

SÉANCE DU MERCREDI 1^{er} FÉVRIER 1939.

VERGADERING VAN WOENSDAG 1 FEBRUARI 1939.

SOMMAIRE :

EXCUSES :

Absences motivées, page 460.

COLONIES :

Transmission d'un projet de décret, p. 460.

PROPOSITION DE LOI :

IMPRESSION ET DISTRIBUTION :

Le bureau a autorisé l'impression et la distribution d'une proposition de loi. (Auteur : **M. Bailion**), p. 460.

PROJET DE LOI (Examen) :

ARCHITECTE (RÉAMENDÉ PAR LE SÉNAT) :

Lecture des articles du projet de loi sur la protection du titre et de la profession d'architecte, p. 460.

BUDGET :

TRANSPORTS, P. T. T. ET I. N. R. :

Suite de la discussion générale du budget du ministère des transports, P. T. T. et I. N. R. pour l'exercice 1939. *Orateurs* : **MM. Philips, Leuridan, Anseele, Poncelet, Wintgens**, p. 462, — **MM. Piérard, Fieulien**, p. 480.

ORDRE DES TRAVAUX :

MOTION D'ORDRE :

De **M. Buset** pour demander si le rapport du budget du ministère des affaires étrangères et du commerce extérieur sera déposé de façon que la Chambre puisse discuter ce budget la semaine prochaine. *Orateurs* : **MM. Fischer, Relecom**, p. 479.

INTERPELLATION (Demande) :

De **M. Buset** à M. le premier ministre et à M. le ministre des affaires étrangères. (Aide humanitaire aux enfants d'Espagne), p. 484.

QUESTIONS :

Des questions ont été déposées sur le bureau par **MM. Ernest, Lambrechts, Leuridan**, p. 484.

ANN. PARLEM. CH. DES REPR. — SESSION ORDINAIRE DE 1938-1939.
PARLEM. HAND. KAMER DER VOLKSVERT. — GEWONE ZITTIJD 1938-1939.

INHOUDSOPGAVE :

VERONTSCHULDIGINGEN :

Berichten van verhinderings, bladzijde 460.

KOLONIEN :

Overmaking van een ontwerp van decreet, blz. 460.

WETSVOORSTEL :

DRUKKEN EN RONDDEELING :

Het bureau verleent machtiging tot het drukken en ronddeelen van een wetsvoorstel. (Indiener : de **heer Bailion**), blz. 460.

WETSONTWERP (Behandeling) :

ARCHITECT (DOOR DEN SENAAT GEREAMENDEERD) :

Lezing van de artikelen van het wetsontwerp op de bescherming van den titel en van het beroep van architect, blz. 460.

BEGROOTING :

VERKEERSWEZEN, P. T. T. EN I. N. R. :

Voortzetting van de algemeene behandeling van de begrooting van het ministerie van verkeerswezen, P. T. T. en I. N. R. voor het dienstjaar 1939. *Spreekers* : de **heeren Philips, Leuridan, Anseele, Poncelet, Wintgens**, blz. 462, — De **heeren Piérard, Fieulien**, blz. 480.

ORDE DER WERKZAAMHEDEN :

ORDEMOTIE :

Van den **heer Buset** waarbij wordt gevraagd dat het verslag over de begrooting van het ministerie van buitenlandsche zaken en buitenlandschen handel zou worden ingediend derwijze de Kamer in de mogelijkheid te stellen deze begrooting tijdens de volgende week in behandeling te nemen. *Spreekers* : de **heeren Fischer, Relecom**, blz. 479.

INTERPELLATIE (Aanvraag) :

Van den **heer Buset** tot den eerste-minister en tot den minister van buitenlandsche zaken. (Menschlievende hulp aan de Spaansche kinderen), blz. 484.

VRAGEN :

Vragen werden ter tafel gelegd door de **heeren Ernest, Lambrechts, Leuridan**, blz. 484.

PRESIDENCE DE M. HUYSMANS, PRÉSIDENT.

VOORZITTERSCHAP VAN DEN HEER HUYSMANS, VOORZITTER.

MM. Amelot et Gelders, secrétaires, prennent place au bureau.

De heeren Amelot en Gelders, secretarissen, nemen plaats aan het bureau.

Le procès-verbal de la dernière séance est déposé sur le bureau.

De notulen van de jongste vergadering worden ter tafel gelegd.

La séance est ouverte à 14 heures.

De vergadering wordt geopend te 14 uur.

EXCUSÉS.

MM. Wyns et Pourquaet, indisposés; MM. Sieben et De Man, empêchés, prient la Chambre d'excuser leur absence à la séance de ce jour.

M. Maenhaut, appelé à l'étranger, prie la Chambre d'excuser son absence à la séance de ce jour et à celle de demain.

M. Desmidt s'excuse, pour raisons de santé, de ne pouvoir assister aux séances de cette semaine.

— Pris pour information.

VERONTSCHULDIGINGEN.

Voor heden : de heeren Wyns en Pourquaet, ongesteld; Sieben en De Man, belet; voor heden en voor morgen : de heeren Maenhaut, in het buitenland; voor deze week : de heer Desmidt, wegens ziekte.

— Voor kennisneming.

COMMUNICATION. — MEDEDELING.

Par dépêche du 30 janvier 1939 M. le ministre des colonies adresse un projet de décret approuvant une convention intervenue le 2 juillet 1938 entre la colonie et la société Compagnies réunies des Huileries du Congo belge et Savonneries Lever frères « Huilever » et relative aux modifications apportées à la convention du 14 avril 1911.

— Conformément à l'article 15 de la loi du 18 octobre 1908 sur le gouvernement du Congo belge, ce document sera déposé sur le bureau de la Chambre pendant trente jours de session.

Bij brief van 30 Januari 1939 zendt de heer minister van koloniën een ontwerp van decreet houdende goedkeuring van een overeenkomst die op 2 juli 1938 gesloten werd tusschen de kolonie en de vennootschap « Compagnies réunies des Huileries du Congo belge et Savonneries Lever frères « Huilever » en betrekking heeft op de wijzigingen welke in de overeenkomst van 14 April 1911 werden aangebracht.

— Luidens artikel 15 der wet van 18 Oktober 1908 op het gouvernement van Belgisch Congo wordt dit stuk tijdens dertig dagen op het bureau der Kamer neergelegd.

PROPOSITION DE LOI. — WETSVORSTEL.

Impression et distribution. — Drukken en ronddelen.

Le bureau de la Chambre a autorisé l'impression de la proposition de loi de M. Baillon portant modification de l'article premier de la loi du 11 juin 1937, amnistiant certains crimes et délits commis entre le 4 août 1914 et le 4 août 1919.

— Cette proposition sera imprimée et distribuée avec ses développements.

Het bureau van de Kamer heeft het drukken toegelaten van het wetsvoorstel van den heer Baillon tot wijziging van het eerste artikel van de wet van 11 Juni 1937, waarbij amnestie wordt verleend voor zekere misdaden en wanbedrijven gepleegd tusschen 4 Augustus 1914 en 4 Augustus 1919.

— Dit wetsvoorstel zal met zijn toelichtingen gedrukt en rondgedeeld worden.

PROJET DE LOI SUR LA PROTECTION DU TITRE ET DE LA PROFESSION D'ARCHITECTE (PROJET RÉAMENDÉ PAR LE SÉNAT).

Examen.

WETSONTWERP OP DE BESCHERMING VAN DEN TITEL EN HET BEROEP VAN ARCHITECT (ONTWERP DOOR DEN SENAAT OPNIEUW GEWIJZIGD).

Onderzoek.

M. le président. — Comme premier point à l'ordre du jour nous avons un projet de loi, qui nous est revenu du Sénat, sur la protection du titre de la profession d'architecte.

S'il n'y a pas d'orateur inscrit et si, comme je viens de l'apprendre, les amendements de M. Pelgroms sont retirés, nous pouvons facilement procéder à la lecture de ce projet de loi. De tous côtés, on a exprimé le désir de faire passer ce projet. Sommes-nous d'accord? (Assentiment.)

Dans ces conditions, je vais vous donner lecture des articles du projet de loi et il est bien entendu que la discussion se bornera à cette lecture. (Sourires.)

Article 1^{er}. Nul ne peut porter le titre d'architecte ni en exercer la profession s'il ne possède un diplôme établissant qu'il a subi avec succès les épreuves requises pour l'obtention de ce diplôme.

Artikel 1. Niemand mag den titel voeren van architect noch het beroep ervan uitoefenen, indien hij niet in het bezit is van een diploma, waaruit blijkt dat hij met goed gevolg de examenproeven heeft afgelegd, welke vereischt zijn voor het bekomen van dit diploma.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 2. Le diplôme d'architecte est délivré par les institutions d'enseignement organisées, reconnues ou agréées par le ministre de l'instruction publique ou par l'Office de l'enseignement technique, en vue de préparer à la profession d'architecte.

Il est délivré également par un jury central organisé par l'Etat.

Un jury supérieur de l'Etat peut délivrer le titre d'architecte diplômé du jury supérieur de l'Etat, titre complété éventuellement par l'indication d'une spécialité.

Art. 2. Het diploma van architect wordt uitgereikt door de onderwijsinrichtingen, ingericht, aangenomen of erkend door het ministerie van openbaar onderwijs of door den Dienst voor het technisch onderwijs, met het oog op de voorbereiding tot het beroep van architect. Het wordt eveneens uitgereikt door een centrale examencommissie, ingericht door den Staat.

Door een Rijkshoogere examencommissie mag de titel uitgereikt worden van architect gediplomeerd door de Rijkshoogere examencommissie, welke titel eventueel wordt aangevuld met de aanduiding van een specialiteit.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 3. Les conditions d'organisation ou d'agrégation des institutions dont il est question au paragraphe premier de l'article précédent, de même que les programmes et la durée des études menant à la délivrance du diplôme d'architecte, les conditions d'octroi du diplôme, l'organisation du jury central et du jury supérieur sont arrêtés par le Roi.

Art. 3. De voorwaarden tot inrichting of erkenning der instellingen, waarvan sprake in de eerste paragraaf van vorenstaand artikel, alsmede de programma's en de duur der studiën, welke leiden tot het uitreiken van het diploma van architect, de voorwaarden tot het verleen van het diploma, de inrichting van de centrale examencommissie worden bepaald door den Koning.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 4. L'Etat, les provinces, les communes, les établissements publics et les particuliers doivent recourir au concours d'un architecte pour l'établissement des plans et le contrôle de l'exécution des travaux pour lesquels les lois, arrêtés et règlements imposent une demande préalable d'autorisation de bâtir.

En ce qui concerne les établissements publics et les particuliers, des dérogations peuvent être accordées par le gouverneur, sur proposition du collège échevinal de la commune où les travaux doivent être effectués.

Un arrêté royal indiquera les travaux pour lesquels le concours d'un architecte ne sera pas obligatoire.

Art. 4. De Staat, de provincies, de gemeenten, de openbare instellingen en de particulieren moeten een beroep doen op de medewerking van een architect voor het opmaken van de plans en de controle op de uitvoering der werken, voor dewelke door de wetten, besluiten en reglementen een voorafgaande aanvraag om toelating tot bouwen is opgelegd.

Wat betreft de openbare instellingen en de particulieren, mogen er afwijkingen toegestaan worden door den gouverneur, op voorstel van het schepencollege der gemeente, waar de werken moeten uitgevoerd worden.

Bij een koninklijk besluit worden de werken aangeduid waarvoor de medewerking van een bouwmeester niet verplichtend zal zijn.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 5. Les fonctionnaires et agents de l'Etat, des provinces, des communes et des établissements publics ne peuvent faire acte d'architecte en dehors de leurs fonctions.

Il est dérogé à cette disposition en faveur des architectes qui prêtent leurs services aux institutions d'enseignement visées à l'article 2.

Art. 5. De ambtenaars en beambten van den Staat, van de provincien, de gemeenten en de openbare instellingen mogen niet, buiten hun functien, als architect optreden.

Van die bepaling wordt afgeweken ten bate van de architecten, die hun diensten verleen aan de onderwijsinstellingen bedoeld in artikel 2.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 6. L'exercice de la profession d'architecte est incompatible avec celle d'entrepreneur de travaux publics ou privés.

Art. 6. Het uitoefenen van het beroep van architect is onverenigbaar niet dit van aannemer van openbare of private werken.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 7. Les personnes de nationalité belge nées avant le 1^{er} janvier 1907 peuvent :

1^o Si elles sont notoirement connues comme exerçant la profession d'architecte, continuer à porter le titre d'architecte et en exercer la fonction;

2^o Si elles ont travaillé comme dessinateurs, pendant au moins dix années chez un ou plusieurs architectes notoirement connus comme tels, ou dans des bureaux où s'élaborent notamment des projets d'architecture, être autorisées à prendre le titre d'architecte et en exercer la profession, sous réserve pour elles de subir devant le jury central une épreuve spéciale de capacités professionnelles. Les conditions de cette épreuve spéciale sont arrêtées par le Roi.

Les Belges nés pendant la période du 1^{er} janvier 1907 au 31 décembre 1916 sont autorisés à porter le titre d'architecte et à en exercer la profession à condition de faire la preuve de connaissances professionnelles suffisantes. Cette preuve devra être faite devant une commission instituée par le ministre de l'instruction publique et dans un délai d'un an prenant cours à la date de la publication au *Moniteur* de l'arrêté de constitution de cette commission.

Les Belges nés pendant cette même période du 1^{er} janvier 1907 au 31 décembre 1916 et qui sont en possession d'un diplôme ou d'un certificat de fin d'études d'architecture délivré par une institution organisée ou reconnue par le ministère de l'instruction publique ou par l'Office de l'enseignement technique sont dispensés

de faire cette preuve, sous réserve cependant de soumettre à la dite commission le titre de capacité qui leur a été délivré. Ce titre sera revêtu du sceau du ministère de l'instruction publique.

Les porteurs d'un diplôme ou d'un certificat de fin d'études d'architecture, délivré par les mêmes institutions aux élèves en cours d'études au moment de la promulgation de la présente loi, sont soumis aux dispositions du paragraphe précédent du présent article.

Art. 7. De personen van Belgische nationaliteit die geboren zijn vóór 1 Januari 1907 mogen :

1^o Indien zij algemeen bekend staan als het beroep van architect uitoefenend, den titel van architect blijven voeren en het beroep ervan blijven uitoefenen;

2^o Indien zij gedurende ten minste tien jaar als teekenaar werkzaam zijn geweest bij een of meer architecten, welke als zoodanig algemeen bekend staan of in de kantoren waar inzonderheid ontwerpen van architectuur worden opgemaakt, er toe gemachtigd worden den titel van architect te nemen en het beroep er van uit te oefenen, onder voorbehoud dat zij vóór de centrale examencommissie een bijzondere proef tot het vaststellen van hun beroepsbekwaamheid afleggen. De voorwaarden dier bijzondere proef worden bepaald door den Koning.

De Belgen die geboren zijn gedurende de periode van 1 Januari 1907 tot 31 December 1916 zijn ertoe gemachtigd den titel van architect te voeren en het beroep ervan uit te oefenen, op voorwaarde dat zij het bewijs leveren van voldoende vakkennis. Dit bewijs zal moeten geleverd worden vóór een commissie ingesteld door de minister van openbaar onderwijs en binnen een termijn van één jaar, ingaande op den datum waarop het besluit tot samenstelling dier commissie in het Staatsblad is bekendgemaakt.

De Belgen die geboren zijn gedurende diezelfde periode van 1 Januari 1907 tot 31 December 1916 en die in het bezit zijn van een diploma of een getuigschrift van het einde der studiën in de bouwkunst, uitgereikt door een instelling welke ingericht of erkend is door het ministerie van openbaar onderwijs of door den Dienst voor het technisch onderwijs, zijn er van vrijgesteld dit bewijs te leveren, mits voorlegging, evenwel, aan bedoelde commissie, van de bekwaamheidsakte welke hun werd uitgereikt. Deze akte moet voorzien worden van het zegel van het ministerie van openbaar onderwijs.

De houders van een diploma of van een getuigschrift van het einde der studiën in de bouwkunst, door dezelfde instellingen uitgereikt aan de leerlingen die hun studiën doen op het oogenblik dat deze wet wordt afgekondigd, zijn onderworpen aan de bepalingen der vorenstaande paragraaf van dit artikel.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 8. Les architectes de nationalité étrangère peuvent exercer l'architecture en Belgique et bénéficier des dispositions de la présente loi pour autant que la réciprocité soit admise par leur pays d'origine. Les conditions de la réciprocité seront réglées par des conventions diplomatiques.

En outre, les personnes de nationalité étrangère peuvent être autorisées par arrêté royal à agir en Belgique en qualité d'architecte. Les demandes d'autorisation doivent être adressées au ministère de l'instruction publique; l'autorisation pourra être limitée.

Art. 8. De architecten van vreemde nationaliteit mogen in België de bouwkunst uitoefenen en het voordeel genieten der bepalingen van deze wet, voor zoover de wederkeerigheid in hun land van herkomst aangenomen is. De voorwaarden der wederkeerigheid zullen geregeld worden door diplomatieke overeenkomsten.

Bovendien mag aan de personen van vreemde nationaliteit bij koninklijk besluit de toelating verleend worden om als architect in België op te treden. De aanvragen om toelating moeten gericht worden aan den minister van openbaar onderwijs; de toelating zal mogen beperkt worden.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 9. Il est tenu au greffe de chaque province un répertoire numéroté où sont inscrits les architectes domiciliés dans la province et réunissant les conditions requises par la présente loi.

Les architectes exerçant actuellement leur profession sont tenus de se faire inscrire au dit répertoire, dans le mois qui suit la publication de la loi au *Moniteur*.

Les personnes qui obtiendront le diplôme d'architecte, de même que celles autorisées à en porter le titre et à en exercer la profession, s'y inscriront obligatoirement avant de pouvoir commencer toute activité professionnelle.

Les greffes provinciaux remettront aux intéressés un certificat d'immatriculation portant le numéro de leur inscription au répertoire.

Les modalités d'exécution de ces dispositions sont arrêtées par le Roi.

Art. 9. In iedere provincie wordt er op de griffie een genummerd register bijgehouden, waarop de architecten ingeschreven zijn, die in de provincie woonachtig zijn en de bij deze wet vereischte voorwaarden vervullen.

De architecten, die thans hun beroep uitoefenen, moeten zich op bedoeld register laten inschrijven binnen de maand welke volgt op de bekendmaking van de wet in den *Moniteur*.

De personen die het diploma van architect bekomen, alsmede de personen, welke er toe gemachtigd worden den titel van architect te voeren en het beroep er van uit te oefenen, zijn verplicht er zich te laten op inschrijven, alvorens een aanvang te mogen maken met gelijk welke beroepswerkzaamheid.

De provinciale griffies moeten aan de betrokkenen een bewijs van inschrijving bezorgen met vermelding van het nummer van hun inschrijving op het register.

De modaliteiten ter uitvoering van die bepalingen worden vastgesteld door den Koning.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 10. Quiconque s'attribue publiquement sans y avoir droit le titre d'architecte est puni d'une amende de 200 à 1,000 francs.

Est puni d'une amende de 100 à 500 francs, celui qui altère publiquement soit par retranchement, soit par addition de mots, le titre dont il est porteur.

Art. 10. Wie zich, zonder daartoe gerechtigd te zijn, in het openbaar den titel van architect toekent, wordt gestraft met een geldboete van 200 tot 1,000 frank.

Wordt gestraft met een geldboete van 100 tot 500 frank, hij die in het openbaar door den hem gevoerden titel verandert door een schrapping of toevoeging van woorden.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 11. Est puni d'un emprisonnement de huit jours à trois mois et d'une amende de 200 à 1,000 francs, ou de l'une de ces deux peines seulement, celui qui, n'y étant pas qualifié, délivre ou offre de délivrer des diplômes, certificats ou attestations quelconques conférant le titre d'architecte avec ou sans qualification, ou ayant, par les inscriptions qu'ils contiennent, l'apparence du diplôme d'architecte.

Les diplômes ou certificats sont confisqués et détruits.

Le chapitre VII du livre 1^{er} du Code pénal ainsi que l'article 85 du même Code sont applicables à cette infraction.

Art. 11. Wordt gestraft met een gevangenisstraf van acht dagen tot drie maanden en met een geldboete van 200 tot 1,000 frank, of met een van die straffen alleen, hij die, zonder daartoe gerechtigd te zijn, uitrekt of zich aanbiedt voor het uitreiken van de diploma's, getuig-schriften of om het even welke attesten, welke den titel van architect, met of zonder nadere bepaling, toekennen, of welke door de bewoordingen waarin zij zijn opgesteld, het uiterlijk voorkomen hebben van het diploma van architect.

De diploma's of getuig-schriften worden verbeurd verklaard en vernietigd.

Hoofdstuk VII van het eerste boek van het Wetboek van Strafrecht alsmede artikel 85 van hetzelfde Wetboek zijn toepasselijk op dit misdrijf.

— Adopté.

Aangenomen.

Art. 12. Peuvent agir en qualité d'architectes, mais restent soumis aux dispositions des articles 5, 6 et 9 de la présente loi :

a) Les ingénieurs diplômés conformément aux lois sur la collation des grades académiques;

b) Les ingénieurs ayant obtenu leur diplôme dans une université belge, telle qu'elle a été définie par les dites lois, ou dans un établissement assimilé;

c) Les officiers du génie ou de l'artillerie issus de l'école d'application;

d) Les personnes autorisées par la commission instituée en vertu de la loi du 11 septembre 1933 à porter un titre d'ingénieur civil avec ou sans qualification.

Art. 12. Mogen optreden in hoedanigheid van architect, doch blijven onderworpen aan de bepalingen van de artikelen 5, 6 en 9 van deze wet :

a) De ingenieurs die gediplomeerd werden overeenkomstig de wetten op het toekennen der academische graden;

b) De ingenieurs die hun diploma bekomen hebben aan een Belgische universiteit, zooals zij bepaald werd bij bedoelde wetten, of in een daarmede gelijkgestelde instelling;

c) De officieren der genie of der artillerie die uit de applicatieschool komen;

d) De personen die door de commissie ingesteld krachtens de wet van 11 September 1933, worden gemachtigd een titel van burgerlijk ingenieur met of zonder aanduiding te voeren.

— Adopté.

Aangenomen.

Disposition transitoire.

Art. 13. Les agents communaux nommés à titre non exclusif avant la promulgation de la présente loi, peuvent adresser au ministre de l'instruction publique une requête tendant à l'obtention d'une dérogation à la disposition établie à l'alinéa 1^{er} de l'article 5.

Le ministre statue sur chaque cas en particulier en considérant tous les éléments en cause et après avoir pris l'avis de la commune intéressée.

Overgangsbepaling.

Art. 13. De gemeentebeambten die, vóór de afkondiging van deze wet, niet ten uitsluitenden titel benoemd zijn, mogen tot den minister van openbaar onderwijs een verzoekschrift richten tot het bekomen van een afwijking van de bepaling van de eerste alinea van artikel 5.

De minister doet uitspraak over elk geval in het bijzonder, rekening houdend met al de voorhanden zijnde gegevens en na het advies der betrokken gemeente ingewonnen te hebben.

— Adopté.

Aangenomen.

M. le président. — Il sera procédé demain au vote, par appel nominal, sur l'ensemble de ce projet de loi.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES ET DE L'INSTITUT NATIONAL DE RADIODIFFUSION POUR L'EXERCICE 1939.

Suite de la discussion générale.

BEGROTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN, POSTERIJEN, TELEGRAFIE, TELEFONIE EN VAN HET NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIO-OMROEP VOOR HET DIENSTJAAR 1939.

Hervatting van de algemeene bespreking.

De heer voorzitter. — Mevrouw, mijne heeren, wij hervatten nu de algemeene bespreking van de begroting van het ministerie van verkeerswezen.

Het woord is aan den heer Philips.

De heer Philips (op het spreekgestoelte). — Mevrouw, mijne heeren, alvorens over te gaan tot de behandeling van het voorwerp dezer interpellatie, namelijk de bevordering van ons nationaal toerisme, acht ik het noodzakelijk en dus gewenscht, een inleidend woord als toelichting ten gehoor te brengen.

Mijn tuschenkomst in dit debat heeft niet voor doel te beknibbelen wat er tot heden toe in België reeds werd bewerkstelligd om ons nationaal toerisme te bevorderen, de opmerkingen die ik wil onderlijnen, en de desiderata's die ik wensch uit te drukken, zullen integendeel het bewijs leveren dat ik door mijn tuschenkomst, mijn steun wil bijbrengen aan een opbouwende politiek met als lichtend baken : de bevordering van het toerisme.

En dat ik meen dit ten rechte te mogen doen spruit voort uit het feit dat ik sinds jaren de Belgische toeristische actie volg, haar vergelijk met die van andere landen, en in mijn Limburgsche grensstad haar resultaten kan nagaan bij de duizenden buitenlandsche bezoekers, die jaar in jaar uit, langs deze grensstad ons gastvrij land binnentrekken en ook weer verlaten.

Zonder in overbodige, uitvoerige bijzonderheden te willen treden, lijkt het mij onontbeerlijk even stil te staan bij de organisatie van het Belgisch toerisme in de jongste jaren.

Wij kunnen aldus opmerken dat een coördinatie der betrokken instanties en een groepeerings tot verdediging hunner interessen, zoo goed als ontbrak tot in 1931.

Dank aan de doorstastende werking van den heer minister Lippens kwam eindelijk in 1931 een nationaal en officieel organisme tot stand, dat de Belgische toeristische belangen tegelijkertijd met die van het groothertogdom Luxemburg zou behartigen en dan ook de benaming kreeg van Belgisch-Luxemburgschen Dienst voor Toerisme, meer bekend als « Oblut ».

De verdediging van het beheer van onze toeristische belangen werd tot in 1935 aan dit organisme alleen toevertrouwd.

In dat jaar, met den heer minister Spaak aan het hoofd van het departement van verkeerswezen, werd de noodzakelijkheid ingezien, enerzijds, de kredieten voor de toeristische propaganda merkkelijk te verhogen, en, anderzijds, het binnenlandsche ontvangstoerisme, met zijn provinciale federatie en plaatselijke vereenigingen voor vreemdelingenverkeer officieel te organiseren. Te dien einde werd

aan het departement van verkeerswezen een vierde bureel toegevoegd, dat sedertdien, den Dienst voor toerisme en hotelwezen uitmaakt.

Buiten de binnenlandsche organisatie en propaganda zou deze dienst ook de werking van den « Oblut » steunen en nagaan, terwijl laatstgenoemd organisme de buitenlandsche diensten en propaganda in zijn bevoegdheid behield.

De internationale tentoonstelling van 1935 te Brussel bracht middertijd eens te meer op het voorplan het bijzonder groot belang van 's lands economie van een rationeele uitbating onzer toeristische voordeelen en mogelijkheden.

Toen de heer minister Marcel-Henri Jaspar het toerisme in zijn bevoegdheid kreeg, aarzelde hij niet een krachtigen impuls te geven aan deze nationale nijverheid, een der voornaamste van ons land. In 1937, was ons toeristisch seizoen minder gelukkig uit redenen van verschillende aard, waaronder de devaluatie der Fransche, Nederlandsche en Zwitsersche munt, en bijzonder door de tentoonstelling van Parijs; 1938 viel ook niet mee, niet-tegenstaande de inspanning door de betrokken instanties geleverd en de voetstappen die aangewend werden om een toeristische politiek van samenwerking en verstandhouding te bewerken.

Het was aangewezen dat in dezen zin besluiten moesten genomen worden die den hachelijken toestand van ons hotelwezen en van onze toeristische nijverheid gunstig zouden beïnvloeden.

