1^o Les envois autres que les lettres recommandées sous enveloppe close ne peuvent renfermer des pièces de monnaie, des billets de banque, des billets de monnaie ou des valeurs quelconques au porteur. (Convention postale universelle de Bruxelles, art. 48, § 6).

2^o Des lettres contenant des valeurs-papier peuvent être échangées entre les pays participant à l'Arrangement concernant les lettres et les boîtes avec valeur déclarée, avec assurance du contenu pour la valeur déclarée par l'expéditeur. (Arrangement concernant les lettres et les boîtes avec valeur déclarée. — Bruxelles 1952 — art. 1^{er}, § 1).

C'est précisément en vue d'augmenter la sécurité des envois contenant des valeurs au porteur que la législation prévoit l'obligation de les soumettre à la formalité de la recommandation et, au surplus, laisse aux expéditeurs la faculté de les assurer.

C'est ainsi que, dans le cas évoqué de l'affaire de Genval, les disparitions ont pu se commettre à la faveur de ce que les envois contenant des valeurs n'ont pas été soumis par les expéditeurs à la recommandation.

Aan de andere kant, aangezien de gewone poststukken bij hun behandeling door de dienst geen spoor van inschrijving achterlaten, is het heel moeilijk de verantwoordelijkheid vast te stellen en de schuldige te ontdekken.

De intrekking van de toelating om in de gewone brieven geringe geldsommen van ten hoogste 20 frank in te sluiten, zou voorzeker schade berokkenen aan tal van religieuze of liefdadige instellingen, aan de inrichting van sommige wedstrijden, enz., zonder te spreken van de betrekkingen van de gezinnen met de militairen die hun militieplicht volbrengen.

VRAAG :

Hoever staat het met de doorvoering van de zondagrust voor het personeel der Posterijen?

ANTWOORD :

Het gebeurelijk invoeren van de zondagrust voor het personeel der Posterijen, kan slechts bestudeerd worden in functie van de nieuwe postwet waarvan het ontwerp door de Kamer van Volksvertegenwoordigers aan de Senaat werd overgemaakt?

Aangezien deze wet niet gestemd is, werd er tot hiertoe niets gewijzigd aan de zondagsprestaties.

De radicale afschaffing van deze laatste wordt evenwel niet overwogen omwille van sommige, 's Zondags te eerbiedigen rechtmatige belangen van de gebruikers.

Regie van Telegraaf en Telefoon.

VRAAG :

Ik heb de eer de Minister te verzoeken enige uitleg te willen verstrekken omtrent het stelsel van aanwerving van « toegevoegde eenheden » in voege bij de Regie van T. T.

Gaat het hier om een aanwervingsstelsel dat sinds lang in voege is? Hoeveel toegevoegde eenheden werden in de loop van 1956 aldus aangeworven? Hebben deze personeelsleden enige vorm van statuut?

ANTWOORD :

Toegevoegde eenheden.

1) Het aanwervingsstelsel van « toegevoegde eenheden » werd ingevoerd in april 1955. De eerste toegevoegde eenheden werden aangeworven in mei 1955.

2) In de loop van 1956 (tot einde november) werden 328 toegevoegde eenheden in dienst genomen.

3) De toegevoegde eenheden zijn onderworpen aan de wet op het bediendencontract.

Het betreft hier derhalve geen statutair maar hulppersonneel waarvan de medewerking uiteraard precair is. Zoals trouwens in het aannemingscontract vermeld is verleent de medewerking als « toegevoegde eenheid » geen enkel recht of voorkeur tot het bekomen van een vaste of zelfs tijdelijke betrekking bij de Regie van Telegraaf en Telefoon.

De prestaties van dit personeel zijn van aanvullende aard; ofwel zijn zij belast met een onvolledige dagtaak, ofwel fungeren zij bij tussenpozen ter vervanging van vaste personeelsleden met rust, verlof of ziekte. Zij treden meestal op in kleine en middelmatige kantoren. Het maximum van hun medewerking is bepaald op 32 u. per week wat meestal beantwoordt aan de dienstnoodwendigheden.

Het aantal toegevoegde eenheden zal geleidelijk afnemen naarmate de automatisering van het telefoonnet verder schrijdt om bij de integrale automatisering volledig te verdwijnen.

Het is trouwens om de gevolgen van bedoelde automatisering op te vangen dat bedoeld personeel werd in dienst genomen.

Ten slotte weze opgemerkt dat de toegevoegde eenheden worden aangeworven na een openbare oproep en dat bij de aanwerving rekening gehouden wordt met wettelijke prioriteitsrechten van de oorlogsslachtoffers.

Par ailleurs, les objets de correspondance ordinaires ne laissant aucune trace d'enregistrement dans leur passage en service, il est particulièrement difficile d'établir les responsabilités et de découvrir le coupable.

La suppression de l'autorisation d'insérer dans les lettres ordinaires de petites sommes d'argent ne dépassant pas 20 francs porterait certainement préjudice à bon nombre d'institutions religieuses ou de bienfaisance, à l'organisation de certains concours, etc. sans négliger les relations des familles avec les militaires accomplissant leur terme de service.

QUESTION :

Où en est le repos dominical des agents des Postes?

RÉPONSE :

La question de l'instauration éventuelle du repos dominical pour les agents des Postes ne peut être étudiée qu'en fonction de la nouvelle loi postale dont le projet a été transmis au Sénat par la Chambre des Représentants.

Cette loi n'ayant pas encore été votée, rien n'a été changé jusqu'à présent en ce qui concerne les prestations dominicales.

La suppression pure et simple de celles-ci n'est toutefois pas envisagée en raison du fait qu'il importe de respecter le dimanche certains intérêts légitimes des usagers.

Régie des Télégraphes et Téléphones.

QUESTION :

M. le Ministre est prié de fournir quelques explications au sujet du système de recrutement d'unités de complément en vigueur à la Régie des T. T.

S'agit-il d'un système de recrutement depuis longtemps en vigueur? Combien d'unités de complément ont été recrutées de cette façon en 1956? Quel est le statut de ces membres du personnel?

RÉPONSE :

Unités de complément.

1) Le régime de recrutement des unités de complément a été instauré en avril 1955. Les premières unités de complément ont été recrutées en mai 1955.

2) Dans le courant de 1956 (jusqu'à fin novembre) 328 unités de complément ont été engagées.

3) Les unités de complément tombent sous l'application de la loi sur le contrat d'emploi.

Il ne s'agit donc pas de personnel statutaire mais de personnel auxiliaire dont la collaboration est essentiellement précaire. Ainsi qu'il est d'ailleurs mentionné dans le contrat d'engagement, la collaboration en qualité « unité de complément » ne confère aucun droit ou priorité pour l'obtention d'un emploi définitif, voire même temporaire, à la Régie des Télégraphes et des Téléphones.

Les prestations de ces agents ont un caractère complémentaire : ou bien ils sont chargés d'une tâche incomplète, ou bien ils fonctionnent par intermittence en remplacement d'agents définitifs en repos, en congé ou malades. La plupart du temps ils sont utilisés dans des bureaux d'importance minime ou moyenne. La limite de leur collaboration est fixée à 32 h. par semaine, ce qui correspond en général aux nécessités du service.

Le nombre d'unités de complément est appelé à se résorber progressivement au fur et à mesure de l'automatisation du réseau téléphonique, pour être réduit à zéro lors de l'automatisation intégrale.

C'est d'ailleurs dans le but de limiter les conséquences de cette automatisation, que les agents en question ont été recrutés.

Enfin, il y a lieu de remarquer que les unités de complément sont engagées ensuite d'un appel public et que lors du recrutement il est tenu compte des droits de priorité légaux des victimes de la guerre.

VRAAG :

Zou de Heer Minister mij inlichtingen kunnen verstrekken over de toestand van de nieuwe, in 1954 opgerichte dienst van de Naamlijst der Telefonen.

Hoe was het jaar 1955 voor die dienst (bekend financieel resultaat) ?

Hoeveel personeelsleden zijn in die dienst tewerkgesteld en welke zijn eventueel de resultaten, vergeleken met die van de vroegere organisatie ?

ANTWOORD :

De dienst voor het winnen van in de Officiële Naamlijst der Telefonen op te nemen publiciteit werd opgericht bij beslissing van 11 december 1954.

Die dienst heeft zijn taak begonnen met de uitgave 1956, daar deze van 1955 nog door de vergunninghouder Publi-Télé moest verzorgd worden.

Onderstaande tabellen geven :

a) de publiciteitsontvangsten gemaakt in de loop van de jaren 1954, 1955 (beheer van Publi-Télé) en 1956 (beheer Régie) :

Beheer Publi-Télé.

		Uitg. 1954	Uitg. 1955	Verhoging
Deel	I	14.833.056	15.685.422	852.366 (6 %)
	II	3.461.864	3.802.099	340.235 (10 %)
	III	5.012.103	5.412.648	400.545 (8 %)
	IV	3.021.268	3.260.537	239.269 (8 %)
	V	2.657.045	2.930.329	273.284 (10 %)
		28.985.336	31.091.035	2.105.699 (7 %)

Beheer Régie.

		Uitg. 1956	Verhoging
Deel	I	17.329.782	1.644.360 (10 %)
	II	4.383.531	581.432 (15 %)
	III	6.655.171	1.242.523 (23 %)
	IV	3.786.176	525.639 (16 %)
	V	3.358.002	427.673 (14 %)
		35.512.662	4.421.627 (14 %)

b) uitgaven :

	Beheer Publi-Télé 1954	Beheer Publi-Télé 1955	Beheer Régie 1956
Commissieloon van de vergunninghouder...	2.608.669	2.798.193	—
Prospectus uitgaven...	—	—	1.713.735
Fiscale zegels...	117.393	127.467	—
Totaal...	2.726.062	2.925.660	1.713.735

Financiële resultaten :

	Beheer Publi-Télé 1954	Beheer Publi-Télé 1955	Beheer Régie 1956
Ontvangsten...	28.985.336	31.091.035	35.512.662
Prospectus-uitgaven...	2.726.062	2.925.660	1.713.735

Met de uitgave 1957 is begonnen. Tot op heden heeft de Régie ontvangen : 19.212.503,50 frank voor Deel I van die uitgave.