Nu, staan we vóór het nieuwe toeristische seizoen 1939.

Onder welke voorwaarden gaat deze nieuwe campagne zich aanzetten? Laten we direkt antwoorden dat de voortekens ons gunstig schijnen.

Het is hier onnoodig in te gaan op verschillende administratieve voorvallen die in het politiekdomein nogal opzien hebben gebaard en dan ook op diverse wijzen werden gecommenteerd. Het eenige wat hiervan kan gezegd worden is wel, dat zij een minder gunstig licht hebben geworpen op het beheer van het toerisme, en dat dus het openbaar vertrouwen in dit beheer geschokt werd.

De reorganisatie der toeristische diensten, sedert lang gewenscht, bleek dringend noodig te zijn.

Na een lang en zorgvuldig onderzoek en studie, is de huidige titularis van het departement van verkeerswezen, groot meester van ons nationaal toerisme, de heer minister Marck er toe overgegaan de noodige reorganisatie aan te vatten. Wij hopen nu van harte dat deze reorganisatie een eendrachtige werking en een gezonde toeristische politiek zal als gevolg hebben en vormen de beste wenschen voor deze werking.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — Een koninklijk besluit daaromtrent is eergisteren verschenen.

De heer Philips. — Des te beter, mijnheer de minister. Het weze ons echter vergund te vragen dat over de toeristische politiek die gevolgd gaat worden, men ons uitvoerige inlichtingen zoude geven, en dat verdragende beslissingen niet enkel in besloten kring zouden genomen worden.

Het welvaren van het nationaal toerisme is een zaak van openbaar belang die aan de gansche gemeenschap ten goede komt, en die gemeenschap heeft beslist het recht te weten welke wegen gevolgd worden om dit welvaren te verzekeren.

Een volgend punt dat ons verhooren in het toeristisch seizoen 1939 mag versterken bestaat uit de buitengewone grootsche feestelijkheden die dit jaar in ons land zullen plaats hebben.

Buiten de meer gewone toeristische aantrekkelijkheden brengt 1939 ons de inhuldiging van het titanenwerk dezer tijden : het Albertkanaal, en daarbij een prachtige internationale watertentoonstelling te Luik, met een zwaar beladen programma van talrijke feestelijkheden.

Het initiatief van de « Woelige Stede » verdient allen lof, en wij wenschen aan deze tentoonstelling het grootste succes. Ongetwijfeld zal heel het land voordeel halen uit het verblijf der — wij hopen het — zeer talrijke bezoekers en toeristen.

Een verwezenlijking sedert lang betracht, werd dit jaar door de diensten voor toerisme bewerkt, namelijk het toeristisch boekje of « carnet touristique ». Dank aan de medewerking van openbare en private besturen en instellingen zullen de vreemdelingen van talrijke voordeelen en gunstprijzen genieten bij het bezoeken van ons land. De verleende voordeelen zijn waarlijk zeer belangrijk. Om het sukses van dit toeristisch boekje te verzekeren, dient er op gewezen dat de voordeelen er aan verbonden, tijds en op nieuwe schaal in het buitenland bekend worden gemaakt, zóoniet loopen wij gevaar het fiasco der benzinekaart 1938 te zien vernieuwen, aan dewelke onvoldoende en te laatijdige ruchtbaarheid werd gegeven.

Hoogvermelde punten, en misschien nog andere die ons ontsnappen, laten ons verhoopen dat 1939 op toeristisch gebied de ongunstige seizoenen van 1937 en 1938 min of meer zullen vergoeden.

Het is een vanzelfsprekend feit dat, bijzonder in deze tijden van rekzaam en publiekheid, de toeristische voordeelen en aantrekkelijkheden van een land op groote schaal moeten bekendgemaakt worden aan buitenlandse toeristen en reislustigen.

De noodige ruchtbaarheid wordt aan ons nationaal toerisme gegeven of zou moeten gegeven worden, door de toeristische propaganda, even van zelfsprekend hangt deze propaganda af van de geldelijke middelen die om haar verwezenlijking ter beschikking gesteld worden.

Welke spijtige vaststelling moeten wij echter voor 1938 in dit domein doen? Waar wij, voor de bevordering van het toerisme in 1931 een toelage vinden van 500.000 frank zien wij deze toelage onder de krachtadige aansporing van helderziende, aansprakelijke personen geleidelijk klimmen tot : in 1935, ongeveer 2 miljoen; in 1936, ongeveer 4 miljoen; in 1937, ongeveer 5 miljoen; in 1938, ongeveer 6 miljoen, om dit bedrag, na 1937 en 1938, twee zeer ongunstige crisisjaren voor de toeristische nijverheid en het hotelwezen, voor 1939 te zien slinken tot ongeveer 4 miljoen, 't is te zeggen een vermindering van een derde op de vorige begroting.

Het is hier de plaats een oogenblik blijven stil te staan bij zulke spijtige vaststelling; alhoewel het moeilijk schijnt juiste cijfers te kunnen aanduiden, lijdt het geen twijfel dat andere landen, waar de uitbating van het toerisme als een bron van nationale inkomsten wordt aanzien, in vergelijking met België, veel hoogere bedragen aan hun toeristische organisatie en propaganda toekennen.

In evenredigheid met die zwaar concurrerende landen, zou België jaarlijks aan zijn toerisme niet 5 à 6, maar 12 à 15 miljoen moeten besteden.

Zoover reiken nochtans onze begeerten niet, maar wij willen hier met klem herhalen dat, zoo er in 's lands begroting besparingen waren te doen, deze voorzeker niet mochten gedaan worden op de reeds onvoldoende begroting van het toerisme.

Onze gemeenschap schijnt het belang van het toerisme en het vreemdelingenverkeer al te licht over het hoofd te zien.

Het is niet genoeg bekend dat een gunstig seizoen voor België een inkomst beteekent van circa 500 miljoen — een half miljard — door de buitenlandse bezoekers naar België ingevoerd en daar verteerd. Dit zijn nochtans officiële cijfers. En deze vorm van buitenlandse uitvoer komt niet alleen ten goede aan hoteliers, restaurateurs en herbergiers, maar aan alle verwante handels- en nijverheidstakken, en bijzonder aan onzen beproefden middenstand; hij verwerkt en bezorgt werk en verdiensten aan talrijke werklozen; de Staatskas zoowel als die der provincien en der gemeenten vinden een bron van inkomsten in allerhande takken en belastingen, die een gunstige uitbating van het toerisme meebrengt. Deze gunstige uitbating helpen verzekeren is dus niet alleen een plicht, maar ook een reendeerende zaak.

Voor wie min of meer met het buitenlandsch toerisme bekend is, in het buitenland gereisd of verbleven heeft, staat het vast dat de Belgische toeristische propaganda buiten onze grenzen totaal onvoldoende is, zoowel in hoeveelheid als in gehalte.

Onvoldoende in hoeveelheid, zeggen wij; iedereen die in het buitenland gereisd heeft kan hier van ondervinding spreken.

Het is maar heel uitzonderlijk dat een buitenlandse reisagentschap, een inlichtingsbureau, een groot hotel aan den reiziger een of ander brochure over België of een zijner toeristische streken of centra kan aanbieden.

Maar wel zal men overstelpt worden met documentatie over Frankrijk, Duitsland, Italië, Zwitserland, de Scandinavische landen, Polen, Roemenië, Marokko, enz. Hetzelfde geldt voor onze toeristische affiches, naar gelang er elk jaar ettelijke duizenden in het buitenland worden verspreid, stelt zich dikwijls de vraag waar zij zich zouden bevinden.

Onvoldoende in gehalte, zeggen wij, inderdaad. Zoo wij direkt willen erkennen dat er sedert een paar jaren een merklijke verbetering werd aangebracht aan de uitgave en voorstelling van enkele toeristische brochures, blijft dit nog een spijtige uitzondering. In den regel kan onze documentatie de vergelijking niet onderstaan met het materiaal op groote schaal door de zoeven aangehaalde landen verspreid, dat met bijzonder goeden smaak is opgevat en uitgevoerd, en dikwijls een juweeltje van druk en kunstfoto daartelt.

Wil men nu onze toeristische propaganda in het buitenland bevorderen, dan diene men aan de betrokken instanties de geldelijke middelen te bezorgen om hun toe te laten goed voorgestelde documenten in ruime mate te verspreiden; dat men hier de mogelijkheid bezorge een royale moderne publiciteit te voeren door radio, pers, voordrachten en de aandacht te vestigen op onze kunststeden, onze kunst, onze Ardennen, onze Kempen, ons Maasland; maar eerst en vooral, dat men zorg voor de volledige toeristische uitrusting van het land.

Zeer zeker, hier werd reeds veel verwezenlijkt, maar het mangelt ons nog, en niet het minst in mijn dierbare provincie Limburg, waar het van mooie hoekjes wemelt, aan jeugdburgen, aan goed ingerichte kampeerterreinen, aan bescheiden aangeduide wandelwegen.

Ons natuurschoon wordt te dikwijls vermisst, een baldadige jeugd verniet nog de signalisatie van wegen en aanduidingen van gevaarlijke plaatsen, een plaatselijk chauvinisme belet soms nog samenwerking, kortom onze toeristische mentaliteit is nog niet wat zij zou moeten zijn.

En hier weze het mij vergund de aandacht van de diensten voor toerisme te vestigen op een feit dat nogmaals pleit voor een betere samenwerking tusschen identieke toeristische belangen, n.l. de plaatselijke propaganda.

Kleinere toeristische centra eener bepaalde streek zouden er voor zeker bij winnen zich te groepeeren om gezamenlijk hun toeristische dokumentatie te verzorgen en uit te geven...

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — Volkomen akkoord.

De heer Philips. — ... voorstelling en inhoud, druk en oplage zouden er ongetwijfeld bij winnen. Al te dikwijls ziet men een bijna onbeduidende plaats, ook onbeduidende dokumentatie uitgeven. Dit vormt voorzeker een propaganda « à rebours ».

Dergelijke, ook wel verzorgde dokumentatie, is volgens onze meening ook niet geschikt om in tientallen landen der vijf wereldeelen verspreid te worden, zooals officiële statistieken gewagen. Dit moet voorbehouden zijn aan algemeen toeristische dokumentatie.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — Akkoord.

De heer Philips. — Plaatselijke dokumentatie moet zich beperken tot buurlanden, die voor ons goede klanten zijn, door het feit dat hun gunstige valuta aan hun inwoners toelaat zich in voordelige omstandigheden naar het buitenland te begeven.

En van de buurlanden gesproken, rijst bij ons de vraag : Hoe staat het met onze toeristische uitwisseling met ons groot geboorteland?

Dit land voert ten onzen een machtige propaganda door pers, film, voordrachten, gunstvervoerprijzen, toeristenmarken, enz.

Het zou ons aangenaam zijn te mogen vernemen welke toeristische overeenkomst er getroffen werd, om aan Duitsche onderdanen toe te laten in 1939 een bezoek te brengen aan ons land, en inzonderheid aan de Watertentoonstelling van Luik. Toenogtoe werd door zekere beperkingsmaatregelen deze uitwisseling ten zeerste tegengewerkt.

De factor, het meest rechtstreeks bij het bevorderen van het toerisme geïnteresseerd, is voorzeker ons hotelwezen en de daarbij verwante takken. Volgende punten van deze nijverheid hebben onze aandacht gaande gemaakt : het wettelijk statuut van het hotelwezen met de beste bedoelingen in 1935 ingesteld heeft de verwachte voldoening niet geschonken, noch aan de hoteliers, noch aan de toeristen.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — Volkomen akkoord.

De heer Philips. — Het hotelstatuut heeft vooreerst als wettig erkende hotels en met het officieel schild als dusdanig bekleed, inrichtingen aangenomen waarvan de standing en het gevraagde comfort niet aan de vereisten van een klashotel voldoen.

De heer Delwaide. — Zeer juist.

De heer Philips. — Minderwaardige inrichtingen, talrijke familie-pensioenen hebben de benaming « hotel » ten onrechte verkregen en schaden aldus aan de goede faam van andere ranghotels.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — Daaronder zijn zelfs sommige slechte huizen.

De heer Philips. — Wij zien verder, dat niettegenstaande de moeilijkheden waarmede de reeds bestaande inrichtingen te kampen hebben, te veel hotelinrichtingen ten allen kant oprijzen. De uitbaters doen zich dan een onderlinge zwaarwegende concurrentie aan, waarvan zij het eerste slachtoffer zijn.

Er heerscht daarenbuiten bij ons een verkeerd begrip aangaande de hotelnijverheid.

Iedereen die maar over voldoende kapitaal beschikt kan zich geroepen achten een hotel te openen of over te nemen, zonder de minste voorbereiding of ondervinding in dit geheel speciaal vak.

Wij mogen deze wijze van uitbating wel eens toetsen aan hetgeen in andere, op toeristisch gebied, sedert lang geschoolde landen, bij voorbeeld Zwitserland, gebeurt.

Daarom kunnen wij niet genoeg het te zeldzame initiatief der inrichting van zoogezegde hotelierscholen hier te lande bijtreden. Zij zullen aan nieuwe elementen veel leed en spijt in de toekomst besparen.

Reeds herhaalde malen heeft ons hotelwezen aangedrongen opdat onze beruchte fictieve muntwaarde « de belga » zou afgeschaft worden. Deze benaming heeft aan onze hotelindustrie reeds veel schade berokkend. Vreemdelingen en buitenlandsche toeristen beelden zich nog dikwijls en ten onrechte in, dat de in frank opgegeven reis- en verblijfkosten in België door vijf dienen vernienigvuldigd te worden.

Dergelijk misverstand maakt voor den doorsnee toerist een bezoek en verblijf prohibitief en dient eens en vooral afgeschaft te worden.

Deze hotelindustrie lijdt ook zeer onder de reeds dikwijls besproken alcoholkwesitie. Het lijdt geen twijfel dat de huidige reglementatie totaal onvoldoende is, de belangen van talrijke handelaars schaadt en wetsonduiking in de hand werkt.

Als slogan om vreemdelingen aan te trekken gebruiken wij het welbekende « Komt naar België, het gastvrij land, het land van goed en goedkoop leven, het land der brede vrijheid ».

Eens in onze gewesten nochtans kan een vreemdeling, een toerist, iemand dus die wij als een betalenden gast moeten aanzien en behandelen, openbaar geen alcohol gebruiken zonder zich bloot te stellen aan rechterlijke vervolging.

Een vreemde wijze van de gastvrijheid te beoefenen!

Verder ontbreekt het niet aan gelegenheden of clubs waar, in het geheim of na inschrijving *pro forma*, alle consumpties verbruikt kunnen worden.

Deze reglementering is amoraal en berooft de Staatskas, in deze tijden van inkrimpingen en besparingen, van belangrijke inkomsten. Zij is kinderlijk en nadeelig voor onze toeristische en hotelindustrie en vereischt een spoedige en redelijke herziening.

Het inlandsch en volkstoerisme moet ook de belangstellingen van de diensten voor toerisme blijven genieten. Het inrichten der arbeidersvacanties en der betaalde verloven heeft aan onze werkende klassen, bedienden en arbeiders, de mogelijkheid verleend een gezonde, opwekkende en leerrijke ontspanning te geven.

Op dezen weg moet voortgegaan worden opdat ons volk een gezond en sterk volk zou blijven. De provincies volgen deze richting en, voor wat Limburg betreft, durf ik hopen dat ook het door de provincie aangekochte domein, bestemd als tehuis voor arbeidersvacanties, vanwege den betrokken dienst, de noodige hulp en medewerking zal verkrijgen.

In het kader van ons inlandsch toerisme hebben wij nog een paar desiderata's uit te drukken.

Eerstens de synchronisatie der scholenverloven, die tot de bevoegdheid van het departement van onderwijs behoort. De vacatieverplaatsingen van ouders en kinderen, een niet onaanzienlijk deel onzer toeristische economie, lijden ten eerste onder het gebrek aan eenheid der verlofperioden onder onderwijsgestichten van alle graden.

De heer Delwaide. — Zeer juist!

De heer Philips. — Niettegenstaande de plaatselijke moeilijkheden, moet deze eenheid kunnen bewerkstelligd worden in aller voordeel.

Het tweede punt valt in de bevoegdheid van den heer minister van landsverdediging en zou kunnen betiteld worden als « Toerisme en ontspanning van militairen ».

Op het programma der ontspanningsuren van onze militairen zouden begeleide bezoeken aan de toeristische merkwaardigheden hunner garnizoenplaatsen moeten voorkomen. In samenwerking met de plaatselijke toeristische diensten zouden deze bezoeken bij voorkeur buiten het toeristisch seizoen kunnen geregeld worden. Zoo werkt men en kweekt men den toeristischen geest bij ons volk aan.

Om nu het belang der kunst, historische en folkloristische feesten even aan te raken, ten overstaan van het toerisme lijkt dit ons bijzonder groot. Daarom drukken wij den wensch uit dat, daar waar het eenigszins kan, en waar het belangrijke en degelijk ingerichte feestelijkheden betreft, deze door de betrokken departementen jaadwerkelijk zouden gesteund worden. En ik roep hier de aandacht op het voornemen dat in Limburg bestaat de grootsche feestelijkheden der inhuldiging van het Albertkanaal doen gepaard te gaan met een « Tentoonstelling van het Limburgsch kultureel bezit », dat in den geest der promotors, een bijzonder belangwekkende verwezenlijking zou worden.

Vooraleer te sluiten weze het mij vergund een woord te zeggen van mijn Limburg.

Het laatste gekozen in de toeristische beweging hier te lande, haalt het, dank zij een ernstige opgevatte en wijskrachtig doorgedreven werking, zijn achterstand met reuzenschreden in. Ik dring hier aan opdat de diensten voor toerisme deze actie en haar verwezenlijkingen zouden in bijzondere aanmerking willen nemen, en medewerken om aan « Toeristisch Limburg » de plaats te geven welke het rechtmatig toekomt. Het is me aangenaam kunnen vast te stellen hoezeer het mooie en gastvrije Limburg wordt op prijs gesteld door onze Nederlandsche vrienden en buren. (Zeer wel rechts.)

Dat onze eigen landgenooten zich nu ook komen vergaaren van het schoone onzer kunststeden, waaronder Tongeren, België's oudste stad, van onze prachtige en afwisselende landschappen en Kempen,

Maas- en Jekervallei en Haspengouw, van onze groote werken van Albertkanaal, binnenhavens, tuinsteden, van ons ongerept natuurschoon en onze gezonde en verpoozende zomerverblijfsplaatsen.

Limburg is lijk een parel aan de kroon onzer toeristische gewesten, haar bescheiden glans is de weergave van den hoofdschen eenvoud dezer gouw, eenvoud die in onze tijden bijzonder zijn eigen en diepe bekoring heeft.

Ik wil nu besluiten met de vaste overtuiging dat mijn rede bewezen heeft hetgeen ik in mijn inleidend woord in vooruitzicht stelde, namelijk dat mijn tusschenkomst van opbouwenden aard zou zijn.

Zoo ik me een zekere kritiek geoorloofd heb, heb ik ook lofwaaardige verwezenlijkingen aangehaald; en waar veranderingen of verbeteringen te pas kwamen, ook praktische middelen aangeduid.

Ik heb me enkel door één beweegreden laten leiden: het bevorderen van ons nationaal economisch welzijn, door het bevorderen van het toerisme en het vreemdelingenverkeer; daar dan moeten ook de mogelijkheden beantwoorden aan hun noodzakelijkheid en de verwezenlijkingen aan hun verwachtingen. (*Applaus op talrijke katholieke en liberale banken.*)

De heer voorzitter. — Het woord is aan den heer Leuridan.

De heer Leuridan (op het spreekgestoelte). — Mevrouw, mijne heeren, in het raam van deze begroting komt eerst de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen in aanmerking.

Ze werd ingesteld als zelfstandige inrichting door de wet van 23 Juli 1926.

De Staat, die de grootste aandeelhouder is, heeft, naar mijn meening, de plicht mede een oog in het zeil te houden opdat het beleid er van op een ernstige wijze geschiede.

Het is dan ook de algemeene vergadering van aandeelhouders die ieder jaar plaats heeft, dit ingevolge artikel 32 der statuten, welke ontlasting geven moet en de balans, winst- en verliesrekening goedkeuren.

De twee eerste jaren ging zulks goed, doch vanaf 1929 werd er vanwege aandeelhouders verzet aangeteekend omdat het beheer een afkeurenswaardige richting had aangenomen.

Alles ging echter uitstekend; de uitbatingssuitslagen waren schitterend, want op vier jaren tijd werd een winst geboekt van 1.637.509,000 frank.

De economische inzinking zou zich echter ook bij de Nationale Maatschappij der Spoorwegen doen gevoelen; zulks moest deze er toe aangezet hebben voorzichtig te zijn in plaats van onbesuisd te handelen zooals ze nu gedaan heeft: sommen te nemen om ieder jaar aan de ambtenaren van rangen I en II uit te deelen, onder voorwendsel dat hun loonen te laag waren; dit noemt men gratificaties of nog wel extra-vergoedingen.

Het is een grove missing geweest niet in te gaan op het verzoek van de aandeelhouders om deze sommen in kas te houden.

De verwikkelingen op die vergaderingen deden zich meer voor wanneer ieder jaar, vanaf 1931, de Maatschappij van Spoorwegen met verlies werkte, tot het boekjaar 1937 inbegrepen, 822 miljoen 700,000 frank. Niettegenstaande dit deficit bleven de uitkeeringen aan de hoogerbedeelde ambtenaren behouden.

Men roept steeds in dat de binnenscheepvaart en het autovervoer de spoorwegen den loef hebben afgestoken.

Het is onbetwistbaar dat deze mededinging nadeelen heeft veroorzaakt, maar er zijn ook andere feiten die in groote mate daartoe hebben meegeholpen.

De Nationale Maatschappij heeft van die toestanden misbruik weten te maken, en is begonnen met de uitwerking van een herinrichtingsplan.

Verschiende maatregelen werden getroffen: diensten van klerken werden omgevormd in diensten van aangestelden; verstandige werklieden werden aangeduid om den dienst van aangestelde te verzekeren; onderstationscheifs 1^{ste} klasse moeten afgeschaft worden en vervangen door 2^{de} klasse, zelfs worden adjunct-stationscheifs vervangen door toezichters over de rangeeringen; benoemingen werden stopgezet, zooals de regelmatige bevordering van treinwachters tot de bediening van hoofdwachter.

De inkrimpingen moesten meer en meer doorgevoerd; daartoe was een geneskundige dienst een welgekomen middel.

Werklieden werden medisch onderzocht, er werd bevonden dat zij niet meer geschikt waren om hun dienst op volledige en onafgebroken wijze te vervullen; er werd hun voorgesteld voor 75 t. h. van het loon te werken; bij weigering werden ze vroegtijdig gepensioneerd, doch... zonder vervangen te worden.

De effectieven werden door mekaar gegooid, en zoo komt het dat bijna niemand meer thuis hoort in het vak dat hij thans moet bekleeden.

In groote mate werden zij naar den dienst der baan gezonden, wat ze niet vertrouwd zijn met deze ambtsbezigheden en alzoo een gevaar meebrengen voor de veiligheid der reizigers en ook voor hun eigen veiligheid.

Het personeel ziet met onzekerheid de toekomst in.

En de voorloopigen? Hoe heeft men met deze categorie van agenten gesold? Meer dan tien jaren staan zij ten dienste van de maatschappij en ieder jaar worden zij huiswaarts gezonden, natuurlijk in de wintermaanden.

De Nationale Maatschappij stoort zich niet aan de ellende die in honderden huisgezinnen heerscht.

Het antwoord dat de heer minister van verkeerswezen me komt te geven in het *Bulletijn der Vragen en Antwoorden*, nopens deze afdankings- en verplaatsingsstortvloed, bevestigt voer de zooveelste maal de treurige vaststelling: de minister is nul in de cijfersom der N. M. B. S. De Staat mag helpen betalen, maar zwijgen moet hij! In alle geval, niet bevelen!

Indien de Nationale Maatschappij inderdaad een instelling is van openbaar nut, dan had zij ook aan een gebiedenden plicht te voldoen met gansch het jaar aan haar personeel werk te verschaffen.

Door de afdanking van het voorloopig personeel moet men stielmannen in hun plaats zetten en worden de effectieven van hoofd- en stelplaatsen verminderd, met het gevolg dat het personeel dat overblijft het werk onmogelijk kan doen; vandaar bestraffing om te weinig werkvoortbrengst.

De afschaffingswoede wordt tot het uiterste doorgedreven: door de Nationale Maatschappij werd een speciaal bureau opgericht met de zending voor de er aan verbonden bedienden, die men « versnellers » noemt, overal nog verdere afschaffingen door te voeren.

Het is bedroevend na te gaan hoe door die « versnellers » potstierlijk uitgepluisd wordt, op hoeveel tijd een reiskaart kan gegeven worden; hoeveel tijd het in- en uitstappen van de reizigers duurt; hoeveel tijd een smeerder noodig heeft om een fakkel aan te steken, de seinladder op te gaan en het seinlicht te ontsteken; hoeveel tijd een lader noodig heeft om een collo te laden, dit naar den trein te brengen en met de kar terug te komen; dit alles om te snuisteren naar mogelijke en onmogelijke personeelsafschaffingen. 't Is de mindere werkmans en bediende die hoeft op straat gezet te worden?

Is het dan niet onaantvaardbaar dat wanneer alles in het werk wordt gesteld om het effectief tot een strikt minimum te herleiden, er toch overgegaan wordt tot allerhande benoemingen van hogere ambtenaren, lijk het verleden jaar het geval is geweest?

Moet het dan niet gezegd dat juist door het slecht beleid van de spoorwegen thans de noodklok wordt geluid onder de leuze: Help den spoorweg redden!

De financiële ontreddeering moet nog gezocht worden in allerlei andere wantoestanden. Laat ze ons even onderzoeken.

In de hoofdwerkplaatsen werd werk onttrokken om het aan de private ondernemingen te geven.

Herstellingen aan rijtuigen die in de herstellingswerkhuizen kunnen gedaan worden, worden toevertrouwd aan de privaatsinstellingen; sommige machines blijven ongebruikt te roesten staan, om het werk aan de privata-industrie te kunnen geven.

De wantoestanden bestaan niet van gisteren; zij bestaan van in 1933.

Inderdaad, toen kwam de electrificatie onder de lens, en er werd op de vergadering van aandeelhouders geprotesteerd tegen den prijs van den stroom en tegen de aanduiding van een hoofdingenieur die een jaarwedge werd toegezegd van 120,000 frank per jaar.

Er werd niet eens uitgemaakt of die hoofdingenieur een ernstige studie had gedaan om den voordeligsten kostprijs te bepalen.

Onder meer heeft *De Eendracht* van 14 September 1933 er op gewezen dat het Syndikaat der electriciteitstrust de bezoldigde studie voor het aanleggen der lijnen en afleidingsstations, alsmede de voorbereiding der bestellingen ter hand had genomen, en dat langs den anderen kant een speciale commissie belast werd met de studie betreffende den billijksten prijs voor den te leveren stroom.

Waarom dan nog een hoofdingenieur aangesteld aan 120,000 frank met het oog op besparing?

Is het dan toch waar dat deze benoeming gebeurde omdat deze hoofdingenieur in de Gas- en Electriciteitsmaatschappij aan den kant werd gezet, maar niet om zijn kennis inzake het tractievraagstuk?

De aandacht werd er op gevestigd dat bij het oprichten van een electriciteitscentrale de stroom 16 centiemen de kilowatt zou gekost hebben, zelfs indien buiten de te leveren beweegkracht van den trekdienst, de electricische stroom zou geleverd worden aan andere langs de lijn Brussel-Antwerpen gelegen diensten, wat een winst betekende van omtrent 300 miljoen per jaar.

Waarom werd zulks niet gedaan?

Omdat er in den beheerraad leden zetelden die er belang bij hadden dat de stroom door de electriciteitstrust geleverd worde!

Verschiende berekeningen werden destijds door een bevoegde kracht gedaan, en deze heeft uitgemaakt dat de stroom kon geleverd worden aan 28 centiemen, 20 centiemen, 19,6 centiemen en 18 centiemen per kilowatt. Waarom dan meer uitgegeven, tegen het belang van de Nationale Maatschappij?

Tijdens de algemeene vergadering van aandeelhouders voor het boekjaar 1935 werd er kritiek uitgeoefend over het feit dat de overeenkomst met de electriciteitsmaatschappij afgesloten den prijs

bepaalde op 26 centiemen, en dat er 33 centiemen betaald werd of 7 centiemen per kilowatt-uur méér, en dit op een totaal van 9,054,748 kilowatt-uur.

Een tweede feit, de electrificatie, scheen aanstekelijk te hebben gewerkt op menschen wier stiel het is te « exploiteeren », 't is te zeggen overdreven winsten op te strijken.

Wij herinneren ons nog zeer levendig dat de pers het een schandaal heette dat vreemde produkten moesten gebruikt worden voor de bekleding der nieuwe metalen rijtuigen, niettegenstaande Belgische nijveraars beterkoop waren met even goede grondstoffen.

Meermalen werd gevraagd de metalen rijtuigen te laten vervaardigen aan Belgische fabrieken en, voor wat mogelijk was, aan de spoorwegwerkhuizen.

Inderdaad, er werd in den beginne een bestelling toevertrouwd van duizend metalen rijtuigen, maar — altijd hetzelfde — het winstbejag komt steeds op het voorplan.

De directie van het materieel kende voor het leveren van springveeren een monopolie toe aan een Fransche firma; méér nog : door het aanhoudend verzet vanwege de Belgische firma's, richtte de Fransche firma een Belgische filiaal op met een kapitaal van 200,000 frank, waarvan méér dan de helft in handen was van de Fransche firma.

Zoo brak De Eendracht van 21 September 1933 een lans ten voordeele eener rechtvaardige zaak, wanneer zij schreef dat de Nationale Maatschappij 233 frank betaalde, terwijl aan Belgische firma's slechts 155 frank diende betaald, zoodat aldus in één jaar tijd omtrent 1 miljoen méér betaald werd.

Aan alles komt echter een einde, ook aan dat bevoorrecht stelsel van monopolie, en alras werd er overgegaan tot aanbestedingen, met als slotom dat, door een vergissing in het lastenkohier begaan, de aanbesteding aan de Fransche firma werd toegekend, 't zij een meerdere uitgave van omtrent 500,000 frank.

« Het dient nochtans gezegd », zoo schreef een syndikaal blad waarvan leden zetelden in den beheerraad alsmede in het bestendig comité van de Nationale Maatschappij, « dat sinds de oprichting van de Nationale Maatschappij, ambtenaars gevonden zijn die, zich bevindende in onzekere situaties voor de verzekering van hun toekomst, niet meer kunnen onderscheiden of de nauwgezetheid en de eerlijkheid nog hetzelfde karakter hebben dan onder het Staatsregiem.

» Het blijkt dat de bestellingen van materieel en grondstoffen méér en méér voorbehouden worden aan maatschappijen of nijveraars die vertakkingen hebben met de trusts of andere financiële organisaties.

» De aanbestedingen zijn nog enkel een doorgewone formaliteit om de vormen na te leven. Bij al de onderhandelingen omtrent het afsluiten van aankopen begint het steeds moeilijker te worden de richtlijnen te onderscheiden die de ambtenaars volgen of moeten volgen. »

De heer Van Hecke, verslaggever. — Dat zijn grove beschuldigingen.

De heer Leuridan. — Zeer grove, mijnheer de verslaggever, en mijn bedoeling is zoodanig veel stof op te jagen dat er zou klaarheid aangebracht worden tengevolge van deze vranke tusschenkomst.

De heer Van Hecke. — Wat mij betreft, denk ik dat die beschuldigingen niet berusten op ernstige gegevens.

De heer Leuridan. — Mijnheer de verslaggever, u moogt niet vooruitloopen op het onderzoek! Ik wensch uit den grond van mijn hart dat, tengevolge van deze aantijgingen er een flink, onbeperkt en onpartijdig onderzoek zou geschieden, zoodat gij thans moet wachten met uw gevolgtrekkingen tot de besluiten van dit onderzoek zullen gekend zijn.

Ik treed op als beschuldiger.

De heer Van Hecke. — Het onderzoek werd ingesteld.

De heer Leuridan. — Neen. Niet grondig en niet doorgedreven tot aan het einde.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Beschuldigingen van dien aard werden mij overgemaakt door een bepaalde vereeniging. Ik heb gevraagd dat mij naam, datum en feiten zouden worden aangeduid opdat ik een onderzoek zou kunnen instellen. U begrijpt dat het niet opgaat mij een onderzoek te vragen op grond van vage beschuldigingen. Ik kan toch niet overgaan tot ondervraging van de 60,000 leden van het personeel van de maatschappij wanneer mij geen preciese feiten worden aangehaald.

De heer Leuridan. — Mijnheer de minister, voor elk van de aangehaalde feiten zal de volledige aanwijzing geschieden. Dat alles zal u overhandigd worden.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Ik verwacht het.

De heer Leuridan. — Bij de N. M. B. S. bestaat een college van commissarissen belast met de controle van alles wat de maatschappij aanbelangt.

Ik herinner me nog heel goed dat eens door een aandeelhouder de vraag werd gesteld of dit college wel in geweten kon zeggen, alles juist te hebben bevonden.

De vraag was doeltreffend!

Reeds in 1933 werd er geschreven dat alles zonder controle gebeurde en dat de Nationale Maatschappij de facturen kon betalen en de minister met gesloten oogen de kontrakten mocht ondertekenen.

Er werd vroeger reeds aan toegevoegd dat : « door de centralisatie van bijna al de nijverheden die iets of wat belang hadden in de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, alle concurrentie uitgeschakeld wordt ».

Mogelijk wisten de aandeelhouders niet juist wat er gebeurde, doch wanneer wij nogmaals een tekst ontleenen aan het blad van hetzelfde syndikaat, dan moet men zeggen dat hij juist is, daar deze beheerders, ingevolge artikel 21 der statuten, mede deelnemen aan de vergaderingen die in het belang van de maatschappij gehouden worden.

Zoo een paar van deze gecentraliseerde lichamen halen ieder jaar circa 150 miljoen winst uit onze zieltogende maatschappij.

Verleden jaar werden erge beschuldigingen geuit die vanwege de regering dienen onderzocht. Wij lezen in het blad van het Nationaal Syndikaat van 27 October 1933 :

« Diezelfde heeren verwezenlijken bovendien ook nog onrechtstreeks aanzienlijke winsten door de politiek van lage tarieven. Hun politiek is dus, zoo duur mogelijk leveren aan de Nationale Maatschappij van Spoorwegen, en anderzijds haar de laagst mogelijke tarieven betalen. »

De politiek, mijne heeren, is ook een der oorzaken van het tekort!

De leiders van de Nationale Maatschappij wisten heel goed wat ze deden toen zij er in lukten de parlementaire controle uit te schakelen. Het parlement was hun goed genoeg om voordeelige leeningen toe te staan die dan ook overdreven winsten naakten.

Andere oorzaken : onbevoegdheid en mange aan verantwoordelijkheidsgedrag.

Wij weten welke waarde aan verklaringen van bestuurders der spoorwegen mag gehecht worden.

Alles zou in het werk worden gesteld om de bezuinigingen tot het maximum op te voeren.

Indien er doelmatige controle bestaat, hoe is het dan mogelijk dat de bestellingen betreffende het bouwen van 120 nieuwe metalen rijtuigen reeds in de maand Juli l.l. werden verzonden, dan wanneer de studie der plans op het einde van 1933 nog niet beëindigd was?

Zekere bestellingen werden reeds viermaal gewijzigd, andere kunnen niet niet uitgevoerd worden en nog andere brengen een merkkelijk verlies mede.

Eénzelfde opmerking voor de koninklijke rijtuigen te Mechelen. Alles laat toe vast te stellen dat wij het met leiders te doen hebben die in averechtsche orde uitbaten.

Bezuinigingen? Op welke wijze?

Ieder jaar wordt er overgegaan tot afschaffingen van overwegen; aldus, een overwegwachter afschaffen is een besparing van 15 fr. daags.

Ten einde gemeenschappelijke veiligheid te verzekeren worden verwittingsseinen vastgezet, zoodat de treinvoerder aan elken onbewaakte overweg stapvoets moet rijden.

Dit brengt per onbewaakte overweg een verlies mede van 100 kgr. per stilstand, plus de gevaren die er uit voortvloeien. Zie t. a. wat de heer verslaggever over het afschaffen der overwegen zeer gevat zegt. Er geschiedt geen degelijk nazicht.

Moeten wij dan een oogslag werpen op wat gebeurt in de middenwerkhuizen, waar, onder meer, stoffen bestemd voor tweede klasrijtuigen werden samengepakt en daarna verbrand, wellicht uit spaarzaamheid?

En wat schuilt er achter de leveringen van brons?

Gewoonlijk werden de bestellingen toevertrouwd aan een en dezelfde firma gelegen te Gent, onderverdeeld in vier groepen.

Alvorens een levering aanvaard werd, was het de gewoonte van den directie-ambtenaar, een proef van zes maanden te vergen.

Van de firma in kwestie werd ook een waarborg geëischt van 1 miljoen, bedrag dat te hoog werd bevonden en door toedoen van een ambtenaar gebracht werd op 500,000 frank; deze ambtenaar zou een hoofdingenieur zijn.

De proef was nog niet ten einde of het kontrakt, dat handelde over de « omvorming van schroot, brons en wit metaal », kreeg uitvoering, en alles werd ter beschikking gesteld van de firma.

In plaats van nu waarde voor waarde te leveren, vroeg de firma 20 t. h. meer, wat op 5,000 kilogram een deficit voor de Nationale Maatschappij betekende van circa 125,000 frank, het verschil dat ontstond tusschen den verkoopprijs koper en den koopprijs schroot diende in geld bijgelegd.

Daarover scheen niet de minste controle te bestaan; nog erger, er werd op een bepaalden tijd gevraagd of die bestellingen gecontroleerd werden; het bleek dus duidelijk, door dezen onstanen twijfel, dat er iets niet in den haak was, wat begrijpelijkerwijze tusschen twee ambtenaren geregeld werd.

De dienst van financiën was plots de meening toegedaan dat er diende overgegaan tot aanbestedingen.

Aldus, werd in den loop der maand October 1938 een aanbesteding gedaan van schroot, koper en brons, waaraan de Gentsche firma deel nam, en nog een konkureerende firma.

Niettegenstaande de tweede 40 frank per ton lager stond, werd de helft toegezegd aan de Gentsche firma, de andere helft aan de mededingende, met één woord, alles kwam terecht bij denzelfden beheerder, daar hij beheerder was van beide firma's.

Is het soms niet waar dat onlangs nog een aanbesteding werd uitgeschreven voor het leveren van brons, koper en zuiver lood en dat een scheikundige ontleding het geleverde waar afkeurde; dat tweemaal een tegenonderzoek werd gegeven, en dat, nadat de afkeuring werd bekrachtigd, de firma een boete opliep van 40,000 frank?

Is het waar dat de afgekeurde waar nadien toch werd geleverd en de boete niet betaald?

Is er controle? Als men nagaat dat een inspecteur met een jaarwedge van 54,000 frank onregelmatigheden kon plegen in machinesaankoop, en dat hij na de openbare aanklacht van... een aandeelhouder werd afgezet?

Een werkmag, zonder vergoeding, zelfs geen landbouwer helpen, maar een ambtenaar was het toegelaten nog een twintigtal andere posten te bezetten.

Is dat niet een echte warboel bij de spoorwegen?

De zieltogende maatschappij roept nu: « Mannen van het spoor, allen aan het touw! »

Tijdens een lezing te Antwerpen heeft de heer directeur-generaal onder meer gezegd:

« Door de vergelijking van de twee wijzen van beheer, Staat en Nationale Maatschappij, zullen wij bewijzen dat de wetgever in 1926 wijs handelde toen hij zijn vertrouwen stelde in een industriële exploitatie van het spoorwegnet. »

Dit vertrouwen werd beschaamd door die ambtenaren welke een profiteursrol hebben gespeeld. Daarmee, ik leg er nadruk op, breng ik hulde aan al de ambtenaren die steeds in eer en geweten de maatschappij en het gemeene best hebben gediend. De schurftige schapen zijn ook voor hen een vervelende lastpost. Zij moeten ons bijspringen om de wijnpotterij en de verkeerde praktijken te ontdekken en uit te roeien.

Het tekort dat de Nationale Maatschappij maakte op het reizigersverkeer, of 400 miljoen, werd ingewonnen op het personeel volgens een mededeeling van het *Bulletijn van den Publiciteitsdienst* dd. 15 Juli 1938.

Het personeel werd reeds verminderd met 24,402 eenheden.

De Nationale Maatschappij verliest per dag 1,000,000 frank of het brood van 20,000 werklieden per dag.

Mijnheer de minister, ik ben er van overtuigd dat gij zelf de toestanden begrijpt die thans aan bedoelde maatschappij heerschen. De heer verslaggever zegt het als volgt:

« Zoals wij er in onze voorgaande verslagen op wezen, werden de kostprijzen in de mate van het mogelijke verminderd, dank zij een betere benutting van personeel en materieel. Van dien kant, heeft de Nationale Maatschappij soms zelfs de redelijke grenzen overschreden, want zij heeft haar rationalisatie- en besparingsmaatregelen zoover gedreven, dat protest werd uitgelokt vanwege haar werklieden, de verbruikers en de bezitters van grond langs de spoorbaan. De Nationale Maatschappij is er aldus toegekomen de getalsterkte van haar werklieden te herleiden tot de noodwendigheden van het verkeer, dank zij de invoering van een zeer lenige methode van aanwerving, gesteund op de invoering van tijdelijke werkkrachten. Deze methode levert niets dan voordeel op voor de Nationale Maatschappij, doch het is te betreuren dat dit slechts geschiedt ten nadeele van de economische veiligheid der werkkrachten. »

Gij zult best er van overtuigd zijn dat het niet schitterend is met het financieel beleid, en ik durf dan ook op u rekenen opdat gij zoudt overgaan tot het oprichten van een parlementaire onderzoekscommissie om daarover een grondig en onpartijdig onderzoek in te stellen. Die helpt betalen mag toch helpen zoeken naar de gekochte middelen om het faliet te ontgaan.

ANN. PARLEM. CH. DES REPR. — SESSION ORDINAIRE DE 1938-1939.
PARLEM. HAND. KAMER DER VOLKSVERT. — GEWONE ZITTIJD 1938-1939.

De Staat, die de grootste aandeelhouder is, moet het recht hebben toezicht uit te oefenen en wanneer wij ons herinneren dat er werd gezegd dat ook de spoorwegmaatschappij een glazen huis moet zijn, dan meenen wij dat de beruchte geldmuur rond een aanzienlijk deel van dit glazen huis het gezicht verspert.

Hoeft het er bijgevoegd, om mijn betoog over deze maatschappij te sluiten, dat wat de toepassing van de wet op het gebruik der talen aangaat, er nog zeer veel niet in orde is? Wij erkennen de krachtadige houding van minister Marck op velerlei gebied, in deze kwestie, doch overal vindt men nog Vlaamsch onkundige ambtenaren die met het publiek of met Vlaamsch personeel in aanraking komen, maar die voor hun overtredingen van de taalwet niet bestraft worden. Ze zijn op hun plaats niet meer in Vlaanderen! Het wordt hoog tijd dat passende maatregelen worden getroffen om hieraan eens en voorgoed te verhelpen.

Wij verwachten zeer krachtadige maatregelen vanwege den heer minister van verkeerswezen; die hoop is gewettigd, dewijl hij reeds kranig en doortastend is opgetreden. Dankbaar kijken wij naar zijn werk in de stations: de volledige vervlaamsching van alle opschriften.

Het tweede deel van mijn beschouwingen bevat enkele punten betreffende het zeewezen, en vooreerst het loodswezen te Oostende. Bij de bespreking der vorige begroting kloege ik de stelselmatige overtreding aan van de taalwet door den Waalschen directeur van het loodswezen aldaar. De heer minister heeft toen beloofd de zaak in regel te brengen. Hoeveer staan wij nu? Net zoover als toen. Ik zei toen dat er aanhoudend vertaald werd.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Gij vergist u.

De heer Leuridan. — Er wordt nog voort vertaald...

Deze directeur spreekt Fransch en schrijft Fransch; de beambten moeten zich maar behelpen... en vertalen.

Staat deze heer boven den minister?

Overigens, wanneer er noodgedwongen in 't Nederlandsch gehandeld wordt, dat gaat het er ellendig toe: men moest hem b.v. een onderzoek hooren voeren in zulke brabbeltaal. Is het te verwonderen dat de gekste besluiten de vrucht zijn van zulk bestuur? Onlangs nog werd een beambte zwaar gestraft, om daarna zijn straf quasi geheel te zien intrekken, een ander werd eerst vrij van fout geoordeeld en tenslotte toch zwaar gestraft. Licht zulks niet aan gebrekkige taalkennis, dan is het onrechtvaardigheid of gemis aan oordeel.

Het gaat zoover dat deze aan hoogerhand beschermende heer — een ander uitleg is niet mogelijk — Vlaamsche ambtenaren durft kleineeren, uitscheiden en zelfs bij de borst grijpen, en dat dezen zich dat moeten laten wegvallen. Een onderzoek is dringend noodzakelijk. Spreek ik onwaarheid, er is een plaats buiten dit parlement waar de aangeklaagde me rekenschap kan vragen.

Misschien weef de minister dat alles niet, doch dat hij een ernstig onderzoek instelle ter plaatse, en als het personeel durft spreken, zal hij zonderlinge dingen vernemen.

Hoe lang moet dat nog duren? Hoelang zou een Waalsch minister zulken toestand laten duren, in de onmogelijke veronderstelling dat er ergens een gelijksoortig Vlaamsch ambtenaar rondliep?

Men zal ons verwijten aan persoonlijkheid te doen. Wij hebben niets tegen den persoon in kwestie, doch tegen den ambtenaar. Een taalwet is niet gemaakt om toe te passen nadat alle overtreders uit onkunde zullen zijn uitgestorven, en de goede wil vaardig geworden is over den laatste moedwillige, — dan hoeft er geen wet meer, — maar wel om onmiddellijk te worden nageleefd, op straffe van tuchtmaatregelen. Die zijn er nu, indien er vroeger geen voorzien waren. (Circulaire dd. 5 Juli 1938 van den eerste-minister.)

« Men kan geen directeur van het Waalsch loodswezen in de Ardennen benoemen », zei een Kamerlid. Jammer dat deze uitblinker in de logica er niet bij was, toen de voorgangers van M. Marck, ondanks de wet en het protest, middel vonden om Vlaamsch onkundige directeurs en ingenieurs in Vlaamsche besturen aan te stellen.

In afwachting dat het gebruikelijk « onderzoek naar de feiten door het achtbaar lid voorgebracht » afgeloopen zijn, zou de heer minister *stante pede* willen zeggen of hij ja dan neen alle Franschtalige administratie verboden heeft in zijn Vlaamsche diensten, en welke strafmaatregelen hij zal toepassen op den ambtenaar die dit verbod aan zijn zolen lapt? Onze Vlaamsche Staatsbedienden beginnen het een treurige komedie te vinden.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Mag ik u zeggen dat het dossier van dien ambtenaar op dit oogenblik voor mij ligt? Het bewijst dat er geen kwestie is dat de hoogte overheid zich niet over hem zou uitspreken, wel integendeel.

De heer Leuridan. — Dat klinkt bemoedigend voor de toekomst.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Ik zal de wet toepassen.

De heer Leuridan. — Dank u wel, heer minister.

Er waren hier onlangs verbaasde uitroepingen wanneer onze achtbare collega de heer Van Glabbeke een uitval had betreffende de miskende zeelieden oudstrijders. Hij had nochtans overschot van gelijk. Wij bedoelen namelijk de zeelieden die in hachelijke omstandigheden aangemonsterd werden in oorlogstijd op vrachtschepen die vaarden tusschen de Vlaamsche kust en Engeland of Amerika. Zij blijven nog altijd verstoken van de luttelste voordeelen die wij in de bloedgrachten hebben verdiend. Dit is een wraakroepende onrechtvaardigheid, want hun oorlogsdienst was ruim zoo zwaar en zoo gevaarlijk als de onze. Ze zijn echter niet talrijk, niet machtig, en daarom vreest de Staat ze niet. Wij klagen hier opnieuw dit onrecht aan, met klem en met hartstocht, want 't is een schandelijk verzuim jegens die achteruitgestelde oudstrijders, oorlogswrakken zooals wij. Ook hun weduwen zijn even beklagenswaardig, ja, nog erger, in hun verlatenheid. Dat onrecht duurt nu reeds meer dan twintig jaar! Het kan niet verjaren, dat weet gij. De departementen van landverdediging en financiën moeten deze rechtvaardige vraag oplossen. Moeten, zeg ik!

Heer minister, het is nu mijn bedoeling u in kennis te stellen met allerlei wantoestanden die sedert geruimen tijd in het beheer van zeewezen heerschen.

Zonder eenige voorafgaande beoordeeling zal ik dan ook de feiten aanhalen.

Vooreerst wil ik uw aandacht vestigen op het feit dat in de maand Maart 1936 een examen plaats had tot het toekennen van een plaats van ketelmaker-ambachtsbaas waaraan vier kandidaten deelnamen.

Drie kandidaten lukten niet en de vierde, die met welkukken het examen aflegde, werd van de aanstelling tot dit ambt verstoken en er werd een niet-geslaagde in functie gesteld, zonder dat deze evenwel tot op dit oogenblik van een benoeming voorzien werd, zoodat tegen alle gebruiken in, de meestrechthebbende, met name Verhelst, de plaats niet bekleedt.

Het is een openbaar geheim dat het zeewezen een Nederlandsch bestuur is; niettegenstaande werd het hoogervernoemd examen aan drie kandidaten in het Fransch afgenomen, omdat zij Vlaamsch-onkundig zijn.

Moest het zeewezen een tweetalige dienst zijn, dan zou het nog een vereischte zijn, ingevolge de wet op het gebruik der talen in bestuurszaken, dat de Waalsche kandidaten aan een Nederlandsche proef zouden onderworpen worden; niets van dit alles.

Derhalve verzoek ik den heer-minister daadwerkelijk tusschen te komen opdat in deze aangelegenheid een rechtvaardige beslissing zou genomen worden.

Wat nu de andere categorieën betreft :

De « voorslaagers » van het zeewezen, om den aard hunner werkzaamheden, zouden moeten beschikken over een zeildoek-pak.

Het beheer erkent zulks, doch is van oordeel dat het toekennen er van niet toegelaten is tot nieuwe reeksen van agenten, en het motiveert zijn houding met te zeggen dat de « voorslaanders » in kwestie beschikken over een zeildoek werkschort.

De aangevers, belast met meerendeels staande diensten, kunnen maar niet bekomen dat dezen zouden beschouwd worden als dusdanig, en daarmee beslist het beheer eenvoudig dit werk als zittend te beschouwen.

De voorloopige koks-beklagen er zich over nooit een verlof in éénmaal voor den duur van zes of acht dagen te kunnen nemen.

Ze doen immers elf dagen zeedienst en werken gemiddeld elf uren dertig minuten per dag. In vergoeding daarvan genieten zij tijdens de binnenbeurt vier dagen rust; de overige twee dagen van deze binnenbeurt moeten gebruikt worden om de loodsboot waarop zij thuishooren te voorzien van het proviand dat gedurende elf dagen zeebeurt zal noodig zijn, met het gevolg dat zij nooit over een geregeld verlof kunnen beschikken.

Het spreekt van zelf dat hier een onrechtvaardige toestand bestaat.

Betrokkenen zijn op bestuurlijk gebied inderdaad slecht bedoeld, want hun valt geen vaste benoeming te beurt, zoodat het voor hen uitgesloten blijft eens deel uit te maken van het vaste kader, en ze dan ook verstoken blijven van rechten die aan een vasten bediende toegekend worden.

Blijkbaar ware het toch geweest dat dezen zouden gelijkgesteld wezen met de andere categorieën van werklieden.

Doch het beheer is dienaangaande een andere meening toegedaan en voert aan dat zij niet kunnen geregulariseerd worden, omdat zij eenvoudig buiten het vast kader zijn aangeworven.

Het ware dan ook wenschelijk dat aan deze koks de mogelijkheid zou verleend worden om deel uit te maken van het vast personeel.

Ik wil u, om mijn vraag te verrechtvaardigen, het volgende nog doen opmerken : dat het aanwerven van beroepskoks een verbetering is tevens een nieuwigheid was, steeds de meeste voldoening gevende aan den dienst, wat nog temeer de noodzakelijkheid doet uitschijnen er een vast kader van te vormen.

De roeiers : Aan de roeiers van Oostende werd een dienstregeling toegestaan die algeheele voldoening gaf; eenzelfde regeling dring zich ook op voor de roeiers van Zeebrugge, alwaar zij op vier en twintig uren twintig tot twee en twintig uren geregeld staan in de boot voor het beloodsen van schepen.

Het beheer van zeewezen zegt, dat het niet mogelijk is daaraan gevolg te geven.

Het beheer heeft niet willen inzien dat zulks zoowel in het belang is van het leidende als van het uitvoerend personeel.

Bij de loodsen doen zich ook sommige toestanden voor die nie onverlet mogen gelaten worden.

Onder meer hebben wij het tewerkstellen van de kleurblinde loodsen en ander personeel van den loodsendienst.

Kleurblinde rivierloodsen doen dag- en nachtdienst, terwijl zee-loodsen, zich in denzelfden toestand bevindende, slechts bij dagdienst mogen verzekeren.

Waarom een dergelijk onderscheid gemaakt wordt is niet begrijpelijk?

In de benoemingen van de loodsen, behoorende tot den zeedienst van den eenen kant, en behoorende tot den rivierdienst langs den anderen kant, bestaat er ook een verschil in dezen zin dat rivierhulploodsen onmiddellijk bij het openvallen van een plaats, zelfs na enkele maanden dienst, tot loods bevorderd worden, terwijl dit het geval niet is met de hulploodsen van den zeedienst.

Een gelijke meening is dan ook wel deze die dikwerf door het beheer wordt gebruikt : dat benoemingen gedaan worden naargelang de noodwendigheden van den dienst.

Het valt ook voor dat bij gebrek aan rivierloodsen, de zeeloodsen die op zee bemand zijn dikwijls te Vlissingen doorvaren naar Terneuzen om aldaar vervangen te worden door een Gentsche loods die het schip naar Antwerpen moet loodsen. Soms ook moeten de loodsen die te Vlissingen beurt hebben, een binnenkomende hulploods vervangen om het S.S. naar Terneuzen te loodsen, en aldaar dan weer door een Gentsche loods vervangen te worden.

Niettegenstaande de bijzondere zware taak daardoor nog verzwaaard wordt, zien de loodsen zich verplicht de terugreis, die meestal per proviand-boat geschiedt, zelf te bekostigen.

Is het dan niet logisch dat deze kosten zouden terugbetaald worden?