Het land is verdeeld in 10 prospectiegebieden die elk zijn toegewezen aan een uit het kader der opstellers van de Régie gekozen personeelslid (5 personeelsleden van de Franstalige rol en 5 van de Nederlandstalige rol). Bovendien is het personeel van de centrale dienst der Naamlijst met 3 eenheden (1 opsteller, 2 klerken) vermeerderd geworden om in het toegenomen kantoorwerk te voorzien.

HOOFDSTUK III.

Nationaal Instituut voor Radio-omroep.

VRAAG :

Tot dekking van wat dient eigenlijk de bijdrage in de interesten van de leningen van het N.I.R., waarvoor een bedrag van 53.702.000 frank op artikel 24 van de begroting uitgetrokken is.

QUESTION :

Monsieur le Ministre pourrait-il indiquer la situation du nouveau service de l'Indicateur des Téléphones instauré en 1954.

Comment ce service s'est-il comporté en 1955 (résultat financier connu) ?

Quel est le nombre d'agents utilisés à ce service et quels sont éventuellement les résultats, comparés à ceux de l'ancienne organisation ?

RÉPONSE :

Le service de la recherche de la publicité à insérer dans l'Indicateur Officiel des Téléphones a été créé par décision du 11 décembre 1954.

Ce service a commencé son travail avec l'édition de 1956, celle de 1955 étant encore confiée au concessionnaire Publi-Télé.

Les tableaux ci-dessous indiquent :

a) les recettes publicitaires encaissées au cours des années 1954, 1955 (gestion de Publi-Télé) et 1956 (gestion Régie).

Gestion Publi-Télé.

		Edit. 1954	Edit. 1955	Augmentation
Vol.	I	14.833.056	15.685.422	852.366 (6 %)
	II	3.461.864	3.802.099	340.235 (10 %)
	III	5.012.103	5.412.648	400.545 (8 %)
	IV	3.021.268	3.260.537	239.269 (8 %)
	V	2.657.045	2.930.329	273.284 (10 %)
		28.985.336	31.091.035	2.105.699 (7 %)

Gestion Régie.

		Edit. 1956	Augmentation
Vol.	I	17.329.782	1.644.360 (10 %)
	II	4.383.531	581.432 (15 %)
	III	6.655.171	1.242.523 (23 %)
	IV	3.786.176	525.639 (16 %)
	V	3.358.002	427.673 (14 %)
		35.512.662	4.421.627 (14 %)

b) les dépenses :

	Gestion Publi-Télé 1954	Gestion Publi-Télé 1955	Gestion Régie 1956
Commission au concessionnaire...	2.608.669	2.298.193	—
Dépenses de prospection...	—	—	1.713.735
Timbres fiscaux...	117.393	127.467	—
Total...	2.726.062	2.925.660	1.713.735

Résultats financiers :

	Gestion Publi-Télé 1954	Gestion Publi-Télé 1955	Gestion Régie 1956
Recettes...	28.985.336	31.091.035	35.512.662
Dépenses de prospection...	2.726.062	2.925.660	1.713.735

L'édition de 1957 a été entamée. A ce jour, la Régie a encaissé fr. 19.212.503,50 pour le volume I de cette édition.

Le pays a été divisé en 10 zones de prospection confiées chacune à un agent choisi dans le cadre des rédacteurs de la Régie. (5 agents du rôle français et 5 du rôle flamand). De plus, le personnel du service central de l'Indicateur a été augmenté de 3 unités (1 rédacteur, 2 commis) pour faire face à l'accroissement du travail de bureau.

CHAPITRE III.

Institut National de Radiodiffusion.

QUESTION :

Que couvre exactement l'intervention dans les intérêts des emprunts I.N.R. pour laquelle un montant de 53.702.000 francs figure à l'article 24 du budget.

Welke zijn die leningen?

Een krediet van meer dan 205.000.000 is op artikel 29 van de begroting uitgetrokken. Beduidt zulks dat de houders van radiotoestellen, die de radio-omroepkosten betalen, de T.V. subsidiëren?

ANTWOORD :

1) Het op artikel 24/2 b van het ontwerp van begroting van het Ministerie van Verkeerswezen voor het dienstjaar 1957 uitgetrokken krediet van 53.702.000 frank — dat bij amendement tot op het bedrag van 52.652.000 frank zal verminderd worden — dekt de financiële lasten wegens door het N.I.R. reeds uitgegeven of in de loop van het jaar 1957 uit te geven leningen.

2) Bedoeld krediet is berekend als volgt :

I. — Radio-omroep.

Lopende leningen :	Financiële lasten
1° Vooroorlogse lening :	—
28.500.000 frank (Gebouw te Elsene) fr.	1.872.907,50
2° Naoorlogse leningen (zenders met groot vermogen te Waver-Overijse) :	
a) 146.000.000 frank	
(150.000.000 fr. — 4.000.000 fr. reeds afgelost)	13.593.159,74
b) 60.000.000 frank	5.392.350,—

II. — Televisie.

1° Lopende lening :

135.000.000 frank (Uitgaven van eerste aanleg) fr. 26.385.035,—

2° Uit te geven leningen :

Installatie van radio- en televisiecomplexen in sommige provinciesteden (in 1957 alleen televisie), 10.000.000 frank op te nemen in 1957	689.000,—
Financiering van een programma voor opvoering van het vermogen der bestaande T.V. — 40.000.000 frank op te nemen in 1957	4.719.000,—
	Fr. 52.651.452,24

In ronde cijfers fr. 52.652.000,—

Deze rechtvaardiging doet aldus een vermindering uitkomen van 1.050.000 frank vergeleken met het aanvankelijk op artikel 24/2 b van de begroting van het Departement aangevraagd krediet; zij houdt rekening met de wederaanpassing van het investeringsprogramma voor radio en T.V., dat gericht is op de verhoging van het vermogen der T.V.-zenders (om de ontvangst van de televisieuitzendingen over geheel het grondgebied te verbeteren) en op de oprichting van radio- en T.V.-complexen in sommige provinciesteden.

3) a) Tot in 1956 werden de uitgaven voor de televisieuitzendingen gedekt door middel van de algemene inkomsten van de Schatkist. Er bestaat derhalve generlei budgetair verband tussen die uitgaven en de opbrengst van de radio-omroepkosten.

b) Het ontwerp van Rijksmiddelenbegroting voor het dienstjaar 1957 (Kamerstuk, 4-1-1956-1957, n° 1) vermeldt in artikel 102/1 (blad-zijde 74) een ontvangst geraamd op 50.000.000 frank voor de televisietaksen (kijkgeld); deze taksen zullen geheven worden zodra het bedrag er van bij de wet zal vastgesteld zijn. Een ter zake opgemaakt ontwerp van wet zal eerstdaags bij de Wetgevende Kamers ter tafel gelegd worden.

VRAAG :

Op 29 mei jl. had ik de eer U volgende Parlementaire vraag te stellen :

Ter gelegenheid van de 1^{ste} mei werd aan de vooravond te Gent een socialistisch Mei-feest gehouden in de Winterveldroom.

Dat dit feest een uitgesproken socialistisch karakter had, zal de edelachtbare Heer Minister niet tegenspreken aangezien zijn spreekbeurt begon met de woorden : « Vandaag vierden wij het traditioneel socialistisch feest uitgezonden in Eurovisie », en herhaalde malen

Quels sont ces emprunts?

Un crédit de plus de 205.000.000 est inscrit à l'article 29 du budget. Est-ce à dire que ce sont les détenteurs de postes de radio, qui paient la radio-redevance, qui subventionnent la T.V.?

RÉPONSE :

1) Le crédit de 53.702.000 francs prévu à l'article 24/2 b du projet de budget du Ministère des Communications pour l'exercice 1957. — qui sera ramené par voie d'amendement au montant de 52.652.000 francs — couvre les charges financières à résulter d'emprunts déjà émis par l'I.N.R. ou à émettre au cours de l'année 1957.

2) Le crédit dont il s'agit s'établit comme suit :

I. — Radiodiffusion.

Emprunts en cours :	Charges financières
1° Emprunt d'avant-guerre :	—
28.500.000 francs (Bâtiment d'Ixelles) fr.	1.872.907,50
2° Emprunts d'après-guerre (Émetteurs à grande puissance à Wavre-Overijse) :	
a) 146.000.000 francs	
(150.000.000 fr. — 4.000.000 fr. déjà remboursés)	13.593.159,74
b) 60.000.000 francs	5.392.350,—

II. — Télévision.

1° Emprunt en cours :

135.000.000 francs (Dépenses de premier établissement) fr. 26.385.035,—

2° Emprunts à contracter :

Installation de complexes radio et télévision dans certaines villes de province (uniquement télévision en 1957) 10.000.000 francs à lever en 1957	689.000,—
Financement d'un programme d'augmentation de la puissance des émetteurs T.V. existants. — 40.000.000 francs à lever en 1957	4.719.000,—
	Fr. 52.651.452,24

En chiffres ronds fr. 52.652.000,—

Cette justification accuse ainsi une réduction de 1.050.000 francs au regard du crédit postulé initialement à l'article 24/2 b du budget du Département; elle tient compte du réajustement du programme d'investissement radio et T.V., axé sur l'augmentation de la puissance des émetteurs T.V. (pour améliorer la réception des émissions télévisées sur l'ensemble du territoire) et sur la création de complexes radio et T.V. dans certaines villes de province.

3) a) Jusqu'en 1956, les dépenses afférentes aux émissions de télévision ont été couvertes par les ressources générales du Trésor. Il n'y a donc aucune relation budgétaire entre ces dépenses et le produit des radio-redevances.

b) Le projet de budget des voies et moyens pour l'exercice 1957 (document Chambre, 4-1-1956-1957, n° 1) mentionne à l'article 102/1 (page 74) une prévision de recette de 50.000.000 francs pour les redevances télévision; ces redevances seront perçues dès que le montant de celles-ci aura été fixé par la voie légale. Un projet de loi relatif à cette matière sera déposé incessamment sur le bureau des Chambres législatives.