Het beheer van zeewezen ontkent zulks, en is de meening toegedaan dat bedoelde vergoeding alleen moet betaald worden aan de loodsen die te Vlissingen wonen, omdat dezen geen forfaitaire vergoeding voor reis- en verblijfskosten bekomen; de anderen hebben echter geen recht op eenige schadeloosstelling voor bedoelde reizen.

De loodsen beklagen zich insgelijks over het feit dat nog geen begin werd gemaakt met de door het bevel van 25 Maart 1937 aangekondigde opleiding van loodsen voor de haven van Oostende.

Dienaangaande zou het aangenaam zijn te mogen vernemen, waarom geen gevolg gegeven werd aan de door de verschillende loodsen gedane aanvragen om de haven van Oostende aan te leeren?

Waarom de zes Scheldemondloodsen die reeds meer dan een jaar deze haven aanleerden, totnogtoe niet vervangen werden door andere loodsen, wanneer de opleiding slechts één jaar moest duren?

Waarom de zeelieden tijdens hun binnenbeurt van vier dagen worden opgeroepen, terwijl de zes loodsen waarvan sprake nooit opgeroepen worden, tijdens hun tiendaagsche binnenbeurt, en nooit geen schepen moeten buitenbrengen tot aan de Wandelaar of tot Vlissingen?

Het ware dan ook meer dan gewenscht dat zou overgegaan worden tot het vormen van zes Oostendische loodsen, met, bijvoorbeeld, leerlingen die gebruiken die onder leiding zouden staan van de drie oude en ervaren loodsen die nu nog den dienst van de haven helpen verzekeren.

Steeds dezelfde meening van het beheer : weigeren de inrichting van den dienst te veranderen die in voege is, omdat de huidige het best beantwoordt aan de belangen van het bestuur en van de haven van Oostende!

Wat nu de loodsbriefjes betreft, bestaan er ook moeilijkheden.

Het uitgaande loodsbriefje kan slechts op het laatste oogenblik behoorlijk ingevuld worden en den zeeloods teruggegeven.

Nu het gebeurt vaak dat, wanneer de boot reeds langzij het schip op den loods ligt te wachten, deze laatste nog niet in bezit is van zijn briefje, en zulks wegens talrijke gevallen en omstandigheden waarvoor het loodsenpersoneel niet verantwoordelijk kan gesteld worden.

Menig kapitein verlaat de brug om zich te bed te begeven en vergeet aldus het briefje in te vullen.

De loods blijft op zijn post omdat tot het laatst toe moet uitgezien worden, of gemanoeuvreed; op die manier komt hij er echter niet toe zijn briefje in handen te krijgen.

Nadien moet de loods er dan zelf voor zorgen dat het vergeten briefje terecht komt en moet hij daarvoor een groot deel van het hem karig toebedeeld verblijf aan wal besteden.

Hier dringt zich de wensch op dat het kantoor te Vlissingen, onmiddellijk door den loods op de hoogte gebracht, er zou mede belast worden de ontbrekende loodsbriefjes aan de rederijen of haar vertegenwoordigers terug te eischen.

Het beheer oordeelt hierover dat het zorgen voor den loodsbrief de eenige administratieve besommering van den loods is, en... méér aandacht wordt er niet aan geschonken.

Laat ons enkele andere feiten beschouwen.

Voor het bemannen van de schepen te Oostende werd in beginsel een motorboot ter beschikking gesteld van de matrozen-roeiërs.

De praktijk heeft echter bewezen dat deze boot binst langen tijd voor andere doeleinden wordt aangewend, zooals voor de marine-school, schietoefeningen, en zoo meer, zoodat er weinig gelegenheid is om de boot te gebruiken aan dat werk waarover hij in feite bestemd is.

De matrozen-roeiërs van Oostende vragen dat de boot op een bestendige wijze ter beschikking van den loodsdienst zou blijven, want wanneer zij de roeiboot moeten gebruiken bestaat er telkens kans van kapseizen bij het langsij komen van de sleepboot « Zeeleeuw ».

De vraag van het personeel is dan ook meer dan gegrond, temeer dat het hier menschenlevens betreft.

In afwachting dat een maatregel van blijvend aard genomen wordt, spreekt het van zelf, zulks volgens het zeewezen, dat de loodsdienst toch moet voortgaan met de middelen waarover er beschikt wordt.

Wat nu aangaat de te betalen reiskosten : er is een officieel tarief dat de door den reeder of de makelaars te betalen reiskosten bepaalt, wanneer zeeloodsen, voor het uitoefenen van hun dienst, zich naar de eene of andere haven moeten begeven; zulks verandert volgens den af te leggen afstand.

Dit tarief was of is niets anders dan een forfaitaire vastgestelde vergoeding, waardoor de door de loodsen gedane reiskosten werden terugbetaald.

In 1937, op 11 December, verscheen een bevel over de reis- en oponthoudskosten waardoor werd medegedeeld dat wijzigingen werden gebracht voor de toekenning van bedoelde onkosten voor Nederlandsche havens.

De briefjes moesten alsdan onder de melding « Travelling expenses » het opschrift dragen « and detention money » en de briefjes daartoe in omloop moesten binnengeleverd worden.

Zonderling mag het genoemd worden, het onderscheid dat gemaakt wordt in de toepassing van het tarief naar gelang het gaat over verplaatsingen naar Belgische, Fransche, Engelsche of Duitsche havens, enerzijds, en Nederlandsche havens, anderzijds.

Voor de eerste havens komt de door het tarief voorziene vergoeding integraal den loods ten goede, terwijl dezelfde vergoeding voor een verplaatsing naar een Nederlandsche haven in twee ongelijke deelen verdeeld wordt, t. i. z. het minst belangrijkste voor den loods en het grootste gedeelte voor de remise-kas.

Stelt de loods vast dat het toegekende gedeelte onvoldoende is, dan moet deze allerhande bewijsstukken inleveren om de gedane onkosten, trein, hotel e. a. te verrechtvaardigen.

M. de minister, gij zult gelieven te erkennen dat dergelijk controlemiddel overdreven is, temeer dat het niet gaat om verrechtvaardiging te geven over uit de schatkist voorkomende gelden, maar over een door reeders en makelaars te betalen vergoeding die destijds werd vastgesteld!

De vergoeding voor reiskosten is niet voldoende om zich op peil te houden tegenover de vreemde loodsen in vreemde havens.

De vreemde loodsen gaan naar eerste-rang hotels. De Belgische loodsen kunnen zich dit niet veroorlooven met hun karig reisgeld.

Daarmede komt het prestige van den Belgischen loodsdienst in een slecht daglicht.

Wanneer wij dan een vergelijking maken met de levensduurte in de Belgische, Fransche, Duitsche en Engelsche havens; kan niets ingeroepen worden om den getroffen maatregel te rechtvaardigen.

Wat ook de beweegredenen mogen zijn die het bestuur er toe genoopt hebben dergelijken maatregel te treffen, was het een zaak die door de toen benoemde paritaire commissie moest beslist worden; aldus aan het personeel de gelegenheid biedende zijn bezwaren naar voren te brengen.

Het bestuur antwoordt als volgt : in beginsel mogen de vergoedingen slechts de werkelijke uitgaven der belanghebbenden dekken.

Hetgeen door de reederij erboven aan het zeewezen betaald wordt, komt ten goede aan het bestuur van het zeewezen, om dit te vergoeden voor de afwezigheid van den loods, wat nadien uit louteren welwillendheidsmaatregel in de remise-kas gestort wordt.

Wat nu de schippers betreft, wil ik zeggen dat dezen werkzaam te Oostende totnogtoe verplicht zijn de schepen bij slecht weder te

bemannen, wat toch logischerwijze als levensgevaarlijk werk dient beschouwd te worden, ook voor het personeel dat in de boot heeft plaats genomen.

Het zou maar redelijk zijn, dat, aangezien de schipper verantwoordelijk is voor de goede uitvoering van den dienst, het hem zou vrij staan in bijzondere omstandigheden het advies in te winnen van het personeel dat aan boord van het schip is, om na te gaan of de loodsdienst al dan niet in zekere weeromstandigheden heeft gestaakt te worden.

Hieromtrent is de meening van het bestuur van zeewezen dat de schipper maar te oordeelen heeft over de mogelijkheid te bemannen.

De loodsen aan boord van den afhaalkotter, hebben ook vastgesteld dat zij onder eigen verantwoordelijkheid en uit eigen beweging bij middel van een koopvaardijchip varen om hun loodsstation te vervoegen; dienaangaande bestaat geen dagorder welke dan ook niet kan toegepast worden.

En hier moet ik onmiddellijk volgend concreet geval voorleggen :

De loodsen Vendels, Vanhoutte, Vermeire en Derijcke vroegen eens aan den schipper, terwijl zij aan boord van den afhaalkotter waren, in afwachting van naar Vlissingen te kunnen terugkeeren, of ze mochten blijven om met den tender mee te varen die reeds in 't zicht was.

De vraag werd niet afwijzend beantwoord, zoodat zij de meening waren toegedaan dat zulks werd toegestaan, en ze vaarden mee.

Nadien echter werden zij bestraft voor dienstweigering; dit was een wederrechterlijke straf.

Hier werd een onrechtvaardige maatregel getroffen en de belanghebbenden zijn nog niet in eere hersteld.

Er bestaan ook vrijwillige redders, en het valt vaak voor dat zij het mondeling bericht ontvangen dat zij uit den dienst ontslagen zijn, zonder evenwel een schriftelijke verklaring te ontvangen.

Meent de heer minister niet dat het bestuur bij de aanwerving van betrokkenen verplichtingen op zich heeft genomen waarvan het personeel zelf onwetend is, en dat dit personeel derhalve in kennis zou dienen er van gesteld te worden?

Het werk dat door de redders wordt uitgevoerd wordt weinig naar waarde geschat.

Ik herinner mij nog goed dat op 29 September 1936, bij de reddingspogingen om het personeel van de Fransche sleepboot *Yser* en den tanklichter *Lutetia* uit Duinkerke te redden, de redders door den heer minister werden gelukgewenscht.

Algemeen werd gedacht dat zij in aanmerking zouden komen voor een eereteken.

Groot was hun verwondering te moeten vaststellen dat alhoewel door het beheer erkend werd dat de reddingen in uiterst moeilijke omstandigheden plaats grepen, er geen sprake was van het toekennen van een eereteken, omdat er geen bijzondere bewijzen van moed en zelfopoffering aan den dag moesten gelegd worden.

Opvallend is het onderscheid dat gemaakt wordt, wanneer men nagaat dat redders van de reddingsboot *Maréchal Foch* die drenkelingen van de Oostendsche boot *Pallietier* in den mist gered hebben door de Belgische regeering met het eereteken werden vereerd.

Wat de werkvoorwaarden betreft, is er tot nu toe geen sprake van verbetering toe te brengen aan het materiaal. Zoo heeft men te Nieuwpoort het buitenzetten en binnenhalen van de reddingsboten.

Gezegde bewerkingen met deze boot, die ongeveer 6,000 kilogram weegt, geschieden bij middel van een tandwiel en vragen een groote krachtsinspanning vanwege het personeel.

Wanneer nu het personeel vraagt een kleinen electrischen motor te bekomen dan is het bestuur van oordeel dat de uit te voeren bewerkingen geenszins de gezondheid der manschappen in gevaar kan brengen.

Nochtans, mijnheer de minister, kan dergelijke toestand in de wintermaanden nadeelige gevolgen hebben, daar alsdan het personeel bloot staat aan allerhande ziekten door het feit dat zij bezweet en met natte klederen moeten doorwerken.

De door het personeel gevraagde verbetering is zoowel in het belang van den dienst als in het belang van het personeel tot bevordering van de gezondheid. Niettegenstaande het billijke der vraag, wordt geen voldoening geschonken.

Het valt ook meermalen voor dat de loodsen dienen opgeroepen te worden.

De matrozen-roeiërs van Oostende die zulks doen, moeten omwille van den dienst, gebruik maken van hun rijwiel, daar de loodsen over gansch de stad verspreid wonen.

Het bestuur is van oordeel dat aan betrokkenen geen dienstrijwielen ter beschikking moeten gesteld worden.

Het zou maar betamen dat daarvoor een vergoeding toegekend worde.

Om te sluiten over dit beheer, nog een kort woord over de herstellingen.

De loodsboot n° 10 werd herhaaldelijk hersteld, en dit als gevolg van het geweldig slingeren bij slecht weder.

Het ware dus gepast tot de overhaal van die loodsboot te doen overgaan, zoodanig dat haar in de vaart brengen met de zomermaanden samenvalt, zooals doorgaans met de reserveschepen geschiedt.

Deze handelwijze zou het voordeel aanbieden allerhande ontijdige herstellingen van de roeibootten te vermijden en zou tevens aan het personeel de zekerheid verschaffen dat het steeds vertrouwen kan op het te hunner dienst zijnde materiaal.

En nu enkele opmerkingen van meer plaatselijken aard. Enkele woorden eerst over het treinverkeer in West-Vlaanderen, vooral Poperinge, Ieper, Veurne, Dikmuide en Nieuwpoort. In het verleden zijn wij dikwijls gedwongen geweest hier zeer schamper te onderlijnen dat West-Vlaanderen als proefterrein wordt gekoekoekt om aan de Nationale Maatschappij van Spoorwegen toe te laten te ondervinden op welke plaats zij het meest doeltreffend het verkeer kan onttakelen en ontredderen.

Er was ons enkele weken geleden weer een zeer bedenkelijk gerucht ter oore gekomen betreffende de inzichten van de Nationale Maatschappij. Wij gelooven dat door een doelmatige tusschenkomst van de vertegenwoordigers uit die streek het gevaar op dezen oogenblik bezworen is en dat de maatschappij wellicht verzaken zal aan het onzalig opzet van de afschaffing, wijziging en ontakeling der lijnen rondom Ieper, Roeselare, Dikmuide, Kortemark, Veurne.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posterijen, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Laat mij u zeggen dat ik in deze zaak zoo ver gegaan ben als ik kon, nl. dat ik de klachten van de vertegenwoordigers van die streek aan de Nationale Maatschappij heb overgemaakt.

De heer Leuridan. — Dat is slechts een magere troost.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posterijen, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Ik zeg wat ik gedaan heb en ik voeg er bij, te uwer inlichting, dat ik tot op heden de beslissing van de maatschappij nog niet ontvangen heb.

De heer Leuridan. — Laat ons dus hopen dat de drukking die zij zult uitoefenen doeltreffend genoeg zal wezen om het gevaar af te weren.

In zake de behandeling van het personeel komen ons van uit dien hoek van het land geen blijde nieuwsmaren toe. Het is werkelijk al te bar hoe met de belangen van het personeel wordt omgesprongen, zij die in hun verren uithoek zoo ver verwijderd zitten van de koesterende zón van het middenbeheer hier te Brussel!

U lezing geven, mijnheer de minister, van al de klachten, van de menigvuldige gegronde bezwaren die door de getroffen kleine beambten en werklieden worden geuit, het zou melodramatisch klinken. En nochtans zou het beantwoorden aan de werkelijkheid. Ik wil er u hier slechts een enkel staaltje van voorlezen — ik kan werkelijk aan den lust niet weerstaan. Het is ongeveer de toestand van al de treinwachters, die door dit enkel voorbeeld wordt geschetst.

Een treinwachter verklaart :

« Ik kwam bij 't spoor, toen nog Belgische Staat, in Juni 1923, dus bijna zestien jaar geleden.

» Vóór den oorlog werden de wachters, na zes à zeven jaar dienst, dienstdoende hoofdwachter benoemd, en na elf jaar werden ze hoofdwachter benoemd bij koninklijk besluit. (De dd. hoofdwachters vormen een soort vlottend gedeelte en worden volgens de noodwendigheden van den dienst naar andere standplaatsen overgeplaatst.) Maar tegen dat ze vroeger hoofdwachter bij koninklijk besluit werden, waren ze al lang terug in hun streek of in een standplaats naar eigen keus en bleven er tot ze stierven. Dus voor iemand die jong (19 jaar) binnen kwam en op een behoorlijken ouderdom (28 jaar) trouwde, een ideale toestand. Welnu, ten gevolge van de gedurige inkrimpingen van het kader, blijven de benoemingen uit, en staan we zelfs nog op het punt als treinwachter afgeschaft te worden (deficitaire lijnen) en met onzen huidige graad op den dool te vliegen. Had ik, b. v. het geluk gehad vijf en twintig jaar vroeger op de wereld te komen, dan zou ik nooit gesukkeld hebben, maar nu zal ik er alles van weten!

» Ik trouwde op bijna 30-jarigen leeftijd (dus niet te jong) en had tien jaar dienst; nu heb ik bijna zestien jaar dienst, vier kinderen en een vijfde op komst. Het kan best gebeuren dat ik als wachter te X... afgeschaft wordt en weg moet. Verhuizen? Ik zette een eigen huis uit schrik voor een devaluatie, en verhuizen als wachter om misschien toekomend jaar als dd. hoofdwachter nogmaals weggezonden te worden! Wil aan den heer minister of den heer Rulot, directeur-generaal, vragen een woonwagen ('n afgedende pullman-wa is wel), te onzer beschikking te stellen? Maar alle gekheid

op een stokje, stel u in onze plaats. Het is niet omdat we in 1926 door de zeer volksgezinde socialisten aan de « Société nationale (Société Générale) » verkocht werden, dat wij ophouden wensch te zijn.

» Bij de benoeming van wachter op hoofdwachter krijgt men een jaar promotie, wat nu al sedert vijf jaar moest gebeurd zijn en waarvan ons reeds mager tratementje voort gespeend blijft. (Het zijn driejaarlijksche opslagen van 1,200 frank die we krijgen.) Dus we worden op den hoop toe nog bestolen. Hoe noemt de Catechismus ook weer « achterhouding van 't loon der werklieden? »

Mijne heeren, men kan er om glimlachen, maar dat is een pijnlijk, schrijnend vraagstuk. Ik had hier, was de tijd die me uitgemaakt is niet beperkt, nog stof om u over den toestand van het benaëldig personeel van West-Vlaanderen gedurende uren bezig te houden. Wat er in Adinkerke, Komen, Izegem, Kortrijk, Nieuwpoort, Oostende, Poperinge en Veurne gebeurde en voort geschiedt, dat gaat waarlijk de gezonde rede te buiten! Overdreven arbeidsuren, onmogelijk werk, ongezone inrichtingen, onbegrijpelijke afschaffingen. Kortrijk heet men een concentratiekamp!

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posterijen, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut van voor radio-omroep. — U weet tocht dat ik daarover niet mag beslissen.

De heer Leuridan. — Ik beken dat gij de meest machteloze persoon zijt die aan de bestuurstafel van den raad van de Nationale Maatschappij zit. Maar wat hier door dit personeel, spijs zijn toewijding en zijn verdiensten gedurende een geheel leven, wordt geleden, gaat toch alle beschrijving te boven.

Ik zal zoo vrij zijn nu een zanting te doen uit de reeks feiten en toestanden die mij ter oore kwamen. Zichier hoe het gesteld is in de plaatsen welke ik daareven opsomde :

Adinkerke. — Het meerendeel der agenten wordt twaalf uren op voet gehouden, zoodat het familieleven te niet gedaan wordt. De onderstationscheffs werden afgeschaft. Kaartjesuitreikers moeten helpen in den treindienst, waardoor ze in de onmogelijkheid gesteld worden hun geschriften te doen. Ze doen het na dienstdag of tehu's. Onder voorwendsel der aanschrijving oefent de stationschef drukking uit opdat de bedienden in het boek der overuren zouden vermelden dat ze van alle vergelding afzien. In totaal werd het effectief met negen eenheden verminderd.

Ondanks dat er voorloopig twee boventalig gestelde agenten helpen, in afwachting hunner daadwerkelijke overplaatsing, worden er, ook in het goederenbureau, overuren gepresteerd. Wanneer de overplaatsingen zullen doorgevoerd zijn, zal, o. a., bediende dienst zes minstens twaalf, ja vijftien uur moeten werken. Ter illustratie : Men nam de seinen weg. Wanneer een goederentrein aankomt van lijn 76, moet een werkman thans eerst de barreel dichtdraaien, dan ongeveer 250 meter tegemoet loopen, een rood handsein door een groen vervangen, den trein laten voorbijrijden, terug het rood handsein plaatsen, de 250 meter terug afleggen en eindelijk de barreel weer openen. Men ziet van hier of de voorbijgangers opgeruimd staan te wachten!

Komen. — De onderstationscheffs werden afgeschaft. De stationschef (die in den werkelijken zin van het woord onder zijn taak gebogen gaat) heeft volgende plaatsen onder zijn toezicht : Komen, Houtem, Hollebeke, Komen-Godshuis, Mai-Cornet, Waasten, Pont-Rouge, Le Touquet, Ploegsteert, West-Nieuwerkerke en Neer-Waasten. Komen is tevens grensstation en aldus zeer belangrijk. De bediende belast met de stukken van den reizigersdienst alsook de tolagent doen maandelijks een veertigtal overuren.

In de aanhoorigheid Houtem, waar talrijke kruisingen, ook van reizigerstreinen, geschieden, zullen alle seinen weggenomen worden. Het personeel, dat vroeger reeds dikwijls niet meer wist waar zijn hoofd stond, wordt van zijn haltechef beroofd.

Izegem. — Station een stad bedienende met drukke nijverheid. De bedienden moeten terzelfdertijd kaartjes uitreiken, naar de treinen gaan en tusschenkomen in den dienst der beweging. Afschaffingen werden per telegram opgelegd, zonder dat de toestand ter plaatse onderzocht werd. De afzenders klagen over den tijd welke hun bedienden in het station met wachten moeten verliezen. De orde en de netheid in de lokalen kan niet meer onderhouden worden, alhoewel het hier een pas onlangs gebouwd station geldt.

Kortrijk. — Dit station lijkt voor het oogenblik op een concentratiekamp. Afgeschafte agenten, bedienden en werklieden stroomden van alle kanten toe. Ze moeten echter benutigd worden tot het verleenen van verlof, zoodat het dagelijksch aanwezig personeel tot een minimum herleid is. Daarbij komt dat door de benutting dezer agenten van elders aangeland en niet voldoende met de plaatselijke omstandigheden vertrouwd, dagelijks ontelbare miszendingen geschieden. Wat moet men ervan denken wanneer men in een station van dergelijke belangrijkheid niet eens regelmatig personeel's-uitbreidingen kan bekomen; wanneer men het noodzakelijk oordeelt

en men daardoor aleens verplicht wordt goocheltoeren met de dienst-tabel uit te steken? Het personeel, solidair tegenover elkander, verdoezelt en verzwijgt de onregelmatigheden — aanvaardt zelfs onregelmatige dienstverplichtingen — ten einde verantwoordelijke collega's geen straffen op den hals te schuiven.

Regelmatig worden verzendingen door ongeschoolde werkkrachten verkeerd geladen en in tegenovergestelde richtingen bevorderd. Dergelijke onregelmatigheden worden aan het beheer niet gemeld (althoe-wel zulks bevolen is), weeral om straffen te vermijden, welke toch een gevolg zijn van de onberedeneerde afschaffingen. Het publiek echter, hetwelk van beschadigingen, vertragingen en miszendingen het slachtoffer is, verlaat meer en meer het spoor. In Brussel schijnt men echter de oorzaak niet te kennen.

Nu is er in het vormingstation te Kortrijk ook nog een « slaap-stal », bestemd voor het overnachten van het treinpersoneel (hoofd-wachters, wachters, machinisten en stokers), welke door hun dienst tot uitslapen verplicht zijn. Talrijke diensten zijn n.l. zoo geregeld dat het personeel 's avonds zijn standplaats niet terug kan bereiken. Wijd dit een gevolg is van de dienstregeling zelf, zorgt de Nationale Maatschappij voor slaapgelegenheid en richt er een lokaal voor in.

De slaappleafts van Kortrijk is een juweeltje van modernisme! Een bezoek van geheel het ministerie van volksgezondheid is méér dan overwaard! Het is een uitdaging aan alle bestaande klinieken en hos-pitalen! Ik geloof zelfs niet dat er één Belgisch gevang zoo ellendig ingericht is. Vuil? Neen. De boel is vergrond en er is geen kuischen méer aan. Waarom die slaappleafts niet berucht is over geheel het land? Omdat, uit eigen eergierigheid, geen enkele der agenten welke er moeten logeeren met huisgenooten of kennissen durft spreken over het-akelig hol waarin men gestopt wordt.

De slaappleafts is gelegen te midden van Kortrijk-Vorming. Een groot deel van den nacht worden er in de onmiddellijke buurt treinen gevormd. Dit zal u wel voldoende inlichten. Achteraan het gebouw is de standplaats der locomotieven en 't is een waar genot te mogen luisteren naar het gesis dezer waaryan men de stoom aflaaf. Af en toe hoort men dan nog onderuusschen zoo een schril fluittoontje dat door merg en been zindert.

Als men binnenkomt geeft het den indruk dat de luchtversversching enkel geschiedt door 't openen en weer dichtslaan der buitendeur. De damtiervloer is zwart uitgeslagen. Volgt de moderne waschinrichting. De waschbakken hebben veel weg van een zinken trog die als een karn kan wentelen. Warm en koud water wordt van den atelien langs rood-koperen buizen naar de bakken geleid. Er is ook een bad-inrichting: één bad en drie stortbadden. Het bad is voorbehouden aan den chef d'atelier. De hoofdwachters, wachters, machinisten en stokers mogen de stortbadden gebruiken.

De verdieping? Die tart alle beschrijving! Twaalf kamers of slieten rechts en evenveel links van den trap. Ze zijn van elkaar gescheiden door ijzeren platen en afgesloten met een ijzeren deur, dit om alle gerucht te mijden. 't Schijnt dat 't is om de beestjes te weren; in elk geval is 't een ideaal middel om telkens als er iemand zijn cel betreft wakker gemaakt te worden. Oppervlakte: zoowat 1^m80 op 2^m50. Geheel de inboedel bestaat uit een verandastoeel, een houten mat (stijl tranchéepasserelle), dat dienst doet als voetapijt, een nachtafelje (iets puiks, dwergenformaaf!), met natuurlijk een wach-emmer in email, en daar er geen loepend water is en er anders geen beschikt wordt, is 't boeltje overbodig. De waterpot kan nergens geborgen en geurt en sleurt uit vier en twintig kamers door de slaap-stal heen. De vensters mogen niet open: 's zomers voor de muggen en 's winters voor de koude. Centrale verwarming is er natuurlijk ook niet. Een gietijzeren kachel, model « Etat belge », wordt door den man die de slapende agenten komt wakker maken geregeld, geko-terd en opgevuld, en dat zooiets gerucht maakt, 't kan nu eenmaal niet anders en 't is dwaas zich daaraan te storen!

Het riect er niet, het stinkt er van urinezuur en slechte adems! Men wordt er misselijk van en men moet eerst een heelen tijd binnen zijn voor men eraan went. Daar de slieten langs boven open zijn, voldoet één lamp voor geheel de slaappleafts, die dan over de afschei-dingen heen schittert in de oogen van de rustende bedienden en 't slapen-belet.

Het bed of wat er voor dienst doet is « hors concours »: 1^m75 lang op 0^m60 tot 0^m75 breed. Drie matrassen, zegge drie, en men is nog gebroken als men opstaat. Ze werden sinds menschengheugen niet meer geslagen noch hervuld. Men beweert dat er flocon insteekt, maar ik houd staan dat het losgewrongen koorden zijn met knopen! De pijlbanken (dienstdoende beëden) zijn zoo hoog dat moest men 't ongeluk hebben bij 't zich omdraien niet omzichtig genoeg te zijn en gezien de beperkte breedte er uit te rollen, men stellig met een schedelbreuk van den tegelvloer zou opgenomen worden. De dekking? Voorbeeldig! Katoenen dekens zegt men, maar 't zijn juist brui-gekleurde aardappelzakken!