QUESTION :

J'ai eu l'honneur de vous poser le 29 mai dernier, la question parlementaire suivante :

À l'occasion du 1^{er} mai, une fête socialiste a eu lieu la veille au Vélodrome d'Hiver à Gand.

M. le Ministre ne contredira pas que cette fête revêtait un caractère socialiste prononcé, étant donné que son discours commençait par les mots : « Aujourd'hui nous célébrons la fête socialiste traditionnelle, diffusée en Eurovision » et à plusieurs reprises, vous avez mis l'accent

hebt U nadruk gelegd op de verwezenlijkingen der socialische partij, vakbonden, coöperatieven en mutualiteiten.

Dit feest werd in Eurovisie overgenomen door Brussel en andere landen. Aan dit feest hebben verschillende buitenlandse artiesten hun medewerking verleend. Ik zou graag vernemen wat dit feest aan het N.I.R. heeft gekost. Deze vraag bleef steeds onbeantwoord. Ik stelde haar opnieuw op 5 oktober ll. Ik zou graag, langs het verslag, een antwoord bekomen.

ANTWOORD :

1. Het 1 mei feest in de Wintervelodroom te Gent, bestond uit drie delen :

Het eerste, tijdens hetwelk o.m. de Minister van Verkeerswezen de rede uitgesproken heeft, die het achtbaar lid aanhaalt, werd niet uitgezonden.

Het tweede en het derde gedeelte werd ingericht door de Vlaamse T.V. uitzendingen van het N.I.R. Hiervan werd alleen het derde gedeelte uitgezonden in Eurovisie. Dit laatste stond in het teken van de hulde aan de arbeid en de verheerlijking van de Vrede.

De programmakosten beliepen 414.708,50 frank.

2. Gezien dit spektakel in Eurovisie werd uitgezonden werd een bijzondere zorg gehecht aan zijn verwezenlijking.

3. Met deze uitzending, overgenomen door andere landen (Oostenrijk, Duitsland, Frans en Duits Zwitserland, Frankrijk (kinescopie) en de Franse T.V. van het N.I.R., werd een traditie gevestigd die beurtelings zal hernomen worden door de andere deelnemende landen. Dit zal o.m. het geval zijn op 30 april 1957, waar de Oostenrijkse T.V. de uitzending van het 1 mei feest zal verzekeren.

De Vlaamse T.V. zal aldus geen belangrijke bedragen meer moeten voorzien voor het inrichten van dit feest tijdens de volgende jaren, en de ganse operatie zal aldus afsluiten met een belangrijke besparing.

VRAAG :

Wordt er nog steeds aan gedacht de Magneitoren te bouwen ?

Zal hij voor de tentoonstelling van 1958 gebouwd zijn ?
Is de plaats daarvoor definitief gekozen ?

ANTWOORD :

Hierna volgen de antwoorden op de verschillende door het achtbaar lid gestelde vragen :

1) Ja zeker.

2) De uitvoering van het ontwerp is gescheiden van die der tentoonstelling.

3) De keus van de plaats, die afhangt van de exploitatie- en de rentabiliteitsvoorwaarden, zal bepaald worden door het organisme dat het werk zal uitvoeren en exploiteren.

VRAAG :

De uitgaven voor de experimentale TV. zijn praktisch niet te achterhalen. Bede voor het dienstjaar 1955 — en zo mogelijk voor 1956 — gedetailleerde opgave te willen doen van deze uitgaven op gebied van :

- 1) wedden van vast personeel;
- 2) wedden aan gelegenheidspersoneel;
- 3) cachetten voor prestaties aan derden uitgekeerd uit hoofde van hun medewerking aan de TV. (per soort prestatie);
- 4) functioneringsuitgaven. Zo mogelijk gedetailleerd;
- 5) investeringsuitgaven post per post;
- 6) aard der contracten met andere organismen afgesloten en de desbetreffende uitgaven;
- 7) huidig personeelskader.

ANTWOORD :

VOOR 1955.

1) *Wedden aan het vast personeel :*

Franse Uitzendingen	...	...	fr.	3.329.765,—
Vlaamse Uitzendingen	...	...		3.633.347,—

sur les réalisations du parti socialiste, des syndicats, des coopératives et des mutualités.

Cette fête a été relayée en Eurovision par Bruxelles et d'autres pays. Plusieurs artistes étrangers y ont prêté leur concours. Je vous saurai gré de me dire ce que cette fête a coûté à l'I.N.R.

Cette question est restée jusqu'à présent sans réponse. Je l'ai posée à nouveau le 5 octobre dernier. Je vous saurai gré de bien vouloir me faire parvenir une réponse par la voie du Bulletin.

RÉPONSE :

1. La fête du 1^{er} mai au Velodrome d'Hiver à Gand, était composée de trois parties.

La première de celles-ci, comportant notamment le discours du Ministre des Communications auquel l'honorable membre a fait allusion, n'a pas été diffusée.

La deuxième et la troisième partie étaient organisées par la T.V. Flamande de l'I.N.R.

La troisième partie seulement a été diffusée en Eurovision.

Cette dernière comportait un hommage au travail et une glorification de la Paix.

Les frais du programme se sont élevés à 414.708,50 francs.

2. Comme il s'agissait d'un spectacle diffusé en Eurovision, un soin tout particulier a été apporté à sa réalisation.

3. Cette émission, reprise par d'autres pays (Autriche, Allemagne, Suisse française et allemande, France (en kinescope) et Télévision d'expression française) instaure une tradition qui sera reprise à tour de rôle par les autres pays participants. Tel sera notamment le cas, le 30 avril 1957, où la T.V. autrichienne assurera l'émission de la Fête du 1^{er} mai.

La T.V. d'expression flamande n'aura donc plus à prévoir de frais importants pour l'organisation de cette fête au cours des années ultérieures, il en résulte que l'ensemble de l'opération se soldera par une économie importante.

QUESTION :

L'idée de la construction de la tour Magnel est-elle poursuivie en vue de sa réalisation ?

Sera-t-elle construite pour l'exposition de 1958 ?
Son emplacement est-il définitivement choisi ?

RÉPONSE :

Voici les réponses aux diverses questions posées par l'honorable Membre :

1) Oui, assurément.

2) La réalisation du projet est dissociée de celle de l'exposition.

3) Le choix de l'emplacement, fonction des conditions d'exploitation et de rentabilité, sera décidé par l'organisme qui réalisera et exploitera l'ouvrage.

QUESTION :

Les dépenses de la Télévision expérimentale ne sont pratiquement pas à définir. Prière de fournir pour l'exercice 1955 et si possible pour l'exercice 1956, des données détaillées de ces dépenses au point de vue :

- 1) traitements au personnel permanent;
- 2) traitements au personnel occasionnel;
- 3) cachets payés à des tiers pour prestations fournies à la TV. (par genre de prestations);
- 4) dépenses d'exploitation. Si possible détaillées;
- 5) dépenses d'investissements poste par poste;
- 6) genre des contrats conclus avec d'autres organismes et les dépenses correspondantes;
- 7) cadre actuel du personnel.

RÉPONSE :

POLIR 1955

1) *Traitements au personnel permanent :*

Emissions Françaises	...	...	fr.	3.329.765,—
Emissions Flamandes	...	...		3.633.347,—

Administratie...	937.473,—	Administration ...	937.473,—
Technisch Departement...	14.810.358,—	Département Technique...	14.810.358,—
Fr.	22.710.943,—	Fr.	22.710.943,—
2) Wedden aan het gelegenheidspersoneel:		2) <i>Traitements au personnel occasionnel:</i>	
Franse Uitzendingen ... fr.	147.533,—	Emissions Françaises ... fr.	147.533,—
Vlaamse Uitzendingen ...	38.147,—	Emissions Flamandes ...	38.147,—
Administratie...	—	Administration ...	—
Technisch Departement...	1.203.503,—	Département Technique ...	1.203.503,—
Fr.	1.389.183,—	Fr.	1.389.183,—
3) Erelonen aan derden betaald voor prestaties bij de T.V. geleverd (volgens de aard van prestatie):		3) <i>Cachets payés à des tiers pour prestations fournies à la TV. (par genre de prestation):</i>	
<i>Franse Uitzendingen:</i>		<i>Emissions Françaises:</i>	
— erelonen medewerkers van buitenshuis en gespecialiseerd studiopersoneel:		— cachets collaborateurs extérieurs et personnel spécialisé de plateau:	
1 ^o personeel voor bepaalde duur aangeworven (regisseurs, programmatoren, commentatoren, regie, script-girls, omroepers en omroepsters, grime, machinisten) ... fr.	3.917.938,—	1 ^o personnel engagé à temps (metteurs en scène, programmeurs, commentateurs, régie, script-girls, speakers, speakerines, maquillage, machinistes) ... fr.	3.917.938,—
2 ^o personeel tegen ereloon aangeworven (programmatische, regie, grime, machinisten, commentaar, enz.) ...	1.234.140,—	2 ^o personnel engagé au cachet (programmation, régie, maquillage, machinistes, commentaires, etc.) ...	1.234.140,—
— erelonen medewerkers van buitenshuis (kunstenaars uitvoerders, variété, music-hall, figuratie, verenigingen van buitenshuismedewerkers gesproken en muziekuitzendingen) ...	9.127.550,—	— cachets collaborateurs extérieurs (artistes exécutants, interprètes variétés, music-hall, figuration, associations extérieures, interprètes musique, interprètes parole) ...	9.127.550,—
Fr.	14.279.628,—	Fr.	14.279.628,—
<i>Vlaamse Uitzendingen:</i>		<i>Emissions Flamandes:</i>	
— erelonen medewerkers van buitenshuis en gespecialiseerd studiopersoneel:		— cachets collaborateurs extérieurs et personnel spécialisé de plateau:	
1 ^o personeel voor bepaalde duur aangeworven ...	2.001.798,50	1 ^o personnel engagé à temps ... fr.	2.001.798,50
2 ^o personeel tegen ereloon aangeworven ...	1.764.737,50	2 ^o personnel engagé au cachet ...	1.764.737,50
— erelonen medewerkers van buitenshuis ...	10.514.590,—	— cachets collaborateurs extérieurs ...	10.514.590,—
Fr.	14.281.126,—	Fr.	14.281.126,—
4) <i>Exploitation-uitgaven.</i>		4) <i>Dépenses d'exploitation.</i>	
a) <i>Gemeenschappelijke kosten:</i>		a) <i>Frais communs:</i>	
— kosten bank en P.C.R. ... fr.		— frais de banque et de C.C.P. ... fr.	
— gemeenschappelijke kosten (prestaties brandweer, sociale lasten, verplaatsings- en representatiekosten, uitgaven voor materieel, allerlei) ...	2.322.612,42	— frais communs (prestation incendie, charges sociales, frais de déplacement et frais de représentation, dépenses de matériel, divers) ...	2.322.612,42
b) <i>Franse Uitzendingen.</i>		b) <i>Emissions Françaises.</i>	
Sociale lasten, verblijfskosten, verplaatsings- en representatiekosten, bureaustkosten, abonnementen, onderhoud, huur, studio- en materieelkosten, films, auteurs- en opnamerechten ...	27.574.770,90	Charges sociales, frais de séjour, de voyage, de représentation, frais de bureau, abonnements, entretien, location, frais de plateau et matériel, films, droits d'auteur et d'enregistrement ...	27.574.770,90
c) <i>Vlaamse Uitzendingen.</i>		c) <i>Emissions Flamandes.</i>	
Idem ...	26.924.258,76	Idem ...	26.924.258,76
d) <i>Administratie.</i>		d) <i>Administration.</i>	
Sociale lasten, bureaustkosten ...	231.926,96	Charges sociales, frais de bureau ...	231.926,96
e) <i>Technisch Departement.</i>		e) <i>Département Technique.</i>	
Sociale lasten, verplaatsings-, verblijfs- en vervoerkosten, bureaustkosten, huurkosten exploitatiematerieel, diverse verzekeringen ...	16.759.710,80	Charges sociales, frais de déplacement, de séjour, de transport, frais de bureau, location, frais de matériel d'exploitation, assurances, divers ...	16.759.710,80
Fr.	73.847.811,80	Fr.	73.847.811,80
5) <i>Investeringsuitgaven post per post voor 1955.</i>		5) <i>Dépenses d'investissements poste par poste pour 1955.</i>	
a) <i>Gewone uitgaven.</i>		a) <i>Dépenses ordinaires.</i>	
<i>Van technische aard:</i>		<i>D'ordre technique:</i>	
Uitrusting van studio's en bijkomende lokalen. fr.	1.608.556,—	Equipped des studios et annexes ... fr.	1.608.556,—
<i>Van culturele aard:</i>		<i>D'ordre culturel:</i>	
Voor de Franse Uitzendingen:		Pour les Emissions Françaises:	
— meubilair en bureaumaterieel ...	241.842,—	— mobilier et matériel de bureau ...	241.842,—
— discotheek en bibliotheek ...	31.118,40	— discothèque et bibliothèque ...	31.118,40
	272.960,40		272.960,40

Voor de Vlaamse Uitzendingen :

— mobiliair en bureaumaterieel... ..	268.637,—
— discotheek en bibliotheek	46.261,—
	314.898,—
Fr.	2.196.414,40

b) Buitengewone uitgaven in 1955 op leningen :

Van technische aard :

— gebouwen voor studio's en straalzenders... fr.	3.540.742,51
— uitrusting van studio's en bijkomende lokalen.	4.619.671,70
— uitrusting der zenders	3.884.845,30
— uitrusting der straalzenders	5.310.253,90
— mobiele captatie — installatie... ..	4.344.642,71
— wedden en sociale lasten	868.141,—
Fr.	22.568.297,12

6) Aard van de contracten met andere organismen gesloten en de desbetreffende uitgaven.

Zo de TV. diensten geen contracten, in de eigenlijke zin van het woord, hebben gesloten, dan vergde de rationele exploitatie nochtans dat sommige overeenkomsten aangegaan werden.

betaald in 1955.

a) Maatschappijen van auteursrechten :

— BIEM	200.000,—
— S. A. C. D.	684.328,—
— SABAM	785.190,—

b) Agentschappen van filmactualiteiten :

— United Press... ..	1.443.578,—
— Belgavideo	3.479.229,—

c) TV. organismen (relais van programma's — in-gevolge de tarieven van de internationale syndicaten) :

— R. T. F. — Radiodiffusion et Télévision française	2.567.454,—
— N. T. S. — Nederlandse Televisie-Stichting... ..	—

d) Allerlei :

— Hogere Kinemaraad... ..	49.920,—
---------------------------	----------

N. B. — Al deze kosten zijn vervat in de exploitatie-uitgaven, die over de bovenstaande rubrieken geventileerd worden.

7) Huidig personeelskader.

Het huidig kader van het personeel van de TV. is als volgt samengesteld :

Franstalige Uitzendingen	35
Vlaamse Uitzendingen	38
Administratie... ..	21
Technisch Departement... ..	239
Gemeenschappelijke culturele	1
	334

Algemene opmerkingen.

De inlichtingen die betreffende het dienstjaar 1956 gevraagd werden, kunnen thans niet verstrekt worden, daar dit dienstjaar nog niet afgesloten is en de voorlopige gegevens, waarover men op het ogenblik beschikt, nog niet door de organen van beheer goedgekeurd werden.

Het geacht lid kan over deze inlichtingen voor het dienstjaar 1956 na het afsluiten van de rekeningen beschikken.

VRAAG :

De begroting van het N. I. R. 1957 behelst kredieten voor verbintenissen ten belope van 127 miljoen voor de constructie van gebouwen. Waar zullen deze gebouwen opgericht worden ?

Een krediet voor verbintenissen ten belope van 191 miljoen wordt eveneens voor de technische installaties voorzien :

a) Welk bedrag zal voorbehouden worden voor de technische uitrusting van de studio's ? Waar zullen deze gelegen zijn ?

b) Welk bedrag zal voorbehouden worden aan de verhoging van het vermogen van de zenders ? Waar zullen de antennes van deze zenders geplaatst worden ?

Pour les Emissions Flamandes :

— mobilier et matériel de bureau... ..	268.637,—
— discothèque et bibliothèque... ..	46.261,—
	314.898,—
Fr.	2.196.414,40

b) Dépenses extraordinaires en 1955 pour emprunts.

D'ordre technique :

— bâtiments pour studios et relais fr.	3.540.742,51
— équipement des studios et annexes	4.619.671,70
— équipement des émetteurs	3.884.845,30
— équipement des relais	5.310.253,90
— installation mobile de captation	4.344.642,71
— traitements et charges sociales... ..	868.141,—
Fr.	22.568.297,12

6) Genre de contrats conclus avec d'autres organismes et les dépenses correspondantes.

Si, à proprement parler, les Services de TV. n'ont pas conclu de contrats, il n'en est pas moins que l'exploitation rationnelle a nécessité de passer certaines conventions.

payé en 1955.

a) Société de droits d'auteurs :

— BIEM	200.000,—
— S. A. C. D.	684.328,—
— SABAM	785.190,—

b) Agences d'informations filmées :

— United Press... ..	1.443.578,—
— Belgavideo	3.479.229,—

c) Organismes de TV. (relais de programmes — suite tarifs des syndicats internationaux) :

— R. T. F. — Radiodiffusion et Télévision française	2.567.454,—
— N. T. S. — Nederlandse Televisie-Stichting... ..	—

d) Divers :

— Conseil Supérieur du Cinéma... ..	49.920,—
-------------------------------------	----------

N. B. — Tous ces frais sont compris dans les dépenses d'exploitation ventilées sous les rubriques précédentes.

7) Cadre actuel du personnel.

Le cadre actuel du personnel de Télévision s'établit comme suit :

Emissions françaises	35
Emissions Flamandes	38
Administration	21
Département Technique... ..	239
Culturel commun	11
	334

Remarque générale.

Il n'y a pas moyen actuellement de fournir les renseignements demandés pour l'exercice 1956 étant donné que celui-ci n'est pas clôturé et les éléments provisoires dont on dispose à ce jour n'ont pas encore reçu l'approbation des organes de gestion.

L'honorable membre pourra obtenir ces renseignements pour l'exercice 1956 après la clôture des écritures.

QUESTION :

Le budget de l'I. N. R. 1957 comporte des crédits d'engagement de 127 millions pour la construction d'immeubles. Où ces immeubles seront-ils construits ?

Un crédit d'engagement de 191 millions est également prévu pour les installations techniques :

a) Quelle somme sera réservée à l'équipement technique des studios ? Où seront-ils situés ?

b) Quelle somme sera réservée à l'augmentation de puissance des émetteurs ? Où seront placées les antennes de ces émetteurs ?

ANTWOORD :

Het bedrag van de kredieten voor verbintenissen, hetzij 126.755.000 frank die sub artikel 550.01 (« Gebouwen ») a) nieuwe aankopen van de Televisiebegroting voor 1957 voorkomen, is ingevolge de op het ogenblik neergelegde amendementen op 132.755.000 frank gebracht.

Wijzen wij er op dat, zo het artikel « Gebouwen » met 6 miljoen verhoogd werd, artikel 550.09 « Technische Installaties » daarentegen met 94.328.000 frank verminderd werd.

Deze verbintenissen hebben betrekking op :

— de vooruitzichten van nieuwe gebouwen fr.	66.900.000
— de aanpassing van gebouwen in het raam van het programma van de verhoging van het vermogen van de TV zenders... ..	25.000.000
— de constructie van de « Complexen van Radio- en Televisiestudio's » in sommige Provinciecentra	40.000.000
— voor de aanvullende constructies van minder belang voor de huidige installaties	855.000

* * *

Het bedrag van de kredieten voor verbintenissen, hetzij 190.444.000 frank die sub artikel 550.09 « Technische Installaties » a) Nieuwe aankopen, van de Televisiebegroting 1957 voorkomen, is ingevolge de op het ogenblik neergelegde amendementen op 96.116.000 frank gebracht.