Wanneer men zich in dergelijk bed ter ruste legt, dan heeft alles veel weg van een gatafak, dienst eerste klas, waarvan 't pelder tot aan den grond reikt en de koude langs onder opstijgt en u do lenden aait. Indien men dit wil vermijden moet men zich inwikkelen als een mummie, met 's zomers een handdoek rond het hoofd gedraaid

voor de muggen, die, zooals bekend, welig tieren in de Leievlaakte. Stof voor jalouzies voor de vensters is waarschijnlijk te duur! En als men na de rusturen het bed verlaat, lijkt dit op een echten « montagne russe », daar de geknoopte koorden bij het wentelen en keeren samengeschoven zijn en verdwenen van de plaatsen waar de zwaarste lichaamsgedeelten steunen. Voegt daarbij dat een persoon van 1^m70 onmogelijk kan uitgestrekt liggen zonder met de voeten door den rug van 't eerste communicantjesbedje terecht te komen. Ter vervolliediging: welke beweging of handeling een der vertoe-vende mannen ook moge uitvoeren, hetzij het hoesten of niezen weze, hetzij het grollen of ronken is, hetzij het wateren weze dat 't spottert of nog 't laten vliegen van een vermuft geurtje dat 't klinkt, 't vindt alles zijn weergalm door de geheele slaappleafts. En opdat we 't niet vergeten zouden, de lakens kunnen gemakkelijk gebruikt worden voor zeildoek, zoo zacht en soepel zijn ze!

Wanneer men zich beklagt in 't klachtenboek, wordt men een-voudig met straf bedreigd en vinden de verantwoordelijke heeren dat alles normaal is.

Menschen met ondervinding beweren dat de slaappleafts van Kort-rijk vergeleken bij die van Aalst, Zottegem en Oudenaarde, nog is als een rijtuig pullman eerste klas tegenover een derdeklasrijtuig type Mechelen-Brussel 1835.

Nieuwpoort. — Was voorheen station derde klasse. Thans vierde klasse, met een stationschef die reeds voor de derde maal verplaatst werd in één jaar tijds. Hij heeft de twee stations van Nieuwpoort onder zijn beheer, is verantwoordelijk voor den treindienst op de gevinicaliseerde baan enkel spoor naar Diksmuide, heeft tolentrepot te Nieuwpoort, alsmede het bevorderen van aanbevolen zendingen visch. De aangestelde betreurt den vooroorlogischen tijd wanneer men « slechts dertien uur per dag hoefde te werken ».

Oostende. — De stationschef van Oostende-Kaai viel verleden jaar in ongenade en werd amtsihelwe om dienstredenen overgeplaatst, daar het station het hoofd niet kon bieden aan de overmaat van 't werk, dan wanneer het beheer hem het gevraagde personeel wei-gerde.

Het station Oostende-Stad werd afgeschaft, wat, volgens de Standaard van 22-November 1938, 35,000,000 frank zal kosten. Hoe-veel agenten zou men er niet kunnen behouden hebben alleen reeds met de interesten van die 35 miljoen? Voorloopig komt er thans een bediende van Oostende-Kaai bijjetten uitreiken. Het gebeurt echter dat deze, den kortsten weg nemende, vóór de geopende brug moet blijven staan. Gelukkig dan voor de reizigers wanneer er nog iemand zich hunner herinnert en ze binnen de omheining van het station loodst, waar het treinpersoneel hen van vervoerbewijzen voorziet.

Poperinge. — De afschaffingscommissie ontnam er tien agenten. Dit brengt mee dat verschillende bedienden in den verloopen tijd tien tot twaalf uur arbeidden per dag, wat ze niet te boek durfden stellen, enerzijds uit slaafsche vrees tegenover het beheer, ander-zijds uit schrik bij een mogelijk onderzoek door het arbeidstoezicht zelf nog op den hoop toe gestraft te worden voor overtreddingen der achturenwet. De stationschef, die als verantwoordelijke dienstleider geen aanspraak kan maken op een achturedag, werkte er regelmatig twaalf tot vijftien uur, en offerde daarbij nog al zijn rustdagen op. Een dergelijke werkmethode is dan ook niet zonder nadeeligen invloed op zijn gezondheidstoestand gebleven.

Ten gevolge van een klacht van 't personeel werd een onderzoek ingesteld. Leider van dit onderzoek was een Vlaamschoukundige hoogere fonctionnaris, waarbij ten andere, naar 't schijnt, reeds voorop stond dat er in geen geval mocht teruggekomen worden op de beslissing het effectief van een dergelijk getal te verminderen, ten einde te voorkomen dat er ook in een ander station klachten zouden geopperd worden. Verdient ook eveneens in aanmerking genomen te worden het baanvak Abeele-Hazebrouck, waar onlangs een trein in nood bleef tusschen de stations Hazebrouck en Caestre. Enkel het station Godewaersvelde was om dit uur nog open (thans ook niet meer) op gansch de lijn. De hoofdwachter mocht een half-uur te voet trappen, dan den stationschef van Caestre gaan opzoeken, en kon eindelijk telefoonverbinding met Poperinge verkrijgen. Een locomotief werd opgestuurd, bleef echter te Abeele staan, waar niemand op dienst was, tot eindelijk een tolbeambte het in de gaten kreeg, en den bediende uit zijn bed ging kloppen.

Veurne. — Station waar men reeds sinds jaren werkt met een tekort aan personeel. De stationschef speelt regelmatig kruier en lader, versleurt en versjouwt kisten en zakken en zit 's avonds vele uren zijn geschriften effen te trekken. De bedienden doen allen zonder uitzondering overuren, komen op hun rustdagen naar het station werken, nemen werk mee naar huis, waaraan ze tot zelfs hun huisgenooten, vrouw en kinderen, doen medehelpen, ja, gaan zelfs zoo ver in hun slaafsche onderworpenheid dat ze verlof aanvragen om een vervanger te hebben die het lopende werk kan doen om zelf in de gelegenheid te zijn het achterstallige af te handelen!

Ziedaar een bloemlezing uit de tribulaties van het spoorweg-personeel in het gezegende West-Vlaanderen. Lijkt het niet een

hoofdstuk uit een boek over Sibië of over Cayenne? Ik hoop nog maar dat mijn onthullingen zullen onderzoek en terechts aanbrengen.

Nu een woord gewijd aan de zeevisserij.

De visserij verkeert in een zeer neteligen toestand. Ik zal me beperken tot het stellen van een vraagje: Mijnheer de minister, is de gemengde commissie, die door u met de medewerking van drie andere departementen werd aangesteld ten einde het vraagstuk van de garnalenvisserij op te lossen, is die commissie haar zoeten dood gestorven?

Ik heb, in het begin dat de commissie gesticht was, het genoeg gehad uitnodigingen bij de vleet tot vergaderingen te ontvangen, maar ik zou niet kunnen verzekeren dat nadien, sedert jaar en dag, deze commissie nog vergaderde.

Wilt gij haar weerom tot het leven terugroepen?

Ik wil ook uw aandacht vestigen op het volgende punt: het onrecht dat tegenover de kandidaten Vlaamsche ambtenaars in de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas schijnt straks te zullen bedreven worden.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — De Algemeene Spaar- en Lijfrentekas is niet de P. T. T. Daar heb ik niets te zeggen.

De heer Leuridan. — Ik meen dat u niettemin wel bij dat organisme kunt tusschenkomen.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Neen, mijn collega van financiën.

De heer Leuridan. — Ik maak gebruik van deze gelegenheid om in het openbaar te trachten te voorkomen dat het voorspelde euvel zou geschieden.

Men heeft in de Vlaamsche pers doen uitkomen dat de Fransgezinde bazen van de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas het inzicht koesteren een reeks benoemingen door te drijven, die regelrecht in tegenstelling staan met de rechten van de Vlaamsche gemeenschap: Vlaamsche ambtenaren in verhouding met het aantal Waalsche. Men zegt, en de bladen bevestigen, dat die benoemingen zoo goed als vast staan, alhoewel die benoemingen strijdig zijn met den geest en de letter van de bestuurlijke taalwetten.

Ik hoop dat deze waarschuwing, eens gegeven, zal volstaan om het gevaar nog te bezweren.

Het N. I. R., dat wel tot uw bevoegdheid behoort, mijnheer de minister, en waarvan de verwikkelingen u zeker en vast eenige haren zullen ontroofd hebben (*gelach*), dat veel-beruchte N. I. R. zal ik met een paar woorden gedenken.

Als ik de fratsen van het N. I. R. aanraak, dan weet ge wel, mijnheer de minister, wat ik bedoel. Ik heb het gemunt op de stelselmatige, ondragelijke en lompe meestermaakerij die door den beheerraad aan den dag gelegd wordt jegens den Vlaamsch-Nationalen Radio-Omroep, « Vlanara ». De toestand is aan den heer minister van verkeerswezen niet onbekend. De plagerijen allerhande die wij, jaar in jaar uit, moeten aanklagen en waarvan « Vlanara » het slachtoffer is, staan vóór den geest van iedereen.

Ik vraag wat nu eigenlijk de juiste uitgebreidheid is van de ministerieele macht te dien opzichte.

Ja, ik weet dat gij in de beslissingen van het dagelijksch bestuur dikwerf minder doeltreffend kunt tusschenkomen, maar ik wil toch mijn aanklacht hier scherp stellen, ten einde in de toekomst een gunstige wijziging in die half-diktatoriale doening te verwekken.

In het N. I. R. schijnt men een *capitis diminutio* uit te voeren tegenover een spreker als onzen geliefden D^r Borms. Met andere redenaars, door « Vlanara » voorgesteld, is het ook nog gebeurd dat een dwaze censuur in werking werd gesteld.

Ik zelf werd geweerd als spreker, eenige jaren geleden, omdat ik belachelijke schrappingen mij niet liet welgevallen in een voordracht over de Vlaamsch-nationale beweging in de Westergouw, o. a. omdat ik zaliger Mgr Waffelaerts's houding tegenover de blauwvoeterie vermeldde. Nu, in December l.l. werd D^r Borms weerom geweerd door den raad van beheer. Zelfs mocht zijn rede niet door een ander persoon gelezen worden. Wat is dan die zelfstandige Vlaamsche afdeeling van het N. I. R.? En wat verichten de Vlaamsche leden, in den beheerraad, om niet in staat te zijn te bewerken dat D^r Borms moge spreken over zijn reisje op de Nederlandsche Noordzee? 't Is bespottelijk, 't is hatelijk!

Mijnheer de minister, zorg er voor dat er geen machtsmisbruik en dictatuur tegen de Vlaamsche nationalisten op het N. I. R. nog uitgevoerd worde!

Maar ik vraag iets stelligs: ik verzoek u dat u zoudt ingrijpen, opdat voortaan zonder willekeurige beperking ons vrij Vlaamsch nationaal woord over de golven van het geluchte moge varen, opdat heel de wereld verneme hoe hier een volk kampt om zijn geestelijk erfgoed.

Nog een paar woorden ook over belangen van plaatselijken aard. Ik meen te weten, dat de minister van verkeerswezen zijn oogen genadig geopend heeft ten overstaan van den erbarmelijken toestand van het station der stad Ieper. Dat station zou stilaan een wereldberuchtheid hebben! De Engelsche, Amerikaansche, ja, v.l.e wereldtoeristen die er komen, hebben zich in de verleden jaren zeer erg verbaasd over die reeks konijnenkoten die daar dienst doen voor station.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Op dat punt krijgt u voldoening. Het station van Ieper wordt eerlang heropgebouwd.

De heer Leuridan. — Het is voor mij een groot genoegen u vandaag hier openbaar te hooren bevestigen, dat het goede nieuws waarvan wij in den gemeenteraad te Ieper reeds een gerucht hebben gehoord, gegrond is.

Een woord nu over de private autobusdiensten. Mijnheer de minister, welke inzichten worden er door de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen en de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gekoesterd betreffende de uitroeiing van de onafhankelijke ondernemingen der private autobusdiensten? Ik stel de vraag. Misschien dat het u zal mogelijk zijn daarover een geruststellende verklaring tijdens uw repliek af te leggen? In elk geval, ik stel vast dat men overal solt met de onbetwisbare belangen van degenen die het verkeer der bevolking hebben gediend ten tijde dat de Nationale Maatschappij het beneden haar waardigheid of buiten haar voordeel achtte het zelf te doen. Er is zelfs een lange tijdspanne geweest dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen met haar reizend publiek werkelijk den zot hield. Ik zou dus willen dat de belangen van de private autobusdiensten worden behartigd, enkel en alleen billijkheidshalve.

Een woord over de toelatingen van het bureau voor wegvervoer. Ik kan mij niet ontdoen van de meening dat er hier willekeurig te werk gegaan wordt. Datzelfde spook in den donker waarop ik zooveel doelde werkt om het de nijverige uitbaters van een vervoerdienst onmogelijk en ondragelijk te maken. De inrichting voor het verlenen van toelatingen voor vracht-automotoren is onsamenhangend, zoowel wat de toelatingen aan de personen betreft — vooral de weigering van de toelating — als wat de bepaling betreft van den vervoerkring waarin ze hun vergunning zullen mogen uitoefenen.

Ik vermoed dat er hierin afkeurenswaardige praktijken bestaan. Anders is de ongelijkheid in de oplossingen onbegrijpelijk.

De heer Devroe. — Zeer waar!

De heer Leuridan. — Ik vestig er de aandacht van den heer minister op, want het is een doorlopende reeks onrechtvaardigheden die bij ministerieel besluit in ons Staatsblad geregeld verschijnen. Geen twee maten en twee gewichten, a. u. b. (*Zeer well' op de banken der Vlaamsche nationalisten.*)

Eindelijk een woord over het toerisme. Door het ministerie van verkeerswezen worden gewestelijke voubladen of folders uitgegeven; zij zijn elf in getale, en zoowel naar vorm als naar inhoud bepaald minderwaardig. Van deze elf biaden zijn er twee voor de Vlaamsche provinciën, Vlaanderen voor West- en Oostvlaanderen, en De Kempen voor Antwerpen en Limburg. Er is dan nog *De Ster* voor de provincie Brabant. De acht overige komen toe aan de vier Waalsche provinciën. Weerom hebt ge daar de verhouding tusschen beide landsgedeelten!

Dit propagandamateriaal werd in 1937 gemaakt. Voor 1939 is er geen vernieuwing voorzien, zoodat de toestand onveranderd zal blijven.

De heer Devroe. — En het toerisme is overwegend Vlaamsch.

De heer Leuridan. — Wat de toelagen betreft, verleent het ministerie een toelage van 2,000 frank aan verschillende verenigingen voor vreemdelingenverkeer. Gezien in Wallonië een honderdtal van dergelijke organismen worden aangetroffen, tegenover een veertigtal in de Vlaamsche gouden, trekken deze laatste dan ook natuurlijk aan het kortste einde.

Hieraan moet nog worden toegevoegd dat in West-Vlaanderen niet de helft van de bestaande verenigingen worden gesubsidieerd. De oorzaak? Eeuwig dezelfde: vreemdelingen hebben de leiding in handen van den Nationalen Belgischen Dienst voor Toerisme. Vlaanderen betaalt en laat betijen!

Voor 1938 waren de belooide toelagen half December laatz nog steeds niet uitgekeerd, zoodat menige vereniging, die bij het opmaken van haar begroting rekening hield met deze som, de uitgaven hooger zag klimmen dan de inkomsten. Die wanverhouding dient op te houden, zoowel wat het propaganda-materiaal als wat de toelagen betreft.

Ik eindig, mijnheer de minister, met uw aandacht te vestigen op de dagorde die u door den raad van den heer der provinciale West-Vlaamsche vereniging voor toerisme, met zetel in het Provinciaal Hof te Brugge, na vergadering van Donderdag 8 December 1938, werd toegestuurd.

Met wrevel wordt er aan herinnerd hoe Spa en de Ardennen hun koninklijk kommissaris voor toerisme hebben, terwijl het Vlaamsche land en de zeekust er van verstoken blijven.

Ik spaar u de lezing van deze zeer degelijk gestelde dagorde, doch ik eindig met u te verzoeken dat wij zouden mogen het genoegen beleven, in West-Vlaanderen te kunnen verkondigen dat de Vlaamsche minister van verkeerswezen die wij thans hebben beslist afgebroken heeft met de stiefvaderlijke houding die altijd, tegenover de West-Vlaamsche gouw is aan den dag gelegd geweest. (Applaus op de Vlaamsch-nationalistische banken.)

De heer voorzitter. — Het woord is aan den heer Anseele.

De heer Anseele (1). — Het verslag van den heer Van Hecke heeft mijn werk licht gemaakt. Voor 99 t. h. beaam ik wat hij in zijn merkwaardig verslag heeft neergepend.

Wat de regie van telegrafien en telefonen betreft, kan ik verklaren dat het evenwicht tusschen uitgaven en ontvangsten verzekerd schijnt te zijn, mits men de leening van 250 miljoen zou sluiten. Zal zij dit jaar nog afgesloten worden?

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Dit jaar werden 250 miljoen aan schatkistbons uitgegeven.

De heer Anseele. — Wat nu het plan van de algemeene automatisering betreft, heb ik reeds de meening uitgesproken dat men zich tot industriële firma's had kunnen wenden om de financiering van dit plan mogelijk te maken.

Ik sprak ook reeds vroeger over de politiek welke wordt gevoerd inzake radio.

Het eerste punt dat ik eventjes wil behandelen is de televisie. Op dit stuk werd in ons land weinig of niets verricht, alhoewel er in Holland interessante technische verslagen werden neergelegd en inter-universitaire commissies werden samengesteld. Er werd ook een regeling van de private zenders getroffen.

Betreffende de radiopolitiek herhaal ik dat het departement niet gewapend is om een doelmatige controle uit te oefenen op de geheime zenders, en deze behoorend aan liefhebbers.

Over de private zenders wil ik doen opmerken dat de controle hoogst noodig is.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — En de kwestie der publiciteit.

De heer Anseele. — Zeer juist. Wat de radio-distributie betreft stel ik vast dat er nog steeds private ondernemingen werkzaam zijn. Waarom zouden we niet het voorbeeld van Zwitserland volgen en zelf aanzienlijke inkomsten verwezenlijken door zelf deze distributie te verzekeren.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — De contracten verplichten de ondernemers een controle-draad aan te sluiten aan de regie.

De heer Anseele. — De weg Belradio wordt meer en meer gebruikt en daarom zou deze dienst ook meer uitbreiding moeten krijgen. Er wordt trouwens geklaagd over de traagheid van dezen dienst.

Weet men dat in 1936 een nieuwe zendpost bij Telefunken werd besteld? Wij hebben den zender niet ontvangen, maar hij werkt in Duitsland. Weet men bovendien dat men opgeworpen heeft dat men in oorlogstijden moeilijkheden zou hebben om de benodigde speciale lampen... uit de Vereenigde Staten te krijgen? Deze vertraging is zeer schadelijk.

Niets werd gedaan te Ruysselede ten opzichte van de bescherming van dit station tegen luchtaanvallen. En in dit opzicht zou ik in het licht van de gebeurtenissen van September jl. zeer stichtende feiten kunnen mededeelen.

Wij hebben hier ook dikwijls gesproken over de automatisatie der telefoonnetten. De bevoegde commissie kwam tot het besluit deze automatisatie in drie etappen te verwezenlijken, eindigende respectievelijk in 1941, 1946 en 1949.

Het departement wijzigde dit plan tot een tijdperk van dertien jaar. Ik geloof dat ook deze tijdspanne onvoldoende zal zijn.

Men heeft mij vroeger dikwijls gezegd dat ik mij zeer ernstig vergiste toen ik betreurde dat de tarieven verlaagd werden. Het lijkt echter wel dat ik toen de zaken zeer juist heb gezien. Het aantal abonnees daalt terwijl groote sommen moesten uitgegeven worden om de technische uitrusting te verzekeren.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — De vermindering van de tarieven bracht voor '938 een minder-opbrengst van 25 miljoen mede.

De heer Van Hecke. — Minder-opbrengst.

De heer Anseele. — Ik had dit voorspeld, maar men heeft mij niet willen gelooven.

In de memorie van toelichting zagen wij dat men hooge kredietoverschrijvingen in den kabinetsraad heeft aangevraagd voor de werken van 1936-1937 en van 1937-1938.

De heer minister is zeker niet verantwoordelijk voor dien toestand. Men verwijt het parlement traag te werken en namelijk dat de budgetten met twee à drie maanden vertraging gestemd worden. Wij hadden gemeend dat dit een oorzaak was van de vertraging in het uitvoeren der werken. Wij stellen echter vast dat nu eerst het programma van 1937 en zelfs van 1936 wordt uitgevoerd.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Dit betreft mijn begroting niet, maar het ontwerp van raming van 1939 der regie van telegrafie en telefonie.

De heer Anseele. — Er was in de commissie besloten om de twee ontwerpen samen te bespreken.

De heer Van Hecke. — Zulks werd in principie besloten. Achteraf heb ik vernomen dat dit niet reglementair was.

De heer Anseele. — Toen de heer Bouchery er destijds op gewezen heeft dat het boekjaar zou gelijk moeten gebracht worden met het normaal jaar, dan was het niet met de bedoeling dat die twee ontwerpen samen zouden besproken worden.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Ik heb mij voorbereid op de bespreking mijner begroting en niet van dit speciaal ontwerp.

Ik zie er echter geen bezwaar in dat gij uw uitleg voortzet.

De heer Anseele. — In 1938 voert men het programma 1936-37 en 1937-38 uit, en dan nog maar gedeeltelijk. Wij zullen dus in 1939 spreken over ramingen van werken die eerst in 1942 of 1943 zullen worden uitgevoerd. Oorzaak is het gebrek aan degelijke technische diensten en voldoende geschoold personeel. Het gevolg is een groot aantal kredietoverschrijvingen in den loop van het jaar.

De vertraging in de uitvoering van de werken brengt werkloosheid mede in de fabrieken te Dour en te Antwerpen. Het groote plan voor automatisering wordt op onvoldoende wijze doorgevoerd.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — De sector Oostende is thans afgewerkt. Ook de sector Mechelen zal eerstdaags automatisch zijn. Voor het overige zult u eerlang uitgebreide inlichtingen bekomen.

De heer Anseele. — Maar al de rest die was voorzien zal waarschijnlijk in 1939 niet worden uitgevoerd!

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — In de sectoren Hoei en Namen zijn de werken volop aan den gang.

De heer Anseele. — Het technisch personeel is overlast en een verhoging der barema's dringt zich op; niet alleen voor het hooger doch ook voor het lager personeel.

Het is gevaarlijk de recruteering van het personeel niet aan de basis te hebben voortgezet. Men zegt dat apparaten in de groote centrales thans worden onderhouden door werklieden uit de privaatsijnerijverheid bij gebrek aan geschoold personeel in de regiediensten. Wat is hiervan waar?

Deze toestand is erbarmelijk. Men stelt in den laatste tijd vast, dat de dienst te wenschen overlaat. Men wil zelfs de werkmeesters-electriekers uitschakelen. Ik dring aan op de oprichting van de centrale school van P. T. T.

In 1938 heeft men het aandeel in de winst voor 1937 nog niet eens uitbetaald. Slechts een klein voorschot werd gegeven.

In verband met de automatisatie, wil ik er op wijzen, dat er nog geen gronden aangeworven worden, wat de vertraging nog zal verhoogen.

In verschillende departementen richt men nieuwe gebouwen op, doch er worden nergens bomvrije kelders ingericht. Meent men het wel ernstig met de luchtbescherming? Het personeel is nog maar gedeeltelijk voorzien van gasmaskers.

Ik wil besluiten met de opmerking, dat het absoluut noodzakelijk is de afgeheele automatisatie door te voeren. De noodige kredieten moeten gevonden worden. Het plan werd reeds opgemaakt. Doch,

(1) Overgenomen uit het *Beknopt Verslag*. (Beslissing van de K. d. V. dd. 11 Maart 1896.)

zooals het nu gaat, hebben wij weinig hoop. Ik vraag aan den minister hieraan veranderingen te brengen. De voorziene werken moeten uitgevoerd worden. Ik weet wel, dat men zal opwerpen dat de financiële toestand moeilijk is, doch de automatisatie zal het gebruik in hoge mate doen stijgen.

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het Nationaal Instituut voor radio-omroep. — Zijt gij er mede accoord, dat ik op al uw vragen antwoord, wanneer de rekeningen voor 1939 zullen worden voorgelegd?

De heer Ansele. — Zeker.

Ik dring er nogmaals op aan, dat het zoo grootsche plan der automatisering van het telephonnet zoo volledig en zoo spoedig mogelijk worde uitgevoerd. (Zeer wel! op vele banken.)

M. le président. — La parole est à M. Poncelet.

M. Poncelet (à la tribune). — Mesdames, messieurs, j'ai entendu tout à l'heure notre nouveau collègue du Limbourg nous parler de sa province. J'ai compris qu'il avait de l'amour pour elle, puisqu'il l'appelait « ma jolie province » et qu'il demandait que l'on s'en occupât davantage.

Je voudrais commencer de la même manière, parce que, à mon tour, je voudrais dire que, représentant du Luxembourg, j'aime aussi « ma jolie province », et désire demander pour elle un peu plus de faveur et de sollicitude de la part des pouvoirs publics.

Dans les discours qui se déroulent ici, nous entendons dire, à chaque instant, qu'il faut secourir les classes pauvres, les classes déshéritées. Mais il n'y a pas seulement des classes sociales, il y a aussi des classes régionales, et dans celles-ci il y en a des pauvres et des déshéritées. Parmi les plus abandonnées, on peut citer le Luxembourg.

Tous les gouvernements qui se succèdent semblent l'oublier. Nous avons beaucoup à nous plaindre et spécialement au point de vue des transports.

Cependant, l'honorable M. Marck, depuis qu'il est au banc du gouvernement, m'a donné tant de preuves de sollicitude, que je regrette presque d'avoir à produire des récriminations à l'occasion de l'examen de son budget.

Mais, tous les jours, nous entendons des plaintes et des protestations. Mon désir est de m'en faire l'écho.

Nos chemins de fer, comme je l'ai dit déjà, il y a environ trois mois, ne sont plus considérés, dans notre province, comme un service public. Nos différentes lignes étant en déficit, la Société nationale ne s'écène qu'à réduire ses dépenses. Je lui suis cependant reconnaissant de n'avoir pas suivi certaines propositions qui lui ont été faites, de supprimer plusieurs de nos voies ferrées, car il a été question d'en supprimer quelques-unes, notamment Marbehan-Virton et Bertrix-Muno.

Aussi me suis-je déjà fait plusieurs fois l'écho des récriminations justifiées des populations qui se demandent pourquoi l'Etat se montre à leur égard si parcimonieux des deniers publics, alors qu'il fait tant de dépenses considérables pour d'autres régions.

On semble oublier que les chemins de fer sont, avant tout, un service public. Lors de la constitution de la Société nationale, j'étais opposé à sa création parce que, ai-je dit alors, si les chemins de fer sont mis en régie, on va les administrer comme une entreprise commerciale; on ne considérera plus que le bénéfice à réaliser et, par conséquent, les régions où l'exploitation ne donnera pas de bénéfices seront défavorisées et on leur enlèvera progressivement tous les avantages dont elles jouissent jusqu'ici.

Pendant un certain temps, on n'a pas vu de changement parce que les chemins de fer en régie donnaient un bénéfice. Ils constituaient un gros capital pour la Belgique. Quand les difficultés financières ont commencé, on a monnayé ce capital, mais quand la crise s'est accentuée, quand le déficit a remplacé le bénéfice, on a réduit successivement les services pour les régions improductives.

Ce sont donc celles-ci qui sont les victimes, alors cependant qu'elles ont les mêmes droits et devraient avoir les mêmes faveurs des services publics.

Je voudrais donc, monsieur le ministre, que votre attention fût attirée, plus encore que par le passé, sur cette situation spéciale et que, par une bienveillance que vous ne devez pas craindre excessive, vous répariez les brèches déjà faites, et que vous vous fissiez un devoir d'améliorer dans le Luxembourg, comme ailleurs, l'organisation des services de transport.

Je veux me contenter de vous signaler trois réclamations importantes, qui me paraissent dépasser les limites d'un intérêt local; elles intéressent toute la province. J'ai déjà parlé de tout cela, mais je tiens à me répéter, car, jusqu'ici, je n'ai pas obtenu complètement satisfaction, bien que vous m'ayez fait des promesses.

M. Merget. — Il tient toujours ses promesses, cependant.

M. Poncelet. — Je ne doute pas que le ministre les tiendra, dans la mesure de son pouvoir.

Premier point : la gare de Libramont.

Je vous ai parlé déjà, lors de ma dernière intervention, de cette affreuse, de cette horrible gare de Libramont, qui est cependant la gare centrale de la province.

Elle est située sur la grande ligne. C'est là que viennent rejoindre celle-ci les lignes secondaires qui desservent le Luxembourg. C'est à cette station que viennent prendre la correspondance les voyageurs des régions de Bouillon, Paliseul, Bertrix, Virton, Florenville, Saint-Hubert, Sibret, Bastogne, Houffalize, de même que les voyageurs du pays et de l'étranger vers ces mêmes régions. C'est là que tout ce monde doit attendre, parfois longtemps, le train à sa convenance.

Je voudrais que vous veniez vous rendre compte de ce qu'est la gare de Libramont par les mauvais temps, par exemple quand la température marque 20 sous zéro ou bien quand il neige ou qu'il pleut. Je ne comprends pas qu'une administration sérieuse comme la Société nationale des Chemins de fer belges maintienne des bâtiments et des quais aussi désagréables et aussi dangereux et laisse dans son état vétuste et lamentable le bâtiment de la gare. Il date des temps préhistoriques et ne comprend, pour le public, que des corridors froids et humides, où les voyageurs s'entassent en attendant l'heure du train. Il ne répond non plus, pour le personnel, à aucun confort ni à aucune des améliorations modernes. On n'y trouve aucune des commodités qu'on est habitué à trouver actuellement partout.

Sur la ligne de Bruxelles à Arlon, votre administration a modifié et amélioré toutes les gares importantes.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et institut national de radiodiffusion. — Ce n'est pas mon administration.

M. Poncelet. — Je reconnais que c'est la Société nationale qui a apporté ces améliorations, et notamment celles que je signale : Gembloux, Namur, Ciney, Marloie.

Rien jusqu'ici pour Libramont.

Cependant, s'il est un endroit où des améliorations devraient être apportées et les précautions prises contre le froid et les intempéries, c'est bien la station dont je vous parle, qui est la plus exposée à tous les désagréments de tous les dangers du climat.

Avant la guerre, il y avait, sur un des quais, un abri, un seul. Mais les voyageurs étaient quand même heureux d'en profiter lorsqu'ils devaient attendre et s'y réfugiaient à l'abri du vent, de la pluie ou de la neige. Cet abri a été emporté par la tempête, probablement n'était-il pas bien solide. Mais il n'a pas été remplacé. Le chef de gare actuel de Libramont me disait : j'étais ici avant la guerre et, à ce moment, on parlait déjà de modifier la gare.

Depuis lors, rien n'a été fait.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Monsieur Poncelet, si j'avais le droit d'ordonner la reconstruction de cette gare, je donnerais des ordres aujourd'hui même. Mais je n'ai pas ce droit. Tout ce que j'ai, c'est la faculté d'insister pour que la Société nationale fasse le nécessaire. C'est ce que j'ai fait à plusieurs reprises et ce que j'ai fait encore ce matin.

M. Poncelet. — Je suis persuadé, monsieur le ministre, que, pour la Société nationale, vos désirs sont souvent des ordres. J'espère donc que vous allez renouveler l'expression de votre désir. Notez que je demande cela au nom du personnel.

M. Fieulien. — Et au nom des voyageurs.

M. Poncelet. — Sans doute. Mais laissez-moi parler surtout du personnel, car les voyageurs ne font que passer, tandis que le personnel est obligé d'y vivre. Ceux de nos collègues à qui il arrive de passer par cette gare ont dû avoir pitié de ce malheureux employé, qui est logé comme dans un tonneau et qui est chargé du contrôle des billets à l'entrée et à la sortie. Cet homme est exposé à contracter tous les jours une maladie.

M. Merget. — C'est un scandale.

M. Poncelet. — Tous les employés sont obligés de rester dans les courants d'air et de se laisser tremper sur les quais par la pluie ou par la neige pendant qu'ils assistent à l'arrivée des trains et dirigent le trafic. C'est un crime que de laisser ces fonctionnaires, employés et ouvriers dans pareille situation de permanente incommodité.

Je retiens ce que vous venez de dire, à savoir que vous ferez votre possible pour que la Société nationale des chemins de fer cède enfin à nos instances.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je suis d'accord là-dessus; je vous appuierai autant que je le pourrai.

M. Brunfaut. — Que l'on convoque un conseil des ministres pour statuer sur cette affaire!

M. Poncelet. — Ne vous moquez pas de ce que je dis, monsieur Bruilaut. Vous êtes député de Bruxelles. Quand il s'agit de Bruxelles, il suffit qu'un député fasse une demande pour que satisfaction lui soit donnée.

Mme Blume-Gégoire. — Il y a à Bruxelles une gare du Midi bien inconfortable.

M. Poncelet. — Je vous invite, madame, à venir voir la gare de Libramont; vous verrez qu'il n'y a pas de comparaison à faire.

A Bruxelles, vous ne supporteriez pas d'être ainsi traitée. A Bruxelles, vous êtes les riches et les chemins de fer rappellent. Aussi, chaque fois que vous signalez une insuffisance quelconque, tout de suite on y pourvoit.

Pour nous, il nous faut revenir cent fois sur les mêmes réclamations. Vous êtes étonnés peut-être, en effet, d'entendre que c'est toujours la même voix qui s'élève ici. Nous sommes six députés du Luxembourg; c'est-à-dire un député par arrondissement, et nous sommes, reconnaissez-le, des modèles d'assiduité aux séances!

Mme Blume-Grégoire. — C'est vrai.

M. Poncelet. — Mais on ne nous écoute pas ou l'on se moque de nos plaintes. Nous revenons toujours, pensez-vous, avec les mêmes questions, et vous vous dites que ce sont toujours les mêmes qui réclament. Je viens de vous le dire, notre province est divisée en cinq arrondissements. Il n'y a qu'un député par arrondissement. Étonnez-vous que ce soit toujours le même qui réclame! Dans l'arrondissement de Bruxelles, au contraire, chaque habitant a trente députés pour prendre en mains ses intérêts, car l'arrondissement de Bruxelles a, pour lui seul, trente députés.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Vous êtes peu nombreux, mais il y a la qualité des Luxembourgeois!

M. Poncelet. — J'accepte votre compliment. (Sourires.) En tout cas, nous ne nous décourageons jamais.

Mais enfin, monsieur le ministre, je redeviens sérieux, permettez-moi d'insister! Il n'est pas possible de laisser la gare de Libramont dans l'état où elle est; il y faut une rénovation complète des bâtiments et des quais. Il y faut des passages souterrains et des abris convenables. J'espère que vous nous donnerez satisfaction et que, lorsque votre premier budget reviendra devant la Chambre, il me sera permis de vous féliciter et de vous remercier.

Le second point dont je veux vous parler concerne les chemins de fer vicinaux du Luxembourg. Précisément, parce que notre province a une grande étendue, on ne pouvait pas construire des lignes de chemins de fer desservant tout son territoire. On a alors construit des lignes vicinales. Or, voici que ces lignes aussi sont en déficit.

La Société nationale des chemins de fer vicinaux qui, jusqu'ici, avait des réserves, les a épuisées, et elle se voit maintenant dans l'impossibilité de continuer son exploitation, si l'Etat refuse son intervention.

Il y a bien la province et les communes, mais celles-ci n'ont pas d'argent. Comment continuer l'exploitation? L'Etat peut-il vraiment hésiter à nous accorder la subvention nécessaire? Le conseil provincial a, ces derniers temps, voté un vœu demandant que l'Etat veuille bien prendre à sa charge une partie des frais d'exploitation des vicinaux. Cela se monterait à 200,000 ou 300,000 francs environ par an.

Entendez bien, messieurs! Deux ou trois cent mille francs!

J'entendais parler ce matin même d'un travail considérable qu'on demande pour le Hainaut et pour lequel on va bientôt dépenser, non pas quelques centaines de mille francs, mais une somme de 500 millions! Il s'agit de la création d'un nouveau canal, reliant Nimy, Péronnes à la région de Gand.

M. Goblet. — Le budget extraordinaire vous répond au sujet de cette dépense. Il porte sur une dépense de 53 millions jusque fin 1939.

M. De Winde. — Le budget ordinaire prévoit pour cela 170 millions, mais le coût du travail atteindra 500 millions!

M. Poncelet. — Vous voyez! On va donc dépenser 500 millions pour ce travail. (Colloques.)

M. Goblet. — Cette région, qui est en train de mourir, pourra ainsi être sauvée, grâce à ce canal.

M. Poncelet. — Je ne vous reproche pas cela, mais nous aussi nous sommes en train de mourir, et je veux simplement faire une comparaison entre ce que l'on fait pour vous et ce que l'on nous refuse.

ANN. PARLEM. CH. DES REPR. — SESSION ORDINAIRE DE 1938-1939.
PARLEM. HAND. KAMER DER VOLKSVERT. — GEWONE ZITTING 1938-1939.

M. Goblet. — On dépense 180 millions pour le Musée d'histoire naturelle. D'ictons plutôt l'histoire actuelle, ce sera plus profitable pour le pays!

M. Poncelet. — Je suis encore de votre avis et vous versez de l'eau sur mon moulin, puisque vous constatez avec moi que, pour d'autres régions, on fait des dépenses considérables : 500 millions chez vous, pour un canal, 180 millions à Bruxelles, pour un musée! Je ne demande pas des millions, mais une simple intervention de deux ou trois centaines de milliers francs. Pour cette somme modique, devrait-il y avoir hésitation?

M. Derudder. — Oui, parce que vous demandez beaucoup trop peu.

M. Goblet. — Mais avec les existes, on n'aurait plus rien du tout!

M. Poncelet. — Il est possible, en effet, que si nous avions plus de prétentions et si les représentants du Luxembourg étaient plus nombreux, par exemple, un trentaine, comme à Bruxelles, pour défendre leur arrondissement...

M. Vermer. — Je me joins à vous, comme Luxembourgeois d'origine.

M. Poncelet. — ... il est probable qu'alors on nous écouterait davantage et l'on ne montrerait plus aucune hésitation à accorder cette subvention, qui paraît peut-être ridicule aux régions riches, où l'on ne compte que par millions, mais qui ne l'est pas pour une région comme la nôtre.

SUR LES BANCs SOCIALISTES : D'accord avec vous.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — C'est le ministre des finances qui doit vous accorder cette subvention jusqu'à concurrence de 50 p. c. si la ligne est rentable.

En tout cas, je vous promets d'insister auprès de mon collègue pour qu'il examine la question, étant donnée la situation particulière dans laquelle se trouve votre province.

M. Poncelet. — Merci, monsieur le ministre.

Permettez-moi, à ce sujet, une légère indiscrétion, qui me sera pardonnée, j'en suis sûr. Il y a quelques semaines, la première fois que votre collègue des finances était à son banc, après mon discours, dans la discussion du budget extraordinaire, il m'a avoué qu'il était frappé de ce que je venais de dire à la tribune sur cette question des vicinaux, et il a ajouté qu'il me donnait raison.

Si j'ai deux ministres avec moi, je puis espérer obtenir satisfaction. C'est pour cela que j'insiste auprès de vous.

Voici un troisième point.

Oh! cette fois, c'est toute une histoire, et bien curieuse. Il s'agit de la ligne Bertrix-Muno, dont il a été si souvent question ici, mais qui est loin d'être rentable, comme vous le dites, monsieur le ministre. Mais si elle est en déficit, je suppose que vous savez pourquoi : c'est parce qu'il lui manque un kilomètre pour être reliée aux chemins de fer français, ce qui l'empêche d'être une grande ligne d'exportation, comme on l'espérait lors de sa création. Cette ligne a été créée, en effet, pour desservir le bassin ardoisier du Luxembourg...

M. Jacques. — Elle est surtout en déficit parce qu'elle a été construite en cul-de-sac.

M. Poncelet. — ... et pour desservir en même temps le bassin houiller de la région industrielle de Liège. On s'attendait donc à un trafic important et à de magnifiques résultats. Elle a été construite vers 1895. J'ai assisté déjà en 1892 aux pourparlers qui ont précédé sa création, et notamment aux instances de mon vénéré prédécesseur, M. Heynen, lors de la visite officielle à Arlon, en août 1892, du grand Roi Léopold II, qui l'avait écoutée avec la plus grande sympathie. Vous voyez donc qu'il y a longtemps de cela, messieurs, malheureusement pour moi. (Sourires.)

Il avait été entendu, lors de ces pourparlers, que cette ligne serait continue jusqu'à la ligne française, c'est-à-dire à un kilomètre de la frontière. Il y a eu aussi évidemment, à ce sujet, des négociations avec la France.

Mais voyez le côté ridicule de cette affaire : cette ligne Bertrix-Muno, qui va jusqu'à la frontière, n'est pas encore achevée au delà de cette frontière, et il lui manque toujours un kilomètre pour être reliée au réseau français. Il n'y a donc qu'un kilomètre à construire pour rattacher le rail belge au rail français et pour que cette ligne devienne une ligne rentable. (Exclamations.)

Nous demandons donc que l'on construise enfin ce kilomètre, qui est attendu depuis quarante ans! Ce petit travail permettrait de relier nos régions au marché français. Nul doute qu'alors la ligne ne serait plus déficitaire.

J'ajoute qu'il est bien évident que si ce kilomètre n'a pas été construit, ce ne sont pas les Belges qui en sont responsables.

M. Jacques. — Il avait d'ailleurs été construit pendant la guerre, mais la Société nationale des Chemins de fer l'a démolie après l'armistice. (*Nouvelles exclamations.*)

M. Poncelet. — Ce n'est pas tout à fait exact! Mais voici la vérité : avant la guerre, la ligne s'arrêtait à la frontière, et les Français n'ont pas voulu qu'on la prolongeât.

J'aime beaucoup nos voisins; mais, dans cette affaire, ils ne se sont pas montrés très gentils, puisqu'ils n'ont jamais voulu construire le kilomètre qui nous manquait pour aller chez eux.

Pourquoi? Parce que du côté français il y avait des intérêts opposés aux intérêts belges. Et cela se comprend, messieurs. La ligne de l'Est français, qui va de Sedan à Carignan et à Ecouviers, aurait peut-être subi une légère diminution de trafic. Je comprends que les Français aient songé principalement à leurs intérêts, mais il reste toujours que, malgré tout, il y avait également pour eux un intérêt à entrer plus directement chez nous.

Qu'il me soit permis, en passant, de dire, à ce propos, un mot de la politique générale. Souvent nous avons entendu, ici, critiquer la France, à propos des ambitions qu'elle pourrait avoir vis-à-vis de la Belgique.

Que ceux-là qui pensent ainsi réfléchissent au cas dont je parle. Voilà que nous avons supplié la France, pendant quarante ans au moins, de nous donner cette ligne de pénétration réciproque pour nos deux pays et elle a toujours refusé. Si elle avait eu les ambitions qu'on lui supposait, elle n'aurait évidemment pas refusé, car ceci se passait avant la guerre. Et quel avantage cette ligne n'aurait-elle pas constitué pour l'armée française venant à notre secours!

D'ailleurs, arriva la guerre, et aussitôt les Allemands s'empressèrent de construire le kilomètre réclamé. Et, grâce à ce petit tronçon, ils ont fait de cette ligne leur ligne principale de pénétration en France. C'est par là que, pendant quatre ans, ils ont transporté en France le gros de leurs armées, leurs munitions et leurs engins de toute espèce. Cette ligne a donc été d'une importance capitale pour eux durant tout le temps de la guerre, puisque c'est par là qu'ils ont pu transporter le matériel formidable dont ils ont usé sur le front français.

Or, arrive la victoire de la France. Les Français n'ont rien de plus pressé que de supprimer le tronçon que les Allemands avaient construit, et c'est ainsi, par la destruction du kilomètre dont je vous parle, que l'on est revenu à la situation regrettable d'avant-guerre.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphone et de l'institut national de radiodiffusion. — Le tronçon dont vous parlez se trouve-t-il sur le territoire français ou sur le territoire belge?

M. Poncelet. — Il se trouve sur le territoire français. Mais quand les Français eurent démolie ce tronçon, l'administration belge a naturellement enlevé les rails au delà de la gare de Muno, puisqu'ils ne servaient plus à rien, le trafic s'arrêtant à cette gare. On a donc détruit sur les deux territoires la partie qui devait relier les lignes belge et française; mais, sur la partie belge, il suffirait de replacer les rails.

Il n'empêche que, depuis cette destruction inexplicable, la population de Muno et de toutes les communes qui environnent ce village se trouve, au point de vue des communications, dans une situation lamentable. Après avoir eu, pendant les années de guerre, les facilités de communication avec la France occupée, dont elle se serait volontiers passée, elle a vu détruire cette ligne, qui aurait constitué pour elle et notre pays une source de richesses et un précieux moyen d'exportation.

Depuis lors, c'est-à-dire depuis plus de vingt ans, nous n'avons cessé de demander le rétablissement de cette soudure. Pourquoi n'avons-nous pas réussi jusqu'ici dans cette demande si naturelle et qui semble s'imposer? Mystère!

Mais voici que l'administration de la Société nationale des Chemins de fer nous donne une réponse, mais une réponse bien singulière. Elle fait savoir aux communes intéressées qu'elle va modifier tout le régime de cette ligne, déjà réduite à presque rien.

Alors qu'il ne reste déjà plus, pour les gares de Herbeumont, de Muno et de Morthan, que quatre employés...

M. Jacques. — Q'on va supprimer.

M. Poncelet. — ... on annonce qu'on va les supprimer, en effet.

M. Goblet. — Chez nous, il n'y a plus personne

M. Poncelet. — Et vous savez par qui on va les remplacer? Par des particuliers. On se propose de charger les cabaretiers ou autres habitants des environs de ces gares de recevoir les colis, de les expédier et de remplir toutes les formalités. Vous voyez d'ici les réclamations qui surgiront inévitablement. Les gens ne s'entendent pas toujours entre eux; on ne voudra pas déposer ses colis chez tel ou tel, parce qu'on ne s'entend pas avec lui, ou bien on craindra les

indiscrétions, la concurrence, les préférences, que sais-je? Il y aura inévitablement des discussions et des réclamations. Qui sera responsable? Le trafic ne sera plus un trafic régulier, et vous voyez le dommage qui pourra en être la conséquence.

Le bourgmestre de la commune de Muno m'a remis la copie d'une adresse, d'un vœu voté par son conseil communal, que je vais me permettre de vous lire.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et institut national de radiodiffusion. — Je le connais, je l'ai reçu.

M. Poncelet. — Dès lors, je me contente d'attirer votre attention sur la dernière phrase, où il est dit en substance que « le conseil communal espère qu'enfin on cessera de considérer les habitants de la commune comme des citoyens de seconde zone et qu'on finisse par les traiter comme les autres citoyens, étant donné qu'ils sont astreints aux mêmes obligations vis-à-vis de l'Etat ».

Naturellement, ceci est le cri du cœur, le cri des gens qui se sentent délaissés par l'administration et qui se plaignent amèrement.

Je vous soumetts ces justes récriminations et vous demande de bien vouloir les prendre en considération.

Je vous demande, notamment, de faire la comparaison que je vous signalais tout à l'heure et de voir ce qu'on dépense ailleurs pour des travaux qui ne sont pas toujours nécessaires : pour un musée, 180 millions, pour un canal, dont la dépense s'élèvera à 500 millions, alors que sa construction ne paraît pas justifiée aux yeux de tout le monde.

M. Goblet. — Il est très justifié.

M. Poncelet. — C'est votre avis, soit. D'ailleurs, je ne veux pas aller jusqu'à dire que ce canal sera inutile, mais ce sera tout de même une dépense de 500 millions pour l'avantage exclusif d'une contrée restreinte. Nous n'en demandons pas autant, nous vous demandons seulement de nous accorder les quelques milliers de francs que représente le traitement de quatre employés, et cela en faveur d'une région particulièrement pauvre, qui devrait vous intéresser davantage par là même qu'elle est plus pauvre. Nous demandons surtout que le gouvernement obtienne de la France de relier la ligne au réseau français, car ceci n'est pas une dépense, mais, au contraire, un supplément important de recettes.

Je viens de vous exposer, madame, messieurs, trois réclamations des plus urgentes.

On nous demande toujours de venir au secours des classes déshéritées et nous le faisons. Qu'on vienne alors aussi au secours des régions déshéritées. (*Très bien à droite.*)

M. Goblet. — Depuis qu'on creuse le canal, chez nous, il n'y a plus de trains.

M. le président. — La parole est à M. Wintgens.

M. Wintgens (à la tribune). — Mesdames, messieurs, par suite de la réunion de deux ministères différents sous une même direction, le budget que nous examinons actuellement pose des questions d'un ordre très divers.

En ce qui concerne le département des transports, la grosse question à l'ordre du jour est évidemment celle de la S. N. C. F. B.

Lorsque, en 1926, à la suite d'avatars financiers qui ont tendancé à se renouveler périodiquement, l'Etat fut obligé de concéder l'exploitation de son réseau de chemins de fer à la Société nationale, la situation, en ce qui concerne les transports, était assez différente de ce qu'elle est aujourd'hui. L'énorme concurrence qui est faite actuellement au chemin de fer par les transports routiers était à peu près inexistante à ce moment. Ceci explique que si les premières années d'exploitation de la société étaient satisfaisantes, il n'en est plus de même actuellement.

La vieille loi de l'offre et de la demande a son mot à dire dans ce domaine comme en tout autre. L'offre de moyens de transport dépasse actuellement, en Belgique, et de loin, les besoins réels de la population. C'est ce qui explique la situation financière de plus en plus difficile de la Société nationale.

M. Van Hecke, le rapporteur du budget, a fait à cet égard une étude fouillée. Il lance un cri d'alarme et pense même que le capital investi, qui est de l'ordre de 40 milliards, pourrait être en danger si les mesures d'assainissement n'étaient pas prises immédiatement.

Si tout le monde est d'accord pour dire qu'il est urgent de porter remède à cette situation, les plus grandes divergences de vues se font jour lorsqu'il s'agit d'étudier ces remèdes. S'il est évident qu'un déficit de l'ordre de 176 millions, pour 1938, et un déficit probable de 315 millions, pour 1939, postulent une solution et un redressement énergique et immédiat, il est cependant peu probable qu'une intervention de l'Etat à concurrence de ces sommes puisse être envisagée comme une solution définitive.

Les mesures de protection directes ou indirectes en faveur de la Société nationale des chemins de fer belges ne peuvent plus être considérées comme des remèdes efficaces et durables. Le fait est que nous nous trouvons en présence d'une évolution nettement marquée en ce qui concerne l'utilisation des divers moyens de transport. Aucune mesure artificielle ne sera de nature à arrêter définitivement à cet égard la marche du progrès.

Si le chemin de fer est nettement désavantagé en ce qui concerne le transport sur petites distances et pour de faibles poids, il est par contre en mesure de concurrencer très avantageusement les transports sur longues distances et pour des poids importants. Cet avantage incontestable, joint au monopole dont il jouit, doit être de nature à permettre à la Société nationale de trouver la mesure d'adaptation qui lui est nécessaire. Cela ne veut pas dire que nous soyons de prime abord adversaire de toute intervention de l'Etat dans l'alimentation des ressources de la société. Il est évident que si l'Etat impose à la société des prestations à prix réduit : transport de certaines catégories de voyageurs à des prix très réduits, il n'est que juste et équitable que l'Etat indemnise la société des pertes qu'elle pourrait subir de ce chef.

Il y a très souvent un manque de coordination entre les horaires des chemins de fer et celui de leur complément naturel, la Société nationale des Chemins de fer vicinaux.

M. Van Hecke, dans son rapport, a fait allusion à un cas que je lui avais signalé.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Il existe une commission composée de délégués de la Société nationale des chemins de fer belges et de la Société des vicinaux; notamment pour trancher pareille question. Je lui soumettrai vos observations.

M. Wintgens. — En ce qui concerne votre remarque, monsieur le ministre, il est possible que cette commission existe, mais, dans ces conditions, je dois constater qu'elle fait fort mal cette besogne. L'exemple cité au rapport et concernant la ligne électrique Herbesthal-Eupen est typique. Le dernier train « utile » pour venir de Bruxelles, arrive à Herbesthal à 22 heures. Le dernier tram quitte cette localité à 21 h. 50. Les usagers sont obligés soit d'attendre le train de 23 h. 43 vers Eupen, soit de prendre un taxi.

Forcée de faire des économies à tout prix, la Société nationale des Chemins de fer belges a pris à l'égard de son personnel des mesures parfois draconiennes, jouissant dans les milieux de ces personnes du maximum d'impopularité.

Le tableau n° 11, joint par l'honorable rapporteur à son rapport, permet, à cet égard, des constatations extrêmement intéressantes. Alors que, de 1929 à 1937, le nombre des agents du grade supérieur n'a été réduit que de 7 p. c., cette diminution a été de 17 p. c. en ce qui concerne les employés et de près de 24 p. c. en ce qui concerne les ouvriers. La comparaison de ces chiffres est édifiante. Nous croyons pouvoir affirmer, sans pour cela faire de la démagogie, qu'il est plus inique de priver de son emploi un gagne-petit, comptant de dix à quinze ans de bons et loyaux services, que de supprimer certains postes de direction très bien rémunérés, alors que ceux-ci pourraient, avec un peu de bonne volonté, être fusionnés.

Le mécontentement très grand qui se fait jour parmi le personnel subalterne est dû, en grande partie, à des mesures qui sont dues, en réalité, à un manque d'organisation, sans qu'elles soient de nature à rapporter des économies sérieuses à la société.

Je me permettrai, à cet égard, de donner quelques exemples significatifs. Si ces exemples se rapportent, en ordre principal, à du personnel de la région de Saint-Vith, c'est parce que je connais particulièrement bien la situation là-bas. Je suis d'ailleurs persuadé que les griefs du personnel sont à peu près les mêmes partout.

Je sais que, lorsque j'ai fait à l'honorable ministre des suggestions pour remédier à la situation, il a fait tout son possible pour y parvenir. Malheureusement, il n'a pas suffisamment d'autorité sur la société et il s'en est plaint à diverses reprises. J'espère, toutefois, qu'il continuera à insister pour celle-ci se décide enfin à revoir le problème.