Deze verbintenissen hebben betrekking op :

— de technische uitrusting van de nieuwe « studio's » evenals op de « Lokalen aan de voorzijde » te bouwen op het terrein naast het Huis van het N. I. R. te Elsene, in het raam van het programma door de Raad van Beheer beslist fr.	15.000.000
— de technische uitrusting in het raam van het programma van de verhoging van het vermogen der TV zenders, die met aandrang door de telekijkers en constructeurs gevraagd wordt en die thans voorgelegd wordt door de werkgroep die gesticht werd met het oog op deze oplossing... ..	75.000.000
— de aanvulling van de huidige installaties	6.116.000

VRAAG :

Wanneer zal de dag onderbreking van T. V. afgeschaft worden?

ANTWOORD :

Dit vraagstuk wordt onderzocht.

VRAAG :

Het bedrag van de televisietaks werd op 840 frank bepaald. Gaat zo'n groot bedrag de uitbreiding van de televisie niet tegenhouden?

ANTWOORD :

Dit bedrag is niet hoog in vergelijking met de televisietaks die bij voorbeeld de duitse televisiekijkers betalen, nl. meer dan 1.000 belgische frank per jaar. In Duitsland heeft de uitbreiding van de T. V. hier geenszins door geleden.

Daar België twee belangrijke taalgebieden heeft, die elk hun eigen vereisten stellen en hun eigen karakteristieken hebben, was het nodig in feite twee televisie-diensten op te richten, wat op zijn beurt als onvermijdelijk gevolg heeft dat de kosten verdubbeld worden, dit vergeleken met de eenzijdige landen zoals Frankrijk, Groot-Brittannië, Duitsland, Italië, enz.

HOOFDSTUK IV.

Zeewezen.

VRAAG :

Inzake zeevisserij is de bevoegdheid van de verschillende departementen bijzonder versnipperd.

Dit heeft zeer nadelige gevolgen voor dit bedrijf.

RÉPONSE :

Le montant des crédits d'engagement, soit 126.755.000 francs, figurant à l'article 550.01 (« Immeubles ») a) Acquisitions nouvelles, du budget de Télévision pour 1957 est passé, par suite des amendements actuellement déposés, à 132.755.000 francs.

Signalons que si l'article « Immeubles » est en augmentation de 6 millions, par contre l'article 550.09 « Installations Techniques » est en diminution de 94.328.000 francs.

Ces engagements se rapportent :

— aux prévisions de constructions nouvelles fr.	66.900.000
— à l'aménagement d'immeubles dans le cadre du programme d'augmentation de puissance des émetteurs de TV	25.000.000
— à la construction de Complexes de studios « Radio et Télévision » dans certains Centres de Province	40.000.000
— à des compléments de construction de moindre importance aux installations actuelles	855.000

* * *

Le montant des crédits d'engagement soit 190.444.000 francs figurant à l'article 550.09 « Installations Techniques » a) Acquisitions nouvelles, du budget de Télévision 1957 est passé, par suite des amendements actuellement déposés, à 96.116.000 francs.

Ces engagements se rapportent :

— à l'équipement technique des nouveaux « Studios » ainsi que des « Locaux en Façade » à ériger sur le terrain contigu à la Maison de l'I. N. R. à Ixelles dans le cadre du programme décidé par le Conseil de Gestion fr.	15.000.000
— à l'équipement technique dans le cadre du programme d'augmentation de puissance des émetteurs de TV, réclamés avec insistance par les téléspectateurs et constructeurs et dont la solution est soumise par le Groupe de travail créé à cet effet	75.000.000
— à des compléments d'équipement des installations actuelles	6.116.000

QUESTION :

Quand le jour de relâche de la T. V. sera-t-il supprimé?

RÉPONSE :

Cette question est à l'examen.

QUESTION :

On a fixé à 840 francs le montant de la redevance. Un taux aussi élevé ne va-t-il pas freiner l'extension de la T. V.?

RÉPONSE :

Ce montant n'est pas élevé comparé à la redevance que paient par exemple les téléspectateurs allemands, notamment plus de 1.000 francs belges par an. En Allemagne l'extension de la T. V. n'a nullement souffert du taux de la redevance.

Etant donné le fait que la Belgique a deux communautés linguistiques importantes, avec chacune ses caractéristiques et ses exigences propres, nous nous sommes trouvés devant la nécessité de créer en fait deux services de télévision, ce qui à son tour a pour conséquence inéluctable de doubler les frais d'exploitation comparés aux pays unilingues comme la France, la Grande-Bretagne, l'Allemagne, l'Italie, etc.

CHAPITRE IV

Marine.

QUESTION :

En ce qui concerne la pêche maritime, la compétence des différents départements est particulièrement dispersée.

Cet état de choses a une répercussion très défavorable sur cette industrie.

Wat is dan de eigenlijke bevoegdheid van het Departement van Verkeerswezen wat volgende punten betreft:

- 1) Herziening van het zeevisserij-onderwijs.
- 2) Herziening van de wet op de monsterring der zeelieden (aanpassing voor de zeevisserij).
- 3) Herziening van het stelsel van onderzoek voor kleurenblindheid.
- 4) Regeling van de Zeevaartsinspectie.
- 5) Tekort aan personeel:
 - a) aanpassing van de leercontracten;
 - b) pensioenen op 55 jaar;
 - c) aanwerving en propaganda;
 - d) concurrentie van zeemacht en Staatsmarine.

ANTWOORD :

- 1) Herziening van het zeevisserij-onderwijs :
 - valt volledig onder de bevoegdheid van het Ministerie van Verkeerswezen;
 - het wetsontwerp wordt thans door de Senaat onderzocht.
- 2) Herziening van de wet op de monsterring van zeelieden :
 - het achtbaar lid bedoelt waarschijnlijk de wet van 5 juni 1928 op de arbeidsovereenkomst wegens scheepsdienst. Volledig onder de bevoegdheid van Verkeerswezen;
 - De zaak ligt ter studie op het Bestuur van het Zeewezen.
- 3) Opsporing van kleurenblindheid :
 - volledig onder de bevoegdheid van Verkeerswezen.
- 4) Regeling van de Zeevaartsinspectie :
 - volledig onder de bevoegdheid van Verkeerswezen;
 - ontwerp met betrekking op punten 3 en 4, zal eerlang aan de bevoegde overheden voorgelegd worden.
- 5) Tekort aan personeel :
 - a) aanpassing van de leercontracten :
 - in de visserij bestaan geen leercontracten. Moesten ze worden ingevoerd dan is het aangewezen dat de uitwerking van de betreffende reglementatie zou ressorteren onder het Ministerie van Landbouw.
 - b) pensioenen op 55 jaar :
 - valt onder de bevoegdheid van het Ministerie van Arbeid en Sociale Voorzorg.
 - c) aanwerving en propaganda :
 - valt onder de bevoegdheid van het Ministerie van Landbouw.
 - d) concurrentie van zeemacht en Staatsmarine :
 - wat wordt hiermede bedoeld ?

VRAAG :

- a) Is het niet mogelijk tussen te komen opdat een deel van de 2 miljoen ton kolen, besteld in de Verenigde Staten van Amerika, zou vervoerd worden door schepen varende onder Belgische Vlag, voor zover deze beschikbaar zijn?
- b) kan men hetzelfde resultaat niet bekomen voor het vervoer van vloeibare brandstoffen?

ANTWOORD :

Om een groter deel kolen of brandstoffen onder Belgische vlag te vervoeren zou er ruimte moeten beschikbaar zijn, wat niet het geval is.

Er is geen enkele beperking voorzien waarbij het Belgische schepen niet zou toegelaten zijn via de vrije vrachtenmarkt deel te nemen aan de invoer van het contingent van 2.000.000 ton Amerikaanse kolen of het vervoer van vloeibare brandstoffen.

Anderzijds is het België — als grote voorstander van de vrije scheepvaart en bestrijder van elke discriminatievorm en tevens lid van

Quelle est, en fait, la compétence du Département des Communications quant aux points ci-après :

- 1) Revision de l'enseignement de la pêche maritime.
- 2) Revision de la loi relative à l'enrôlement des gens de mer (adaptation à la pêche maritime).
- 3) Revision du système de dépistage du daltonisme.
- 4) Organisation de l'inspection maritime.
- 5) Pénurie de personnel :
 - a) adaptation des contrats d'apprentissage;
 - b) pensions à 55 ans;
 - c) recrutement et propagande;
 - d) concurrence entre force navale et marine d'Etat.

RÉPONSE :

- 1) Revision de l'enseignement de la pêche maritime :
 - est de la compétence exclusive du Ministère des Communications;
 - le projet de loi est actuellement à l'examen au Sénat.
- 2) Revision de la loi relative à l'enrôlement des gens de mer :
 - l'honorable membre veut sans doute dire la loi du 5 juin 1928 sur le contrat d'engagement maritime. De la compétence exclusive des Communications;
 - la question est à l'étude à l'Administration de la Marine.
- 3) Dépistage du daltonisme :
 - de la compétence exclusive des Communications;
- 4) Organisation de l'Inspection maritime :
 - de la compétence exclusive des Communications;
 - le projet relatif aux points 3 et 4 sera soumis sous peu aux autorités compétentes.
- 5) Pénurie de personnel :
 - a) adaptation des contrats d'apprentissage :
 - En pêche maritime, il n'existe pas de contrat d'apprentissage. Au cas où il serait instauré, il est clair que l'élaboration de la réglementation en question serait du ressort du Ministère de l'Agriculture;
 - b) pensions à 55 ans :
 - de la compétence du Ministère du Travail et de la Prévoyance Sociale;
 - c) recrutement et propagande :
 - de la compétence du Ministère de l'Agriculture.
 - d) concurrence entre force navale et Marine de l'Etat :
 - qu'entendez-vous exactement par là ?

QUESTION :

- a) Ne pourrait-on pas intervenir pour qu'une partie des 2.000.000 de tonnes de charbon qui sont commandées aux U. S. A. soit transportée sous pavillon belge pour autant qu'il y ait du cargo disponible ?
- b) ne peut-on obtenir le même résultat pour le carburant ?

RÉPONSE :

Pour transporter une plus grande part du charbon ou de carburant, sous pavillon belge, il faudrait qu'il y ait du tonnage disponible, ce qui n'est pas le cas.

Il n'existe aucune restriction qui pourrait empêcher les navires belges de participer via le marché libre des frets à l'importation du contingent de 2.000.000 de tonnes de charbon qui sont commandées aux U. S. A. ou au transport de carburant.

D'autre part, la Belgique comme grande promotrice de la liberté des transports par mer et ennemie de n'importe quelle forme de discrimina-

O. E. E. S. — niet mogelijk de verplichting op te leggen om een zeker gedeelte van deze transporten voor te behouden aan eventueel beschikbare Belgische schepen.

HOOFDSTUK V.

Luchtvaart.

VRAAG :

a) Gaat men niet te vlug met de Boeing in ons net in bedrijf te nemen? Kan ons klein land dergelijke lasten dragen?

b) Hoe oud zijn de vliegtuigcellen op de lijn Brussel-Congo? Wordt regelmatig tot de nodige herzieningen overgegaan?

c) Is de inspanning die van het boordpersoneel van de lijnvlieg-tuigen gevraagd wordt niet te groot? Geeft men hun de vereiste rust?

d) Neemt men steeds de vereiste schikkingen om het brandgevaar aan boord van de vliegtuigen te keer te gaan? Zijn al de weefsels en materialen brandvrij gemaakt?

e) Is de uitrusting van de Congolese luchtvaartterreinen inzake hulpmiddelen aan de navigatie volledig? Zou men het personeel van de Regie der Luchtwegen niet kunnen belasten met hierover te waken, gezien het tot de installatie van sommige grondinstallaties heeft bijgedragen?

f) Is de rentabiliteit van de exploitatie der helicopters verzekerd? De veiligheid is er niet zo groot als in de vliegtuigen. Is deze politiek wel gerechtvaardigd?

ANTWOORD :

a) De belangrijke bestellingen van DC-8 of B.707 die eerst door de grote Amerikaanse maatschappijen, naderhand door S.A.S. en K.L.M. werden gedaan, hebben de andere Europese vervoerders er toe verplicht de weg van het vervoer met reactievlieg-tuigen in te slaan om niet door de wereldmededinging uitgeschakeld te worden.

b) De ouderdom van de DC-6-vliegtuigcellen gebruikt op de België-Congo lijn schommelt van 7.000 u tot 21.000 u. De inlich-tingen betreffende de toestellen gebruikt in Congo zijn niet toege-komen.

De herzieningen worden periodisch uitgevoerd overeenkomstig de reglementeringen betreffende de luchtwaardigheid van de luchtvaar-tuigen.

c) De maxima vliegprestaties opgelegd aan de vliegtuigbestuurders (gezagvoerders en medebestuurders) te werk gesteld in het handels-luchtvervoer, zijn officieel geregeld.

Wat betreft de SABENA die het merendeel van het stuurpersoneel in dienst heeft, worden contractuele aanvullende beperkingen opge-legd, welke voorkomen in de collectieve overeenkomst tussen de maatschappij en de groeperingen die het stuurpersoneel vertegen-woordigen.

Deze aanvullende beperkingen zijn toepasselijk zowel op het mees-terstuurpersoneel als op het kajuitpersoneel, en verschillen naarge-lang het net van tewerkstelling (Europa en lange afstandslijnen).

Het stuurpersoneel geniet regelmatige rust- en verlofperiodes.

d) De Sabenavliegtuigen zijn alle voorzien van de aangepaste apparaten inzake bescherming tegen brandgevaar.

De voor bekleding gebruikte weefsels zijn onbrandbaar.

e) Deze vraag valt buiten de bevoegdheid van het Departement. Het Gouvernement Generaal te Leopoldstad beschikt trouwens over zijn eigen luchtvaartdienst.

Nooit heeft de R. L. W. bijgedragen tot het inrichten van sommige installaties.

f) De exploitatie met helicopters vertegenwoordigt slechts een gering procent (3%) van de totale productie van de onderneming.

De helicopterlijnen vormen een aanzienlijke aanvoer voor de vliegtuigexploitaties. Een groot aantal passagiers per helicopter stap-pen over naar de gemiddelde- en lange afstandslijnen.

Het zou onredelijk voorkomen uit het beschouwde oogpunt de uitslagen ervan afzonderlijk te onderzoeken.

Geen enkel personenongeval werd vermeld sedert de openstelling van de heliport- en reizigersdiensten (augustus 1950). Niets laat dus toe te zeggen dat de veiligheid per helicopter niet zo groot is als per vliegtuig.

CHAPITRE V.

Aéronautique.

QUESTION :

a) N'introduit-on pas trop vite des Boeings dans notre réseau? Notre petit pays peut-il supporter de telles charges?

b) Quel est l'âge des cellules sur les lignes Bruxelles-Congo? Fait-on régulièrement les révisions nécessaires?

c) L'effort demandé au personnel de bord des avions de ligne n'est-il pas trop grand? Leur donne-t-on les repos requis?

d) Prend-on toujours les dispositions requises pour combattre le danger d'incendie à bord des avions? Tous les tissus et matériaux sont-ils ignifugés?

e) L'équipement des aérodromes congolais en matière d'aide à la navigation est-il complet? Ne pourrait-on charger le personnel de la R. V. A. d'y veiller, puisqu'il a contribué à l'installation de certaines infrastructures?

f) La rentabilité de l'exploitation des hélicoptères est-elle assurée? La sécurité n'y est pas aussi grande que dans les avions. Cette politique est-elle bien justifiée?

RÉPONSE :

a) Les commandes importantes de DC-8 ou B.707 passées par les grandes compagnies américaines d'abord, par la S.A.S. et la K.L.M. ensuite, ont obligé les autres transporteurs européens à s'en-gager dans la voie du gros transport à réaction pour ne pas être éliminés dans la compétition mondiale.

b) L'âge des cellules d'avions DC-6 utilisés sur la liaison Belgique-Congo varie de 7.000 h à 21.000 h. Des renseignements relatifs aux appareils employés au Congo ne sont pas parvenus.

Les révisions sont faites périodiquement, conformément aux régle-mentations relatives à la navigabilité des aéronefs.

c) Les prestations maxima en vol imposées aux pilotes (com-mandants de bord et copilotes) engagés dans le transport aérien commercial sont réglementées officiellement.

En ce qui concerne la SABENA, des limitations complémentaires sont imposées contractuellement et figurent à la convention collective liant la société et les organisations représentatives du personnel navigant.

Ces limitations complémentaires s'appliquent aussi bien au personnel navigant de maîtrise qu'au personnel de cabine et varient suivant le réseau d'affectation (Europe et longs courriers).

Le personnel navigant dispose des repos et congés réguliers.

d) Les avions de la SABENA sont tous pourvus des dispositifs appropriés en matière de protection contre l'incendie.

Les tissus utilisés comme garnissage sont non combustibles.

e) Cette question sort de la compétence de mon département. En effet, le Gouvernement Général dispose de son propre service aéro-nautique à Léopoldville. A aucun moment la R. V. A. n'a contribué à l'installation de certaines infrastructures.

f) L'exploitation des hélicoptères ne représente qu'un faible pour-centage (3 pour mille) de la production totale de l'entreprise.

Les lignes hélicoptères constituent un apport appréciable pour les exploitations à ailes fixes. Bon nombre de passagers hélicoptères ne font que transiter vers les avions moyens et longs courriers.

Il serait déraisonnable, sous l'angle considéré, d'en examiner les résul-tats séparément.

Aucun accident de personne n'a été signalé depuis l'ouverture des services héliportés de passagers (août 1950).

Rien ne permet donc de dire que la sécurité est moins grande en hélicoptère qu'en avion.

VRAAG :

Een krediet van 9.000.000 frank werd uitgetrokken als bijdrage in het onderhoud van het meteorologisch station van de Noord-Atlantische Oceaan.

Waarom het niet beter een schip van de Zeemacht te bevrachten (aangezien de « Yser » het niet kan) om die dienst samen met Nederland te hervatten?

Er is middel om inzake personeel een combinatie met de Zeemacht te vinden ten einde het technisch personeel van de R. L. W. tot een minimum te beperken.

ANTWOORD :

De onmogelijkheid voor de Zeemacht één van haar schepen te bezigen voor de exploitatie van een meteorologisch station, rechtvaardigt het behoud van de status quo.

VRAAG :

Ter gelegenheid van een gezamenlijk bezoek door Franse en Belgische parlementsleden aan de technische installaties van de Sabena was de indruk van de bezoekers gunstig. Echter toonde dit bezoek slechts de uitwendige aanblik van de dingen.

Het personeel van de Sabena is immers zeer slecht betaald en zeer slecht behandeld. Het bewijs daarvan is zijn voortdurende vernieuwing.

Gezien in België geen technische school bestaat waar dit personeel zou kunnen opgeleid worden, dient de Sabena zelf haar technici voor te bereiden. Eens deze voorbereiding beëindigd, gaan deze technici weg omdat zij elders beter behandeld en beter betaald worden. Het favoritisme viert er hoogtij en zeer dikwijls zijn het de technici die het werk doen terwijl de ploegbazen en de meestersgasten er toe onbekwaam zijn.

Wij weten dat de Minister met het beheer van de Sabena geen uitstaande heeft maar zou hij, in haar eigen belang, de aandacht van de maatschappij niet kunnen vestigen op de slechte politiek die zij voert.

ANTWOORD :

De voorwaarden inzake bezoldiging van het werklidenspersoneel der SABENA zijn in het begin van het jaar 1956 in gemeen overleg door de Maatschappij en de organisaties A. B. V. en A. C. V. vastgesteld geworden als volgt :

Het werklidenspersoneel wordt volgens de classificatie ingedeeld in 5 categorieën, waarvan de minimumlonen bedragen :

20,70 — 22,15 — 24,45 — 25,30 en 27,00 frank

en de maximumlonen :

23,00 — 26,15 — 30,75 — 31,05 en 34,50 frank.

Daarenboven wordt het uurloon van de werkliden verhoogd met fr. 0,50 per 5 jaar ancienniteit.

De werkliden worden, zowel als de beambten, na 5 jaar dienst bij de maatschappij in vast verband tewerkgesteld.

Het personeel geniet een niet bij de wet vastgestelde pensioensregeling waarvoor de premie geheel door de maatschappij worden gedekt, zonder bijdrage van de begunstigten.