La société se livre à de véritables contorsions acrobatiques pour essayer d'interpréter à son profit la fameuse règle qui interdit une absence de plus de douze heures. Voici, par exemple, un agent habitant Oudler, qui travaille actuellement à Hockey. Il part le matin au train de 6 h. 7 m. pour être, au retour, rendu à Oudler à 18 h. 45 m. L'absence est manifestement de plus de douze heures. Qu'à cela ne tienne, les juristes de la société ont trouvé le « joint » ! L'intéressé a, en son temps, été attaché à la brigade mobile de Weywertz. Il est donc, pour les besoins de la cause, censé domicilié dans cette dernière commune. Dans ces conditions, les heures d'absence ne se chiffrent effectivement pas à douze heures. J'ai cependant nettement l'impression que de tels règlements sont édictés dans un esprit de protection du personnel, et non pas pour être détournés de leur véritable but par des arguties.

Autre exemple « délicieux » : Le forgeron attaché à la gare de Weywertz doit quitter Raeren, où il habite, à 5 h. 10 m. pour être

rendu à sa gare de départ à 18 h. 16 m., soit donc treize heures six minutes d'absence effective. Mais voilà, on le considère tout simplement comme domicilié à Weywertz. L'année dernière, l'intéressé travaillait à Welkenraedt; à ce moment, l'administration se gardait bien de le considérer comme habitant Weywertz; ses heures d'absence étaient calculées uniquement au départ de Raeren. Le forgeron attaché à la gare de Raeren, lui, vient de de Saint-Vith!

Le personnel se plaint enfin d'un manque d'égards total en ce qui concerne sa santé. Par un froid de -20° le personnel de Burg-Reuland et Oudler était obligé de rendre au travail aux environs de Trois-Ponts. La société mettait à sa disposition une drapsienne, portant comme seul abri une tente en toile pour couvrir cette distance de près de 50 kilomètres. De même, ce n'est qu'exceptionnellement qu'on met à la disposition du personnel une tente abri pour lui permettre de prendre ses repas. Il me semble cependant que les ouvriers ont également droit à certains égards.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Tout à fait d'accord!

M. Wintgens. — Comme vous vous reconnaissez impuissant à changer cette situation, il y aurait lieu de revoir, dans son ensemble, le problème, tant en ce qui concerne l'intervention éventuelle de l'Etat au point de vue financier, qu'en ce qui concerne son droit de regard.

M. Winandy. — Nous avons déjà signalé ces choses il y a deux ans et l'an passé encore, et l'on nous a promis d'y porter remède.

M. Wintgens. — Je sais, monsieur Winandy, que vous avez le monopole des signalisations. Malheureusement, je constate qu'elles ne changent rien à la situation. On apprend que vous avez signalé énormément de choses lorsqu'on attire l'attention de l'honorable ministre sur l'un ou l'autre point. Mais en ce qui concerne les résultats que vous avez atteints, nous devons reconnaître, et vous devrez en convenir, qu'ils ne sont pas dignes d'éloges.

M. Winandy. — Vous n'êtes pas au courant. J'obtiens parfois satisfaction, et, lorsque ce n'est pas le cas, on s'adresse à vous; ce qui ne signifie pas que vous soyez plus heureux que moi. C'est pourquoi je vous ai appuyé. Mais vous êtes nerveux.

M. Wintgens. — Je sais que ce que je vous ai dit vous est extrêmement désagréable, mais vous admettez que je ne puis passer sous silence les choses dont je viens de parler. (Colloques.)

Je m'attendais à une interruption de M. Winandy. Je constate que chaque fois que je prends la parole à cette tribune, il manifeste une nervosité dont il ne fait pas preuve en d'autres occasions.

Un mot maintenant, messieurs, au sujet du tourisme.

Le tourisme est une de ces activités rattachées au ministère des transports et qui semble singulièrement négligée chez nous. Alors que des pays voisins consentent les sacrifices les plus grands pour attirer l'étranger chez eux et se procurer ainsi des devises, les crédits accordés dans notre pays aux divers organismes qui s'occupent de cette propagande sont extrêmement réduits. Il est, par exemple, vraiment inimaginable que le bureau de propagande pour le tourisme belge, existant depuis deux ans à peine, à New-York, doit être supprimé précisément l'année de l'exposition universelle.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Vous vous trompez complètement en ce qui concerne New-York. Ce poste n'a pas été supprimé : un crédit de 100,000 francs est maintenu au budget.

M. Wintgens. — Alors l'honorable rapporteur s'est trompé avec moi, car j'ai puisé ce renseignement dans son rapport.

M. Van Hecke. — J'apprends avec plaisir que le crédit de 100,000 francs a été maintenu, mais tenant compte du fait qu'il y a cette année une exposition internationale à New-York, j'estime que ce crédit aurait dû être majoré.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Il ne faut pas perdre de vue qu'en ce qui concerne l'exposition de New-York le gouvernement, d'accord avec le commissaire général, organise sur place une propagande vraiment efficace.

M. Van Hecke. — Ceci corrige cela.

M. Wintgens. — L'honorable rapporteur nous signale que les dépenses des touristes étrangers dans notre pays en 1937 peuvent être évaluées à 350 millions de francs. Il faut avouer que c'est là une ressource très appréciable et susceptible d'une augmentation considérable, moyennant une propagande bien comprise et bien organisée. Je suis d'ailleurs persuadé que les principaux bénéficiaires

de ces ressources, c'est-à-dire les hôteliers, ne seraient nullement hostiles à consentir certains sacrifices pour financer la propagande. Il est vraiment inimaginable de constater qu'en 1938, par suite de certaines négligences, on ait seulement encaissé 39,000 francs sur les 80,000 francs de redevances dues par l'hôtellerie.

Il y a cependant dans notre pays des régions d'une beauté naturelle incontestable et qui pourraient être admirablement mises en valeur. A cet égard, les cantons rédimés notamment, avec leurs magnifiques forêts, leur haut plateau des Fagnes arides et sauvages, leurs lacs formés par les barrages de Robertville, de Butgenbach et bientôt d'Eupen, tous voisins du lac de la Gileppe, dont la réputation est solidement établie, toute la région magnifique s'étendant entre Saint-Vith et le grand-duché de Luxembourg, autant de richesses incontestables qui ne demandent qu'à être mises en valeur.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — En ce qui concerne les communes où s'exercent les sports d'hiver, on y a demandé un chasse-neige. Je l'ai donné.

M. Wintgens. — Cette mesure est excellente. J'allais précisément en parler, car s'il est possible de pratiquer les sports d'hiver, notamment à Sourbrodt, Elsenborn, Ovipat et Robertville, par contre, il est très difficile, en raison du peu de moyens de communication, de se rendre sur place. Dès qu'il y a des chutes de neige, la route de la Baraque Michel devient impraticable. C'est pour cette raison que l'acquisition d'un chasse-neige est très importante.

A lire le rapport de l'honorable M. Van Hecke, on doit constater que l'administration des postes est véritablement une administration modèle, puisqu'elle obtient des bénéfices d'exploitation. Il faut effectivement reconnaître qu'on ne pourrait proposer à l'organisation de cette administration que des réformes de pur détail. Il y a cependant un point sur lequel je voudrais attirer l'attention de l'honorable ministre.

Il est, à mon avis, inadmissible que l'Etat se serve de l'immense réserve de fonds que constitue l'office des comptes chèques postaux. Il s'agit ici de fonds qui n'appartiennent pas à l'Etat et sur lesquels celui-ci n'a aucune espèce de droits. Les intérêts de cet argent devraient revenir intégralement à l'office des chèques postaux, qui pourrait éventuellement même envisager de bonifier un minime intérêt aux usagers. L'Etat retire déjà sans cela de cet office, qui fait véritablement fonction d'agent comptable, des avantages appréciables.

M. le rapporteur a bien voulu signaler dans son rapport les doléances des habitants de la commune de Heusy concernant les heures d'ouverture du bureau des postes de la dite commune, doléances dont je lui avais fait part. J'ose espérer que M. le ministre voudra bien faire le nécessaire pour que satisfaction soit donnée à cet égard aux intéressés.

Enfin, je me demande s'il n'y aurait pas possibilité de réduire quelque peu les formalités extrêmement compliquées qui sont actuellement prévues en ce qui concerne la possibilité de donner procuration à des tierces personnes (employés de bureau, etc.) pour obtenir délivrance des plis recommandés.

M. Van Hecke. — C'est une garantie.

M. Wintgens. — Je pense qu'on va trop loin dans cette voie.

Si l'on est satisfait des services de la poste, il n'en est malheureusement pas de même en ce qui concerne l'Institut national de radiodiffusion.

M. Van Hecke, homme prudent, déclare simplement que cet institut n'a pas bonne presse dans certains milieux. En réalité, le mécontentement à l'égard de cet institut est très grand, et cela dans les secteurs de plus en plus étendus de l'opinion publique.

Les critiques qui se font jour à son égard sont d'ordres divers :

a) Au point de vue financier : gaspillage considérable;

b) Manque d'impartialité de cet institut.

Malgré une inflation proprement inimaginable du personnel, l'I. N. R. n'est pas parvenu, la dernière année, à engloutir les 48 millions 750,000 francs auquel il avait droit.

Tous les partis sont à cet égard d'accord pour estimer qu'il y a lieu de modifier la situation financière de l'institut. Trois propositions de loi ont vu le jour à cet égard. La proposition de M. Legros tendant à réduire à un chiffre de 12 millions par an la subvention à l'I. N. R., les propositions de MM. Philippart, d'une part, et de M. Piérard, de l'autre.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — J'ai pris une première mesure, ou plutôt, c'est mon prédécesseur qui l'a prise, et c'est moi qui l'ai exécutée. Elle consiste en une enquête faite par deux personnalités éminentes, M. Rutot, directeur général de la Société nationale des Chemins de fer belges, et M. le commissaire royal Camu. Ils

ont fait une enquête approfondie et viennent de déposer, il y a deux ou trois jours, un rapport où ils font des propositions intéressantes dans le cadre du statut actuel.

Je n'ai pas encore eu l'occasion d'étudier ce rapport et je n'ai pu, par conséquent, appliquer certaines mesures préconisées.

M. Wintgens. — Je constate avec plaisir, monsieur le ministre, que vous avez déjà acquis, depuis le peu de temps que vous êtes au banc ministériel, l'esprit administratif nécessaire. C'est toujours de cette façon qu'on répond lorsque quelque chose est signalé. On nomme une commission, qui fait une enquête, et l'affaire en reste là.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Vous ne voudriez tout de même que je fisse l'enquête moi-même!

M. Derudder. — Il y a quatre cents commissions!

M. Wintgens. — Je pourrais faire ici une suggestion : c'est de nommer une commission destinée à dénombrer le nombre de commissions existantes! (Hilarité.)

M. Derudder. — Très bien!

M. Piérard. — Ce qui est remarquable dans le rapport de M. Van Hecke, c'est qu'il pose très bien la question de la partie de la redevance radiophonique que l'Etat détourne de son utilisation.

M. Wintgens. — La solution de cette question me semble résider dans la modification du pourcentage prévu dans la loi du 18 juin 1930. Si en 1930 en présence de quelque 75,000 auditeurs payants, une allocation de l'ordre des 9/10 des redevances était parfaitement justifiée, il n'en est plus de même aujourd'hui à un moment où le chiffre des auditeurs dépasse le million.

Cette abondance absolument exagérée des ressources a conduit à un gaspillage éhonté. Cette affirmation ne saurait pas être contestée si l'on constate que les dépenses étaient de l'ordre de 8 millions pour passer à 30 millions en 1937. On a, d'ailleurs, augmenté dans des proportions inimaginables le nombre des personnes attachées, aux titres les plus divers, à l'I. N. R.

La population ne comprend pas que par les temps de crise que nous vivons, des sommes aussi considérables puissent être englouties dans ce service. Il ne faut en aucun cas que l'I. N. R. perde de vue son but essentiel : il n'est pas fait pour justifier la nomination de telle ou telle personne qui a mérité, à un titre quelconque, la reconnaissance de l'un ou l'autre parti politique, à un poste bien rémunéré. Non, l'I. N. R. doit avant tout poursuivre un but d'éducation, de délassement et de récréation. Pour atteindre ce but essentiel, on ne nous fera jamais croire que des sommes d'une telle importance soient absolument nécessaires.

N'est-il pas inimaginable de constater que le nouvel immeuble de l'I. N. R. a coûté 70 millions, soit le double des prévisions? Un particulier qui construirait dans de telles conditions n'irait pas loin.

M. Derudder. — Une petite erreur.

M. Duysburgh. — On s'est trompé dans les estimations.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Je n'en suis pas responsable. J'ai désigné deux personnalités pour faire une enquête et pour déposer un rapport. Il n'y a donc pas eu de commission.

M. Wintgens. — Vous avez donc, en réalité, monsieur le ministre, nommé une commission composée de deux personnes! (Rires sur les bancs rexistes.)

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — J'ai donc rationalisé le système. (Nouveaux rires.)

M. Wintgens. — En ce qui concerne l'organisation de l'I. N. R., un courant d'opinion très marqué demande la suppression totale des émissions politiques à l'I. N. R. Il y a une proposition de loi déposée en ce sens par notre collègue M. Fasbender. Des interpellations ont eu le même objet. Chaque fois, M. le ministre compétent répond que la question est à l'étude.

Je me permets de signaler à la Chambre que, en 1937 déjà, l'honorable M. Bouchery déclarait que cette question était à l'étude et qu'une solution allait intervenir à bref délai. Nous sommes aujourd'hui février 1939 et rien n'a été fait. Il faut avouer que les personnes qui s'occupent de cette étude ne travaillent pas vite. Le mouvement rexiste demande à être mis sur le même pied que les autres partis.

M. Fischer. — A condition de rester fidèles à la démocratie et de ne pas nous prendre pour des poires. (Interruptions sur les bancs rexistes.)

M. Wintgens. — Aussi longtemps que cette question n'est pas réglée, nous demandons le même droit pour tous. Le mouvement que je représente a aussi bien le droit que n'importe quel autre de faire entendre sa voix. Tant que le gouvernement ne le reconnaîtra pas, il manquera totalement de « fair play ». Si notre Constitution proclame d'une part que tous les Belges sont égaux devant la loi et d'autre part que la liberté d'opinion est garantie, on se demande vraiment comment un gouvernement qui se dit démocratique, soit avec, soit sans bonne humeur, ne reconnaisse pas ce droit égal pour tous. Aussi longtemps que cette question de justice ne sera pas résolue, il est évident que nous ne pourrions pas voter le budget.

M. Fischer. — Vous invoquez la liberté pour mieux la tuer!

M. Wintgens. — Rien, monsieur Fischer, ne vous permet de dire cela; d'ailleurs, démontrez-nous l'article de la Constitution qui établit cette discrimination que vous invoquez contre nous. (*Nouvelles interruptions sur les bancs rexistes.*)

Un mot pour finir en ce qui concerne une question qui me tient particulièrement à cœur. J'ai déjà demandé à différentes reprises qu'au moins une fois par jour le journal parlé soit donné en langue allemande. Jusqu'à présent, le ministre compétent n'a même pas daigné répondre à cette suggestion. La réalisation de cette demande serait cependant utile à plus d'un point de vue. Si l'étranger a mis à notre disposition trois longueurs d'ondes en raison de la coexistence de trois langues nationales, il n'est qu'équitable que l'on ne fasse pas en Belgique semblant d'ignorer purement et simplement l'existence de l'allemand.

Nous ne demandons pas évidemment une longueur d'onde comme c'est le cas pour l'I. N. R. français ou pour l'I. N. R. flamand, mais il y a tout de même lieu de faire quelque chose à cet égard. A différentes reprises déjà, j'ai fait des suggestions. J'ai demandé, entre autres, qu'on nous donnât une fois par jour au moins un résumé du journal parlé de l'I. N. R. en langue allemande. (*Interruption de M. Winandy.*)

Je vois l'honorable M. Winandy qui est comme sur des charbons ardents! (*Rires sur les bancs rexistes.*)

M. Winandy. — Mais non, je signe des documents. Vous ne connaissez rien à la question: vous réclamez certaines choses qui existent et vous en négligez d'autres. Je vous répondrai pour vous instruire.

M. Wintgens. — Je sais, monsieur Winandy, que vous avez évidemment soulevé cette question avant moi, peut-être même avant l'existence de l'Institut national de radiodiffusion.

Si, au lieu de signer des documents, vous aviez suivi les débats, vous auriez compris ce que j'ai dit et vous vous seriez épargné une interruption qui vous ridiculise. (*Nouveaux rires sur les bancs rexistes.*)

Certes, on nous a donné le petit poste régional d'Eupen, mais ce n'est pas suffisant. Le gouvernement devrait comprendre qu'il a le devoir de faire participer ces populations à la vie nationale. N'est-il pas regrettable de devoir constater que lors de grands événements nationaux, ces populations n'ont même pas eu l'occasion de participer aux funérailles grandioses qui ont été faites au Souverain?

J'espère que l'honorable ministre voudra bien réexaminer la question et qu'il saura prendre les mesures qui s'imposent. (*Applaudissements sur les bancs rexistes.*)

MOTION D'ORDRE. — ORDEMOTIE.

M. Buset. — Je demande la parole par motion d'ordre, monsieur le président.

M. le président. — Vous avez la parole pour une motion d'ordre.

M. Buset. — Monsieur le président, je voudrais vous demander si le rapport de l'honorable M. Van Cauwelaert sur le budget des affaires étrangères sera distribué à temps pour que nous puissions entamer, dès mardi, la discussion de ce budget.

La portée de ma question est la suivante: Je suis impatient de poser des questions au gouvernement et de lui faire des suggestions en ce qui concerne l'aide humanitaire en faveur des enfants et des réfugiés d'Espagne, en ce qui concerne nos relations diplomatiques avec l'Espagne républicaine et en ce qui concerne la position de la Belgique à l'égard de la politique dite de non-intervention.

Si le budget venait en discussion mardi, je pourrais patienter jusqu'alors pour faire mes remarques et mes suggestions. Voilà pourquoi je me permets de vous poser cette question.

M. le président. — J'ai déjà signalé à la Chambre que si les commissions se réunissent avec régularité, les rapports nous parviennent souvent avec des retards.

M. Piérard. — Il y a plus de deux mois que nous avons confié à M. Van Cauwelaert la rédaction de ce rapport.

M. le président. — Aujourd'hui même, au nom du comité du travail parlementaire, j'ai encore envoyé à MM. les rapporteurs de nouvelles lettres de rappel. J'avais espéré qu'il m'aurait été possible d'inscrire à l'ordre du jour de mercredi, la discussion du budget du ministère des affaires étrangères. Mais le rapport ne m'est pas encore parvenu.

M. Brunfaut. — Il n'a pas encore été lu en commission.

M. le président. — Je me verrai obligé de réunir encore une fois le comité du travail parlementaire pour aviser à la situation.

M. Fischer. — La commission a pris une décision.

M. le président. — Le comité du travail parlementaire a même envisagé des modifications proposées au règlement. Ces modifications auraient la portée suivante: Lorsque des budgets ont été discutés et votés par le Sénat, il serait possible à la Chambre de les examiner, même si les rapports ne sont pas déposés.

M. Piérard. — Je répète qu'il y a plus de deux mois que nous avons confié, à M. Van Cauwelaert, la rédaction de ce rapport.

M. Brunfaut. — Je répète qu'il n'a pas encore été lu en commission.

M. le président. — La parole est à M. Fischer.

M. Fischer. — Il y a une autre proposition tout à fait intéressante. Le comité du travail parlementaire a exprimé l'avis qu'il y aurait lieu de fixer un délai de carence pour les rapporteurs et qu'au cas où ceux-ci ne déposeraient pas leur rapport dans le délai, il serait passé outre.

M. le président. — C'était la proposition la plus radicale. La commission semblait unanime pour adopter la proposition intermédiaire à laquelle je me suis permis de faire allusion.

La parole est à M. Buset.

M. Buset. — La conclusion bien claire, c'est qu'il n'est pas certain que nous puissions discuter mardi prochain le budget du ministère des affaires étrangères.

Dans ces conditions, je demande l'autorisation de déposer une demande d'interpellation d'urgence sur les trois objets que j'ai signalés. Je vous serais reconnaissant de me donner l'occasion, soit aujourd'hui, soit demain, à votre convenance, de justifier brièvement les raisons pour lesquelles je demande l'urgence pour cette interpellation.

M. le président. — Vous ferez bien de saisir la Chambre demain, parce qu'il se peut que nous recevions aujourd'hui le texte du rapport et d'ici demain, nous aviserions à la situation. De toute façon, nous devons y aviser étant donné que les rapports ne nous sont pas encore parvenus.

La parole est à M. Relecom.

M. Relecom. — Je voudrais, quant à moi, appuyer la proposition faite par M. Buset. Les faits sont connus de tout le monde. Il est possible que l'interpellation qu'il se propose de développer puisse venir à l'ordre du jour de la séance de demain. Il n'y a aucune raison pour qu'elle soit reportée à la semaine prochaine.

Il y a, d'autre part, une demande d'interpellation introduite depuis plusieurs jours par notre collègue Lahaut. Je pense que les deux questions peuvent être jointes et qu'il n'y a vraiment pas de raison de les reporter à plus tard. Le gouvernement a pris certaines mesures. Il serait bon que la Chambre et le pays les connaissent et que les questions que M. Buset désire développer puissent l'être demain.

M. le président. — Nous devons, demain, continuer et terminer la discussion du budget du ministère des transports. Nous avons encore de nombreux orateurs inscrits.

M. Brunfaut. — Nous avons passé dix heures hier à discuter le cas du Dr Martens; les problèmes soulevés aujourd'hui par M. Buset ont une autre importance urgente!

M. le président. — Nous devons continuer et terminer demain la discussion en cours, mais rien ne nous empêche d'examiner brièvement demain la situation créée par les événements et prendre la décision qu'il faudra pour que l'ordre du jour des séances de la semaine prochaine soit étoffé. Sommes-nous d'accord? (*Assentiment.*) Il en sera donc ainsi.

BUDGET DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, POSTES, TÉLÉGRAPHES, TÉLÉPHONES ET DE L'INSTITUT NATIONAL DE RADIODIFFUSION POUR L'EXERCICE 1939.

Reprise de la discussion générale.

BEGROOTING VAN HET MINISTERIE VAN VERKEERSWEZEN, POSTERIJEN, TELEGRAPHIE, TELEFONIE EN VAN HET NATIONAAL INSTITUUT VOOR RADIO-OMROEP VOOR HET DIENSTJAAR 1939.

Hervatting van de algemeene bespreking.

M. le président. — Nous reprenons la discussion générale du budget du ministère des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion pour l'exercice 1939.

La parole est à M. Piérard.

M. Piérard (à la tribune). — Mesdames, messieurs, dans l'intimité charmante de cette fin de séance, mon intervention se bornera à la question du tourisme, qui fait l'objet d'un des chapitres les plus intéressants du rapport de notre distingué collègue M. Van Hecke.

Il n'y a pas longtemps que dans notre pays on s'intéresse à ce problème. Et pourtant, il faut bien le dire, c'est une question dont, dans notre pays autant sinon plus que dans les autres, on aurait dû s'occuper activement il y a longtemps déjà. Personne n'ignore les ressources qu'un pays peut tirer du tourisme. Elles appartiennent à ce que les économistes appellent les « exportations invisibles », qui jouent un rôle si considérable dans la balance des comptes.

Il est certain que les devises étrangères laissées par des touristes dans un pays, les achats qu'ils font à la faveur de leur voyage, ont une influence considérable dans cette balance des comptes.

Voyez, messieurs, l'effort considérable qui, depuis de longues années, est fait au point de vue touristique par des pays comme la France, l'Italie et l'Allemagne; l'effort qui est fait dans un petit pays comme la Suisse, lequel — j'en conviens — a des curiosités naturelles, des centres d'attractions infiniment plus nombreux, plus importants et — convenons-en — plus séduisants que ce que nous pouvons offrir au voyageur.

Il n'en reste pas moins que l'Office national suisse du tourisme, qui a son siège à Zurich, a disposé au cours d'une année comme 1938, d'un budget s'élevant à une somme qui équivaut à peu près à 11 millions de francs belges.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'Institut national de radiodiffusion. — Mais ne provenant pas exclusivement de l'intervention de l'Etat!

M. Piérard. — Je n'ai rien dit de pareil; j'ai dit « l'Office national suisse du tourisme », qui n'est pas une organisation d'Etat. C'est ce que nous appelons en Belgique, dans ce charabia qui nous est cher, une institution parastatale.

L'Office national suisse du tourisme reçoit des chemins de fer suisses, des hôtels, des syndicats d'initiatives, d'autres sources encore, de subventions qui, au total, se sont élevées en 1938 à environ 11 millions de nos francs. Pendant la même année 1938 — et je tiens le renseignement du directeur de cet office — il est passé par la Suisse plus d'un million de touristes étrangers.

Inutile de vous dire ce que cela représente dans l'économie générale d'un pays comme celui-là! On le disait il y a un instant, la Belgique est un petit pays qui, tout de même, si l'on veut bien y réfléchir, offre aux touristes étrangers des attraits dont nous aurions tort de sous-évaluer l'intérêt. Nous avons, sur un territoire extrêmement restreint, un réseau de chemins de fer de premier ordre. A ce point de vue, notre pays a fait un effort remarquable depuis une quinzaine d'années. D'autre part, il faut être de mauvaise foi pour nier que l'état de nos routes, dans certaines régions touristiques, s'est considérablement amélioré depuis une dizaine ou une quinzaine d'années.

Tout cela fait que la Belgique dispose donc d'un petit territoire très bien équipé au point de vue des moyens de transport et de communications. De plus, c'est un pays qui, sans avoir des beautés naturelles comparables à celles de la Suisse, offre une gamme de paysages d'une étonnante diversité. Songez, en effet, à tout ce que l'on peut voir depuis la guriande des dunes de la mer du Nord jusqu'aux plateaux salubres de la Haute-Ardenne, depuis les bruyères de la Campine jusqu'à certaines régions de l'Entre-Sambre-et-Meuse. Je ne veux pas faire de la littérature touristique à la tribune, mais je voudrais tout de même dire encore que, si nous n'avons pas des curiosités naturelles aussi nombreuses et aussi belles que celles d'un pays comme la Suisse, nous avons, par contre, sur ce petit territoire, en Flandre, en Wallonie et dans la capitale, une série de villes d'art remarquables avec des vestiges du passé véritablement impressionnants, avec des trésors d'art d'une réputation universelle.

Un pays qui peut montrer l'*Agneau mystique* des Van Eyck ou les primitifs de la collection Van Erborn, au musée d'Anvers, est un pays qui peut et doit attirer non seulement les amateurs d'art, mais aussi le « tourist in the street », pour reprendre une expression de l'honorable M. Devèze.

Enfin, je me permets d'attirer votre attention sur un autre point. Nous sommes un pays qui a des curiosités naturelles, des trésors d'art, de belles villes, mais nous sommes aussi un pays d'une si grande variété que nous avons chez nous beaucoup de coutumes, beaucoup de spectacles de la rue, que nous ne savons pas valoriser au point de vue touristique. Nous avons des processions comme celle du Saint-Sang à Bruges, celle des Pénitents à Furnes, les fameuses marches de Sambre et Meuse, spectacles religieux d'un intérêt considérable. J'ai vu la procession de Séville, elle n'est pas beaucoup plus impressionnante que celle de Furnes. Et à côté de ces manifestations, il y a chez nous tous ces cortèges de géants, ces manifestations folkloriques comme les Gilles de Binche ou le combat de Mons; bien d'autres choses encore. Nous pouvons valoriser, exploiter du point de vue touristique, toutes ces choses.

Cela n'a pas encore été bien fait dans la gamme des publications de l'Oblut. Pourquoi celui-ci n'éditerait-il pas un petit calendrier folklorique de la Belgique : un calendrier très bien fait, illustré d'une façon plaisante, et indiquant aux touristes étrangers tout ce qu'il y a chez nous, à dates fixes, comme processions, cortèges, manifestations folkloriques, etc.? Je n'insiste pas davantage. Vous voyez que la matière première touristique, si j'ose dire, est tout à fait intéressante dans un pays comme la Belgique. Encore faut-il savoir l'exploiter.