De arbeidsregeling is vastgelegd bij een werkplaatsreglement en, voor de beambten, bij een huishoudelijk reglement; beide reglementen worden in gemeen overleg vastgesteld en zij worden bijgehouden door bemiddeling van de ondernemingsraad welke, volgens de bevoegde kringen, vaak als voorbeeld wordt gesteld voor de degelijke samenwerking die hij tussen de vertegenwoordigers van het personeel en de Directie tot stand brengt.

Een syndicale afvaardiging zorgt voor de regeling van alle individuele geschillen en omvat een Vaste Commissie die kennis neemt van al de geschillen betreffende de classificatie van de werkliden in voormelde bezoldigingsschaal.

Wijzen wij er bovendien op dat de door de SABENA verleende sociale voordelen van allerhande aard : ziekteverlof, kosteloze reisbiljetten, geneeskundige hulp aan het personeel en hun gezinnen, extra-toelagen in geval van ziekte, enz., onbetwistbaar dienen beschouwd als behorende tot de ruimste welke onder de private bedrijven of de semi-overheidsbedrijven aangetroffen worden.

Voor de aanwervingen worden zoals voor de bevorderingen, systematisch ingerichte vergelijkende examens afgenomen en psychotechnische onderzoeken verricht.

De in akkoord met de syndicale organisaties aangenomen procedure sluit alle mogelijkheid van favoritisme uit.

QUESTION :

Un crédit de 9.000.000 a été inscrit comme contribution à l'entretien de la station météo de l'Atlantique-Nord.

Ne vaudrait-il pas mieux affréter un bateau de la Force Navale (puisque l'« Yser » ne le peut pas) pour reprendre ce service avec la Hollande?

Il y a moyen de trouver une combinaison avec la Force Navale en ce qui concerne le personnel, de façon à réduire au minimum la présence de personnel technique de la R. V. A.

RÉPONSE :

L'impossibilité pour la Force Navale d'affecter un de ses bâtiments à l'exploitation d'une station météorologique; a justifié le maintien du *statu quo*.

QUESTION :

Au cours de la visite qui a été faite conjointement par les parlementaires français et belges aux installations techniques de la Sabena, les visiteurs ont été heureusement impressionnés. Cependant, cette visite n'a montré que l'aspect extérieur des choses.

Le personnel de la Sabena est, en effet, très mal traité et très mal payé. La preuve en est qu'il se renouvelle constamment.

Comme il n'existe pas en Belgique d'école technique où ce personnel puisse se former, la Sabena doit elle-même préparer ses techniciens. Quand cette préparation est terminée, les techniciens s'en vont parce qu'ils sont mieux traités et mieux payés ailleurs. Le favoritisme règne en maître et bien souvent ce sont des techniciens qui font le travail alors que les chefs d'équipe et les contremaîtres en sont incapables.

Nous savons bien que le Ministre n'a rien à voir dans la gestion de la Sabena, mais ne pourrait-il attirer l'attention de celle-ci sur la mauvaise politique qu'elle mène et ceci dans son propre intérêt.

RÉPONSE :

Les conditions de rémunérations du personnel ouvrier de la SABENA ont été arrêtées de commun accord entre la Société et les organisations F. G. T. B. et C. S. C. au début de l'année 1956, de la façon suivante :

Le personnel ouvrier est rangé, suivant la classification, en 5 catégories, dont les salaires minima sont de :

20,70 — 22,15 — 24,45 — 25,30 et 27,00 francs

et les salaires maxima de :

23,00 — 26,15 — 30,75 — 31,05 et 34,50 francs.

En outre, les ouvriers bénéficient d'une augmentation horaire de fr. 0,50 par 5 années d'ancienneté.

La stabilité d'emploi est accordée aux ouvriers comme aux employés après 5 années de présence à la société.

Le personnel bénéficie d'un régime de pension extra-légale, dont les primes sont entièrement couvertes par la société, sans participation des bénéficiaires.

Quant au régime de travail, il est fixé par un règlement d'atelier et un règlement d'ordre intérieur, en ce qui concerne les employés, arrêtés de commun accord et tenus à jour à l'intervention du Conseil d'Entreprise lequel, de l'avis des milieux compétents, est fréquemment cité en exemple pour la bonne collaboration qu'il réalise entre la Direction et les représentants du personnel.

Une délégation syndicale assure le règlement de tous conflits individuels et comporte une Commission permanente, qui connaît de tous les litiges relatifs à la classification des ouvriers au sein du barème dont question ci-dessus.

Notons, en outre, que les avantages sociaux d'ordres divers accordés par la SABENA : congé-maladie, billets de voyage gratuits, assistance médicale au personnel et à leurs familles, interventions supplémentaires en cas de maladie, etc., sont incontestablement parmi les plus généreux rencontrés parmi les entreprises privées ou semi-publiques.

Les engagements, comme les promotions, font l'objet de concours systématiquement organisés et d'examens psychotechniques.

La procédure adoptée, avec l'accord des organisations syndicales, exclut toute possibilité de favoritisme.

VRAAG :

Hoe staat het met de kwestie van het aanleggen van een helihaven te Charleroi?

Deze stad telt, met agglomeratie, 450.000 inwoners. Een helihaven zou er zeer renderend zijn.

ANTWOORD :

Bij mijn weten is de kwestie van het aanleggen van een helihaven te Charleroi niet opgeworpen geweest.

De Sabena zou kunnen worden geraadpleegd nopens het nut van dergelijke onderneming in het kader van haar uitbatingsprogramma.

HOOFDSTUK VI

Vervoer.

VRAAG :

Het toekennen van vergunningen voor het vervoer langs de baan, wordt zeer dikwijls besproken. Volgens de vigerende wetgeving is het de Directeur van de Dienst die de vergunningen, ja dan niet, toekent. Hij werd reeds eenmaal scherp aangevallen door een Kamerlid, en hij heeft dan niet minder heftig gereageerd.

Nochtans doen zich verdere geruchten voor, dat mits het betalen van sommige bedragen, nog steeds mogelijk is « V »'s te bekomen.

Het is moeilijk uit te maken wat op dit gebied waarheid is. In ieder geval gaan de inspecteurs die met het onderzoek belast zijn, nog steeds bij de gevestigde vervoerders om inlichtingen, wat natuurlijk voor de aanvragers verkeerd uitvalt.

Zou het niet mogelijk zijn een Commissie in het leven te roepen waar de gevallen paritair zouden onderzocht worden. Op die wijze zou men er van overtuigd zijn dat alles rechtmatig gaat.

ANTWOORD :

Het Koninklijk Besluit n° 248 van 5 maart 1936 — houdende regeling van het vervoer van zaken door middel van motorvoertuigen — heeft het Bureau voor wegvervoer belast met het uitreiken van de vervoermachtigingen.

De vervoermachtigingen worden in het *Belgisch Staatsblad* bekend gemaakt.

Luidens de bepalingen van art. 6 kan bij de Commissie van Beroep beroep worden ingesteld hetzij door de aanvrager, indien de machtiging geweigerd wordt, hetzij, ingeval de machtiging wordt verleend, door een ieder die wegens de toekenning van die machtiging van enig nadeel doet blijken.

Zo er geen overeenstemming bestaat tussen de zienswijzen van het bureau voor het Wegvervoer en van de Commissie van Beroep, treft de Minister de uiteindelijke beslissing.

Dit systeem is dan ook van aard aan alle belanghebbenden de gewenste waarborgen te geven aangaande de objectiviteit waarmee de aanvragen worden afgehandeld.

Betreffende geruchten volgens welke het mogelijk zou zijn tegen de storting van zekere geldsommen machtigingen te bekomen, kan ik slechts herhalen dat dezen, die dergelijke geruchten verspreiden of die er geloof aan hechten, de moed zouden moeten hebben de bron ervan 't zij aan het gerecht, 't zij aan het Hoog Comité van Toezicht kenbaar te maken.

Verder wil ik bevestigen dat herziening van de besproken reglementering toevertrouwd werd aan het Hoog Vervoercomité en dat de voorstellen van het Bestuur van het Vervoer, ondermeer de oprichting voorzien van een raadgevende Commissie die het Bureau voor het Wegvervoer bij het onderzoek der aanvragen zou bijstaan.

VRAAG :

De Heer Minister heeft de kwestie van de coördinatie van het vervoer niet opgeworpen?

Deze kwestie ligt sedert verscheidene jaren ter studie.

Werd er van afgezien of worden de besprekingen met de verschillende bedrijfstakken voortgezet?

Graag vernam ik of het Departement de vertegenwoordigers van de vervoermiddelen in de loop van het jaar 1956 in vergadering heeft bijeengeroepen.

QUESTION :

Où en est la question de la construction d'un héliport à Charleroi?

Cette ville est au centre d'une agglomération de 450.000 habitants. Un héliport y serait très rentable.

RÉPONSE :

Il n'est pas, à ma connaissance, que la question de construire un héliport à Charleroi ait déjà été soulevée.

La Sabena devrait être consultée sur l'utilité d'une telle réalisation dans le cadre de son programme d'exploitation.

CHAPITRE VI

Transports.

QUESTION :

L'octroi de licences pour les transports par route, fait l'objet de nombreuses discussions. Conformément à la législation en vigueur, c'est au Directeur du Service qu'il appartient de décider de l'octroi de ces licences. Une fois déjà, il a subi les attaques violentes d'un membre de la Chambre, et sa réaction ne fut pas moins vive.

Des bruits continuent cependant à circuler selon lesquels, il est toujours possible d'obtenir des « V », moyennant le paiement d'une certaine somme.

Il est difficile à voir où est la vérité. En tout cas, les inspecteurs chargés de l'enquête s'informent toujours auprès des transporteurs établis, ce qui ne manque pas d'être défavorable aux requérants.

N'y aurait-il pas possibilité de créer une Commission paritaire qui serait chargée d'examiner les cas? De cette façon on serait certain que tout se passe équitablement.

RÉPONSE :

L'Arrêté Royal n° 248 du 5 mars 1936 portant réglementation des transports de choses par véhicules automobiles, a chargé l'Office des Transports par Route de délivrer les autorisations de transport.

Les autorisations de transport font l'objet d'une publication au *Moniteur Belge*.

En vertu des dispositions de l'article 6, un recours contre la décision de l'Office des Transports par Route peut être introduit auprès de la Commission d'Appel soit par le requérant, si l'autorisation de transport est refusée, soit, en cas d'octroi de l'autorisation, par toute personne qui justifie d'un préjudice en raison de cette autorisation.

En cas de divergence de vues entre l'Office des Transports par Route et la Commission d'Appel, c'est le Ministre qui tranche en dernier ressort.

Ce système est dès lors de nature à donner les garanties désirables à tous les intéressés quant à l'objectivité avec laquelle les demandes d'autorisation sont traitées.

Quant aux bruits selon lesquels il serait possible d'obtenir des autorisations de transport moyennant versement de certaines sommes, je ne puis que répéter que ceux qui propagent des bruits pareils ou qui s'en font l'écho devraient avoir le courage d'en signaler l'origine soit à la Justice, soit au Comité Supérieur de Contrôle.

Pour le surplus, je confirme que la révision de la réglementation dont il s'agit a été confiée au Comité Supérieur des Transports et que dans les propositions de l'Administration des Transports figure notamment la constitution d'une Commission consultative qui assisterait l'Office des Transports par Route dans l'examen des demandes d'autorisation.

QUESTION :

Monsieur le Ministre n'a pas soulevé la question de la coordination des transports.

Cette question est à l'étude depuis de nombreuses années.

Est-elle abandonnée, ou les pourparlers avec les différentes branches continuent-ils?

Je voudrais savoir si le département a réuni les représentants des modes de transport dans le courant de l'année 1956.

ANTWOORD :

De kwestie van de reglementering en de coördinatie van het vervoer wordt bestudeerd door het Hoog Vervoercomité, dat niet zal nalaten dienaangaande in contact te treden met de bevoegde vertegenwoordigers van de verschillende vervoermiddelen.

VRAAG :

Het feit dat het in uw bedoeling ligt het vervoer te laten geschieden met energie die we zelf kunnen voortbrengen is ongetwijfeld uitstekend.

Nochtans heeft de eerste proef van een girobusdienst Gent-Merelbeke aanleiding gegeven tot vele moeilijkheden, die dikwijls gepaard gingen met aanzienlijke vertragingen.

Dit is thans enigszins verbeterd.

- a) Welke zijn de oorzaken van deze moeilijkheden?
- b) Wordt nog verder getracht deze moeilijkheden op te lossen?

ANTWOORD :

Het is steeds mijn bedoeling geweest de girobusexploitatie te doen starten na verbetering van de doorlopen weg. Nochtans in afwachting van deze verbetering, heb ik beslist tot het in bedrijf stellen van de 3 in Zwitserland bestelde girobussen op banen die in geen perfecte staat zijn.

Verscheidene technische incidenten zijn aldus aan de onbevredigende toestand van de wegen toe te schrijven, andere aan het gebrek aan ondervinding van het personeel, wat helemaal normaal is als men bedenkt dat het gans nieuw materieel betreft.

De toestand van de wegen zal weldra verbeterd worden en intussen heeft het personeel reeds de nodige ervaring opgedaan.

VRAAG :

Hoe ver zijn de besprekingen gevorderd betreffende het statuut van de Gentse Tramwegen?

In de betrokken gemeentebesturen wordt geantwoord dat uw departement een definitief ontwerp van statuten bespreekt. Anderzijds hebt U me reeds geantwoord dat ge wacht op voorstellen van de onderscheidene ondergeschikte besturen.

ANTWOORD :

Ik kan slechts mijn vroeger antwoord bevestigen waarbij ik mededeelde, dat de plaatselijke overheden de aan dat probleem te geven oplossing bestudeerden en dat mijn diensten deze kwestie eveneens verder onderzochten.

Ik hoop dat de bestudeerde oplossingen binnenkort zullen kunnen geconfronteerd worden.

Toerisme en Vacantiegenoegens.

VRAAG :

Met het oog op de Tentoonstelling 1958 werden talrijke steden er om verzocht een inspanning te doen om toeristische installaties op te richten of de bestaande te verbeteren, ten einde de vreemde toeristen die zich in België zullen verspreiden aan te trekken.

Werden er door het Departement bijkredieten uitgetrokken om de propaganda voor te bereiden of om sommige werken uit te voeren?

Ik denk voornamelijk aan de organisatie Maasstreek-Ardennen.

ANTWOORD :

Op het ontwerp van begroting voor 1957 van het Ministerie van Verkeerswezen — Commissariaat-Generaal voor Toerisme — komen

RÉPONSE :

La question de la réglementation et de la coordination des transports est étudiée par le Comité Supérieur des Transports, qui ne manquera pas de prendre contact à cet égard avec les représentants qualifiés des différents modes de transport.

QUESTION :

Le fait qu'il entre dans vos intentions de faire assurer le transport au moyen d'énergie que nous produisons nous-mêmes est sans doute excellent.

Toutefois le premier essai d'un service de gyrobus Gand-Merelbeke a donné lieu à plusieurs difficultés qui souvent ont eu pour cause des retards considérables.

Actuellement ceci s'est un peu amélioré.

- a) Quelles sont les causes de ces difficultés?
- b) Essaie-t-on toujours de résoudre ces difficultés?

RÉPONSE :

J'ai toujours eu l'intention de faire instaurer l'exploitation par gyrobus après amélioration de la voirie parcourue. Cependant, en attendant cette amélioration, j'ai décidé la mise en exploitation, sur des routes qui n'étaient pas en parfait état, de 3 gyrobus qui avaient été commandés en Suisse.

Plusieurs incidents techniques ont été provoqués ainsi par le mauvais état de la voirie, d'autres, par le manque d'expérience du personnel, ce qui est tout à fait normal quand il s'agit d'un matériel nouveau.

L'état de la voirie parcourue pourra bientôt être amélioré; quant au personnel, il a acquis entretemps l'expérience requise.

QUESTION :

Où en est le statut définitif des Tramways de Gand?

Les administrations communales intéressées répondent que votre département examine un projet de statut définitif. D'autre part, vous m'avez déjà fait savoir précédemment que vous attendiez des propositions des diverses administrations subordonnées.

RÉPONSE :

Je ne puis que confirmer la réponse que j'ai déjà faite par laquelle je signalais que les pouvoirs locaux étudiaient la solution à donner à ce problème et que mes services poursuivaient également l'examen de cette question.

J'espère que dans un proche avenir il sera possible de confronter les solutions étudiées.

Tourisme et Loisirs.

QUESTION :

En vue de l'Exposition de 1958 de nombreuses villes ont été invitées à faire un effort en vue de créer ou d'améliorer leurs installations touristiques pour attirer les étrangers qui se répandront en Belgique.

Le Département a-t-il prévu des crédits supplémentaires pour préparer la propagande ou pour effectuer certains travaux.

Je pense particulièrement, à l'organisation Meuse-Ardennes.

RÉPONSE :

Au projet de budget de 1957 du Ministère des Communications — Commissariat Général au Tourisme — figurent deux subsides, de

twee subsidiën voor van vijf miljoen elk, die bestemd zijn, enerzijds voor de toeristische uitrusting van de andere toeristische steden en centra.

Die bijkomende uitrusting is voorzien in verband met de Tentoonstelling 1958.

Wat de propaganda en de publiciteit betreft, werd het krediet van 24.500.000 frank voor 1956 gebracht op 27.500.000 frank voor 1957.

Deze vermeerdering is eveneens toegekend met het oog op het maken van bijkomend propagandamaterieel voor de bedoelde tentoonstelling.

VRAAG :

Voor het jaar 1955 werd aan de centra die toebehoren aan Vacantiegenoegens van het A. C. W., een geringer krediet toegekend als aan de Socialistische instellingen.

U hadt beloofd voor het jaar 1956 deze ongelijkheid te herstellen.

Is dit gebeurd ?

ANTWOORD :

De toelagen voor het bevorderen van de arbeidersvacantie en het volkstoerisme, te verlenen ten bezware van de begroting van Verkeerswezen, worden toegekend overeenkomstig de koninklijke besluiten van 23 januari 1951 en 2 maart 1956.

De voorschriften gelden uiteraard niet de oorsprong van de aanvraag om toelagen doch uitsluitend het voorwerp daar toch in elk geval moet worden uitgemaakt hoe de bevordering van de vakantiebesteding wordt gediend.

Vanzelfsprekend wordt met alle rechtmatige aanspraken en belangen zooveel als doenlijk rekening gehouden.

Daar vooralsnog niet alle aanvragen in verband met de begroting 1956 afgehandeld zijn is het niet mogelijk thans reeds een overzicht te verstrekken van de desbetreffende toelagen. Men kan nochtans nu reeds zeggen dat er rekening gehouden werd met de wens van het achtbaar lid.

cinq millions chacun destinés à l'équipement touristique en Ardenne-Meuse, d'une part, et à l'équipement des autres centres et villes touristiques d'autre part.

Cet équipement complémentaire est prévu en fonction de l'Exposition 1958.

En ce qui concerne la propaganda et la publicité, le crédit a été porté de 24.500.000 francs en 1956 à 27.500.000 francs en 1957.

Cette majoration est accordée également en vue de créer un matériel de propaganda complémentaire pour ladite exposition.

QUESTION :

Pour l'année 1955, les centres appartenant à Vacances et Loisirs de la C. S. C. se sont vu allouer un crédit inférieur à celui accordé aux institutions socialistes.

Vous aviez promis de mettre un terme à cette inégalité pour l'année 1956.

Cela a-t-il été fait ?

RÉPONSE :

Les subsides destinés à promouvoir les vacances ouvrières et le tourisme populaire et à allouer à charge du budget des Communications sont accordés conformément aux arrêtés royaux des 23 janvier 1951 et 2 mars 1956.

Les prescriptions ne portent nullement sur l'origine de la demande de subsides, mais exclusivement sur leur objet, puisqu'il importe avant tout d'établir la meilleure façon de promouvoir les vacances.

Il va de soi que les droits et intérêts légitimes sont respectés dans toute la mesure du possible.

Les demandes relatives au budget 1956 n'ayant pas encore toutes été examinées, il n'est pas possible de donner dès à présent un aperçu des subsides en question. Cependant dès à présent on peut dire qu'il a été tenu compte du vœu de l'honorable membre.