Eh bien, messieurs, avant 1930 ou 1931, on peut dire que rien ou presque rien n'avait été fait en Belgique au point de vue de la propagande touristique. C'est tout au plus si nous avions avant la guerre et avant 1930 ces affiches que publiaient les chemins de fer belges, alors qu'ils étaient exploités par l'Etat, affiches qui, nous pouvons bien le dire, battaient le record de la laideur dans le monde entier.

Les publications touristiques belges étaient d'une pauvreté, d'une médiocrité dont nous n'avons pas lieu d'être très fiers.

Dieu merci, cela commence à changer, grâce aux initiatives que je vais rappeler : c'est mon regretté camarade Anseele qui, au temps où il était ministre des transports, a créé un embryon d'organisation touristique à son département; puis, lorsque M. Lippens lui succéda, il créa l'Office belgo-luxembourgeois de tourisme, mieux connu sous le nom d'Oblut.

Et il l'a créé, cet organisme parastatal, dans quel esprit, avec quelle intention? Il a voulu en faire une organisation autonome, un établissement public, un établissement d'utilité publique, indépendant de la bureaucratie, si décriée, à tort ou à raison.

L'idée à laquelle le gouvernement obéissait à cette époque, l'idée qui a inspiré M. Lippens, c'est qu'il fallait disposer, pour diriger notre propagande touristique, d'un organisme autonome suffisamment souple pour pouvoir agir rapidement.

A tort ou à raison, on considérerait qu'un département ministériel était une machine trop lourde pour présider à l'œuvre qui devait être accomplie dans le domaine touristique. Aussi bien j'ai rappelé, il y a un instant, qu'en Suisse — et c'est un pays que nous pouvons prendre comme exemple — l'Office national du tourisme n'est pas une organisation ministérielle, mais un organisme parastatal, comme l'est l'Oblut dans notre pays.

Messieurs, les ressources dont cet « Oblut » a disposé n'ont jamais été bien considérables, malgré que nous ayons, à plusieurs reprises, augmenté le crédit accordé par le département des transports à cet organisme.

Actuellement, pour le budget de 1939, le crédit a été ramené de 4 millions à 3 millions. Si vous ajoutez à ces 3 millions donnés par l'Etat les subsides accordés par l'administration de la marine, ce que donne la Société nationale des Chemins de fer, ce que donnent quelques grandes villes, comme Bruxelles, Anvers, Ostende et Spa, vous arrivez à un très maigre budget, qui, j'en ai bien peur, ne va pas s'élever, pour 1939, au delà de 4 millions de francs belges. Quatre millions de francs belges en regard des 11 millions dont dispose l'office de la Suisse, avouez que c'est bien peu de chose.

Eh bien, soyons justes, — et notre honorable rapporteur l'a été dans le rapport qu'il nous a présenté, — avec ces ressources réduites, l'Office belgo-luxembourgeois du tourisme a, depuis sa fondation, fait un grand effort. Il a commis, certes, des erreurs, et nul mieux que moi ne les voit. J'ai l'honneur d'appartenir à son conseil de direction depuis le début. C'est une de ces charges auxquelles je faisais allusion il y a quelque temps, alors que nous discutions ici à propos de la création de l'Albertine. C'est une de ces charges nombreuses que l'on met sur les épaules de certains parlementaires, un de ces cumuls non rémunérés qui, cependant, entraînent des responsabilités très lourdes. Si l'on prétend qu'il y a des choses qui donnent lieu à critique dans l'organisation d'une institution comme l'Oblut, je n'entends pas être englobé dans certaines campagnes comme celles que nous voyons se dérouler, à tort ou à raison, depuis quelque temps, à ce propos.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Aucun reproche ne peut être adressé à n'importe quel administrateur de l'« Oblut ».

M. Piérard. — Je vous remercie, monsieur le ministre, de cette déclaration. Lorsqu'on se voit, à son corps défendant, placé au centre de certaines campagnes, on ne veut pas se laisser éblouir.

L'« Oblut » a donc fait un grand effort, qui a comporté des erreurs, mais qui, reconnaissons-le, — et notre rapporteur l'a fait, — au total, s'est traduit par un bilan favorable.

Il n'y a pas de doute que la qualité de nos brochures touristiques et de nos affiches s'est considérablement améliorée depuis 1931. C'est-à-dire depuis que l'« Oblut » existe.

Je ne veux pas citer de chiffres, mais notre rapporteur, dans le texte très intéressant qu'il nous a présenté, indique quelques-unes des publications faites par l'« Oblut ». Elles peuvent être comparées, sans danger pour elles, avec des publications similaires faites en Suisse, en Allemagne ou en Italie.

M. Van Hecke. — L'une des dernières publications de l'« Oblut » est remarquable.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Elle n'est pas destinée à la publicité.

M. Van Hecke. — Pourtant, une pareille publicité s'impose.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Cette brochure coûte 15 francs; on ne peut la distribuer, car elle revient trop cher.

M. Piérard. — Sur ce point, vous me paraissez verser dans une erreur, contre laquelle je m'élève immédiatement. Bien sûr, une brochure dont le prix de revient s'élève à 12 ou 15 francs ne peut être distribuée à tiré-largot. On ne peut, certes, l'envoyer par la poste à des dizaines de milliers de touristes éventuels; mais, à côté d'une publicité bon marché, qui s'adresse à toutes les classes de la société, il faut des brochures s'adressant à une élite intellectuelle, et il se fait que, très souvent, celle-ci se recrute dans la classe aisée, dans la classe riche, qui, elle, peut venir dépenser de l'argent en Belgique. C'est donc pour elle que ces brochures spéciales doivent être éditées.

On a vu l'« Oblut », dont la mission est de faire de la propagande touristique à l'étranger, s'intéresser aussi à des problèmes qui ont trait au tourisme réceptif. Certes, la question de l'hôtellerie a été résolue par le département, mais ce problème fut d'abord amorcé et étudié de façon très sérieuse par l'« Oblut ». Il en va de même de la constitution de syndicats d'initiative et de fédérations touristiques régionales. Il s'est intéressé à d'autres choses encore. Vous voyez donc qu'il n'a pas négligé l'objet de sa mission.

Avant d'arriver à un certain nombre de critiques, que je suis décidé à formuler avec beaucoup de circonspection, mais en mettant les points sur les « i », permettez-moi de dire que, à mon sens, une organisation touristique parfaite, dans un pays comme le nôtre, qu'elle soit assumée par votre département ou par un organisme autonome comme l'« Oblut », ne devrait pas se borner à des questions de publicité, à des questions de propagande par affiches ou par brochures, à des questions de transport, d'hôtellerie ou d'hébergement. Une propagande bien menée devrait toucher à d'autres modes d'activité.

Je prends l'exemple de la Suisse. Chaque année, vous le savez, ce pays organise de grands spectacles de plein air, de grandes fêtes, par lesquelles on essaie d'attirer les touristes étrangers : voyez la fête des narcisses à Montreux, celle des camélias à Lugano. Chaque année, une série de spectacles sont donnés à l'abbaye de Einsiedeln, dans la cour d'honneur de laquelle on joue des œuvres magnifiques, comme *Yederman* ou *La Dévotion à la Croix*, de Calderon.

L'abbaye de Einsiedeln va trouver l'Office national de tourisme et lui annonce le spectacle qu'elle va monter. Elle se met donc d'accord avec l'Office, qui, parfois, fournit une garantie de bonne fin, mais, en tout cas, chaque année, l'Office national du tourisme suisse assure la publicité pour ces spectacles.

Et alors, quand on voit prendre à Bruges une initiative aussi intéressante que le Jeu du Saint-Sang, on en conclut qu'un accord devrait se faire entre les organisateurs et le département.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — J'ai d'ailleurs subsidié le jeu du Saint-Sang, à Bruges, le cortège Van Artevelde, à Gand, le cortège de Notre-Dame d'Hanswijck, à Malines, et d'autres manifestations historiques. Je vous en parlerai demain lorsque je répondrai aux orateurs qui sont intervenus dans cette discussion.

M. Piérard. — J'ignorais ces interventions, monsieur le ministre.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je dois même ajouter qu'en accord avec les organisateurs j'étais disposé à subsidier un festival international à l'occasion du concours Isaye, à Bruxelles. Malheureusement, nous n'avons pu avoir certaines participations à ce festival et nous n'avons donc pu réaliser ce plan.

M. Piérard. — Je me réjouis de votre déclaration.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Laissez-moi vous dire, pour être complet, qu'en ce qui concerne la ville de Bruges, celle-ci, après avoir accepté mon subside, me l'a rendu, parce que le Jeu lui avait permis de couvrir tous les frais d'organisation.

M. Piérard. — Vous voyez donc que cette garantie de bonne fin que vous avez donnée a été une mise de fonds qui n'a pas été perdue. Ce qu'il faut c'est de l'audace. Il faut oser; mais je ne veux pas développer encore cet argument parce que je constate que je trouve une oreille bienveillante chez le ministre quand je lance les idées de ce genre.

Se rend-on bien compte de l'intérêt que peut retirer notre pays de certaines circonstances? Il y avait ainsi en Autriche la ville de Salzbourg qui, avec ses concerts et spectacles, constituait un grand centre de tourisme. Beaucoup de touristes n'y vont plus et n'y iront plus dans l'avenir pour des raisons que je n'ai pas besoin de développer ici. N'y a-t-il pas possibilité de drainer ces étrangers, qui allaient à Salzbourg, vers notre pays?

Après avoir couvert de fleurs le gouvernement, j'en arrive maintenant aux épines.

M. Van Hecke. — Comme il n'y a pas de roses sans épines, il n'y a pas d'épines sans roses.

M. Piérard. — Des erreurs ont été commises par le gouvernement. Quand je dis le gouvernement, j'entends la série des ministres des transports qui se sont succédé. Et la première erreur, l'erreur capitale, l'erreur-clé, est assurément celle qui a consisté tout d'abord pour certains ministres, — je dépersonnalise absolument ce débat, j'y insiste particulièrement, — à exercer une pression sur l'« Oblut », en ce qui concerne certaines nominations qu'il y avait lieu de faire. Certains agents ont été ainsi désignés à la tête de services importants de l'« Oblut » — on n'osait pas résister au ministre, bailleur de fonds. — On n'a pas toujours eu à se féliciter de ces désignations.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — A cet égard, je tiens à dire qu'aucun agent n'a été nommé dans cet organisme sur mon intervention.

M. Piérard. — Monsieur le ministre, je vais m'efforcer, j'en ai fait la promesse à cette Chambre, qui siège dans une intimité qui écarte toute passion, de dépersonnaliser le débat et quand je parle du gouvernement, j'entends parler de la série des ministres qui, depuis la création de l'« Oblut », ont eu à s'occuper de l'organisation de l'action touristique. Je dis donc, et en ce faisant je paraphrase ce que l'honorable rapporteur a si bien écrit dans son rapport, que ce fut une erreur de dresser en face de l'« Oblut », organisme parastatal, un service ministériel. Car, enfin, de deux choses l'une : ou bien on estimait que c'était une chose sage et bonne de créer l'« Oblut » et d'en faire un organisme autonome, et alors on devait s'abstenir de créer, au sein du département même, le service ministériel auquel je viens de faire allusion. Et c'est pourtant ce qu'on a fait. On y a créé un certain quatrième bureau, qui devait fatalement entrer en conflit avec l'« Oblut ». Il y a eu des froissements; il y a eu une sorte de rivalité qui n'a pas été toujours favorable, qui a même été pernicieuse. C'est ce que le rapporteur écrit quand il s'exprime comme suit :

« Aussi nous ne sommes pas étonnés de constater dans le domaine du tourisme les mêmes défauts que ceux que nous avons relevés dans celui de l'aéronautique. L'unité de vues fait défaut, l'activité est mal coordonnée, les attributions s'enchevêtrent malencontreusement, le contrôle est insuffisant et défectueux.

» Pareil état de choses paralyse les activités et les initiatives, favorise le gaspillage et jette le discrédit sur une institution dont la mission revêt une si grande importance pour notre pays.

» Nous n'avons pas l'intention de prendre parti pour l'un ou l'autre de ces organismes. Chacun d'eux compte à son service des hommes dévoués et compétents.

» En ce qui concerne spécialement l'« Oblut », force nous est de reconnaître, après avoir étudié objectivement son activité passée, qu'il a rempli sa mission avec beaucoup de succès et que ses dirigeants se sont montrés à la hauteur de leur réputation mondiale.

Le mal que dénonce le rapporteur, avec raison, est celui qui résulte de la coexistence d'une organisation parastatale et de ce quatrième bureau.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je suis tout à fait d'accord avec ce qui a été écrit par M. Van Hecke au sujet des conséquences de cette rivalité.

M. Van Hecke. — Conflit de mentalité. Incompatibilité d'humeur!

M. Piérard. — Il y a beaucoup plus grave que cela. Il y a une chose dont je dois parler avec regret et qui, à un moment donné, a provoqué une intervention de la Cour des comptes.

Le ministère des transports — toujours ce quatrième bureau — avait décidé certaines choses, s'était lancé dans des entreprises d'ailleurs discutables et avait demandé à l'« Oblut », qui avait des facilités de trésorerie plus grandes, d'avancer certaines sommes pour le compte du ministère des transports. De très bonne foi, l'« Oblut » y avait consenti; l'Etat a, d'ailleurs, remboursé plus tard. Mais la Cour des comptes est intervenue de la façon la plus énergique et a dit à l'Office de cesser ce petit jeu inadmissible.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — J'ai, en effet, appris que ces choses s'étaient passées avant mon arrivée au ministère.

M. Piérard. — Oui, oui, monsieur le ministre, mais vous aussi, vous aurez votre tour. Je reconnais que, dans tout ce que j'ai dit jusqu'à présent...

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Ne vous imaginez pas que j'aie peur de votre réquisitoire.

M. Piérard. — Oh! nous ne sommes pas ici au siège du ministère public, et je tiens à préciser que, dans tout ce que j'ai dit jusqu'à présent, il n'y a rien qui vous vise. Ne soyez donc pas nerveux, monsieur le ministre; moi, je ne le suis pas.

M. Brunfaut. — Soyez calme quand on parle de tourisme, car le tourisme... ça fait mal. (*Sourires*.)

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je tiens à être très précis concernant ces affaires.

M. Piérard. — Moi aussi. Autre chose. A un moment donné, le ministère des transports délègue à l'« Oblut », pour y exercer un contrôle indispensable, naturel en tout cas, et pour tenir la comptabilité de l'institution, un fonctionnaire.

Au bout de quelques mois, — la chose est de notoriété publique et a fait l'objet d'articles dans la presse et d'une information judiciaire — on constate que le délégué du gouvernement se livre à des malversations et à des détournements! Je n'insiste pas, le fait est particulièrement saisissant. Inutile de vous dire que seul le gouvernement et non pas l'« Oblut », a une responsabilité dans cette affaire.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Il faut ajouter que ce contrôleur était payé par le contrôlé.

M. Piérard. — Et vous ne trouvez pas cela monstrueux?

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Oui.

M. Piérard. — Nous sommes pleinement d'accord. Il y a eu des situations abracadabrantes, qui étaient le fait exclusif du gouvernement. J'ai déjà eu à dénoncer, dans d'autres domaines, la même dualité et tout le mal qui résulte de la coexistence d'une activité ministérielle proprement dite et d'un organisme parastatal, qui, quelque fois — ou même bien souvent — servent de parapluie au gouvernement.

Messieurs, j'en arrive à la chose délicate.

Un jour, l'administrateur délégué de l'« Oblut », croyant avoir des raisons pour le faire, — je ne discute pas si elles étaient fondées ou non, — se livre publiquement à des voies de fait hautement répréhensibles sur un des personnages les plus importants de l'Etat. S'il a des circonstances atténuantes à faire valoir, il les invoquera en temps et lieu, mais, en tout cas, les principes sont imprescriptibles. Nous ne pouvons pas tolérer que le directeur d'une institution parastatale se livre à pareilles voies de fait. Je n'insiste pas, la chose étant particulièrement délicate. Je formule simplement le vœu qu'on n'essaie pas d'étouffer cette affaire; il est impossible qu'elle demeure sans suite, qu'un essai de l'arranger « en douce »; il y a des choses qu'on n'arrange pas. Ce qui s'est passé ne peut pas être sans lendemain. Si une instruction a été ouverte sur la base d'un article du Code pénal que vous connaissez tous et qui punit les violences sur certains personnages importants de l'Etat, il

faut que l'affaire se poursuive normalement et qu'elle ait des conclusions nettes. Quant au directeur qui s'est livré aux voies de fait, il n'aura qu'à dire franchement ce qu'il peut avoir à alléguer pour sa défense.

Mesdames et messieurs, avant-hier a paru au *Moniteur* un arrêté royal sur la réorganisation du tourisme. Il semble, à première vue, que cet arrêté royal, créant un commissariat royal du tourisme, soit inspiré par le désir de mettre fin à des maux que j'ai dénoncés. Quand on lit objectivement et attentivement cet arrêté royal, on a l'impression d'être en présence d'une tentative du gouvernement pour essayer de mettre fin à toutes ces discordances, à ces situations équivoques, à cette dualité dangereuse. J'aime à croire que c'est dans cet esprit que le gouvernement et le ministre intéressé ont élaboré cet arrêté royal.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je vous prie de le croire, monsieur Piérard.

M. Piérard. — Je crois, en effet, que c'est à cette pensée que vous avez obéi. Vous me permettez cependant de me demander si, dans la pratique, vous arriverez au but que vous poursuivez.

La première question que je me pose est celle de savoir s'il faut un commissariat général du tourisme et toute l'organisation dont je vous indiquerai le détail tout à l'heure. Je pose également une question que je crois pertinente : Que devient l'« Oblut » dans tout cela?

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je vous répondrai demain d'une façon tout à fait complète et claire. En ce moment déjà, je puis vous dire que l'« Oblut » est maintenu, qu'il existe toujours et qu'il est chargé de la campagne touristique de 1939.

M. Piérard. — La question n'est pas de savoir ce que va faire l'« Oblut » dans les premiers mois qui vont venir, mais quel sera le régime permanent?

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Le conseil supérieur du tourisme se prononcera à cet égard.

M. Piérard. — J'attends avec intérêt la réponse que vous me ferez dans votre discours de demain.

Ayant lu attentivement l'article 2 de l'arrêté royal, j'y ai trouvé les attributions que vous prévoyez pour le commissariat de tourisme. A mon sens, vous donnez à cet organisme nouveau certaines attributions qui, au fond, ne relèvent pas du tourisme, mais devraient relever d'un service de l'éducation populaire au ministère de l'instruction publique.

Qu'est-ce que l'organisation touristique? C'est une organisation qui, au premier chef, s'efforce d'amener dans notre pays des étrangers, qui y laissent des devises. L'organisation touristique est d'abord et avant tout une chose à des fins économiques.

Au contraire, l'utilisation des vacances ouvrières est un problème d'éducation populaire et non pas un problème touristique.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Une collaboration intime est possible entre le département de l'instruction publique et le département des transports. C'est d'ailleurs actuellement le cas.

M. Piérard. — Tout est possible, mais je pense bien qu'une certaine confusion existe.

Je ne puis m'empêcher, en lisant l'article 5 de l'arrêté, de constater que l'on prévoit une organisation extrêmement étoffée. Voici en quoi consisterait, au début, le cadre du commissariat général du tourisme : 1 commissaire général, 1 commissaire général adjoint, 2 directeurs, 4 secrétaires d'administration, 4 inspecteurs, 4 premiers rédacteurs, 4 rédacteurs de 1^{re} et de 2^e classe, 2 commis aux écritures, 4 sténo-dactylographes; au total, 25 personnes pour commencer.

Je ne veux pas demander quels sont les traitements affectés à ces différents agents. Je dois cependant rappeler que, quand, dans cette Chambre, mes amis demandent certains crédits pour l'application des lois sociales, on les dénonce comme des « budgétivores », on crie qu'ils sont vraiment des « bourreaux d'argent ».

Alors qu'existe l'« Oblut », alors que vous le maintiendrez, voilà que l'on crée une organisation, qui répond peut-être à un besoin, mais qui, j'ai le droit de le penser, sera peut-être une coûteuse excoissance.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — J'ai en ce moment le quatrième bureau et l'Office des vacances ouvrières; c'est-à-dire que j'ai le personnel nécessaire. Ce personnel est compris dans le cadre que vous venez d'indiquer ou il va en faire partie.

Vous ne devez pas perdre de vue le dernier article de l'arrêté royal, qui dit qu'il ne s'agit pas d'un « cadre »; c'est au fur et à mesure que le commissariat général remplira certaines missions que le cadre peut être complété. En tout cas, avec le système que je prévois, il y aura moins de personnel qu'actuellement.

M. Van Hecke. — Ce personnel de 25 unités paraît devoir nécessiter une dépense annuelle qui ne sera pas inférieure à 1 million en fait de traitements. Or, je constate que, à l'« Oblut », les chiffres n'atteignent que 600,000 francs, y compris encore d'autres frais.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Que faites-vous du personnel actuel du quatrième bureau et de celui de l'organisation des vacances ouvrières?

M. Van Hecke. — Si ce quatrième bureau ne doit, en somme, constituer que la nouvelle organisation, je dois déclarer que l'on s'est livré là, depuis un an, à des dépenses injustifiables.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — C'est pour cela que j'entends les supprimer ou, tout au moins, les diminuer dans toute la mesure possible.

M. Piérard. — Je ne veux pas en dire davantage, car si j'appuyais sur la pédale et si je parlais d'une façon plus explicite j'aurais l'air de vous chercher une mauvaise querelle, ce qui n'est pas dans mes intentions.

J'ai cependant le droit de vous poser une petite question quant au commissaire général...

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Il n'est pas nommé.

M. Piérard. — Puis-je exprimer le vœu que ce poste important et qui sera sans doute très largement rémunéré...

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Ce sera un directeur général qui l'occupera.

M. Piérard. — ... ne soit confié qu'au *right man in the right place*? En effet, pour diriger une organisation de cette ampleur, il faudra trouver quelqu'un qui réponde vraiment à tous les desiderata de la situation et qui soit vraiment préparé, par ses antécédents, sa formation technique, sa culture, à cette besogne.

Nous ignorons qui sera nommé. Je ne veux pas citer de nom. Vous dites que personne n'est encore nommé. Nous attendons cette nomination avec curiosité. Nous aimons à croire que vous choisirez un homme répondant à tous les desiderata.

J'ai peur que cet organisme nouveau et coûteux ne soit pas capable de mettre fin aux maux que nous déplorons et à la dualité qu'a dénoncée le rapporteur, mais que, au contraire, il entretienne cette dualité, qu'il augmente les maux dont nous souffrons dans le domaine touristique. J'ai peur que, malgré le proverbe « Faire et défaire, c'est toujours travailler », nous ne nous engagions dans une voie qui n'est pas la bonne et que nous ne nous en repentions.

M. le président. — La parole est à M. Fieullien, dernier orateur inscrit pour aujourd'hui.

M. Fieullien (à la tribune). — Je désire entretenir brièvement la Chambre de trois questions.

La première question, c'est le statut de l'I. N. R. Le rapport de M. Van Hecke contient différentes remarques qui retiendront sans doute l'attention du ministre; celui-ci a dit tout à l'heure qu'il avait reçu un rapport au sujet du fonctionnement de l'I. N. R. et qu'il allait l'étudier.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — J'ai demandé à MM. Camu et Rulot d'étudier, au point de vue administratif, la situation de l'I. N. R. Ils ont fait un rapport à ce sujet. Ce rapport contient des propositions.

M. Fieullien. — Tout le monde se rend compte que la situation actuelle est anormale. Je ne veux pas entretenir la Chambre des dépenses de l'I. N. R. Le rapport de M. Van Hecke contient des chiffres précis. Il en résulte que les dépenses augmentent fortement d'année en année.

M. Van Hecke. — Dépenses unitaires par auditeur.

ANN. PARLEM. CH. DES REPR. — SESSION ORDINAIRE DE 1938-1939.
PARLEM. HAND. KAMER DER VOLKSVERT. — GEWONE ZITTING 1938-1939.

M. Fieullien. — M. Van Hecke donne, à ce sujet, un tableau intéressant. L'augmentation du nombre d'auditeurs avait une tendance à faire diminuer les frais par auditeur, au début. Mais ces dépenses unitaires augmentent considérablement à présent.

La seconde considération : le système actuel, consistant dans le fait de voir l'I. N. R. restituer généreusement à l'Etat des sommes qui ne sont pas dues, n'est pas tolérable.

D'après la loi, l'I. N. R. doit restituer 10 p. c. de ce qu'il touche. Il lui reste 90 p. c., c'est beaucoup trop. Aussi, l'I. N. R. accepte de restituer bien plus. Ce n'est pas normal.

M. Van Hecke. — Il faut que la loi soit respectée, ce qui n'est pas le cas actuellement.

M. Piérard. — La loi est violée par l'Etat. C'est le ministre des finances qui viole la loi. Je le dis nettement.

M. Fieullien. — Si j'étais ministre des finances, je ferais la même chose. Je ne laisserais pas à l'I. N. R. des sommes aussi considérables dont il n'a pas besoin.

Il existe à l'I. N. R. un fonctionnarisme, une bureaucratie, une paperasserie exagérés. Je suis persuadé qu'il est facile de réduire les dépenses tout en laissant à l'I. N. R. suffisamment de ressources pour assurer convenablement le service qu'on est en droit de lui demander.

M. Piérard. — Ce n'est jamais une bonne chose quand un ministre ne respecte pas la loi. Demandez, monsieur Fieullien, une modification du régime actuel, demandez une nouvelle loi, mais avouez que la situation existante est absolument indéfendable.

M. Fieullien. — Nous sommes parfaitement d'accord, mon cher collègue, le régime actuel est indéfendable et il faut y mettre fin le plus tôt possible.

Certes, des propositions de loi ont été déposées dans ce sens. Mais, dans une question aussi grave, c'est le gouvernement lui-même qui doit prendre l'initiative et déposer un projet de loi.

Nous savons tous que les travaux de la Chambre ne permettent pas toujours de commencer très vite l'examen de propositions émanant de l'initiative parlementaire et que beaucoup de temps s'écoule parfois avant que la Chambre ne soit à même d'en aborder la discussion.

Je répète donc que c'est le gouvernement qui doit agir.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je compte vous proposer, monsieur Fieullien, un nouveau statut pour l'I. N. R.

M. Fieullien. — Je prends acte de cette déclaration, monsieur le ministre, et j'espère que cette promesse sera réalisée dans le plus bref délai.

Je désire poser maintenant une question à l'honorable ministre en ce qui concerne la radio-distribution. Quels sont les droits des communes en ce qui concerne la radio-distribution? Les communes ont-elles le droit de s'opposer à l'exploitation d'une radio-distribution sur leur territoire? Ou bien doivent-elles accepter de laisser la radio-distribution s'établir sur leur territoire, s'il y a une concession accordée par le ministre des transports?

Voilà une question précise, monsieur le ministre, à laquelle je désire avoir une réponse nette et claire de la part du gouvernement.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Voyez l'arrêté royal sur la matière.

M. Fieullien. — Je connais l'arrêté royal; j'ai lu également la loi et l'arrêté ministériel sur la matière, mais je dois vous dire que je n'ai pas trouvé un texte suffisamment clair permettant de conclure que la question soit tranchée d'une façon indiscutable.

L'autonomie communale existe-t-elle toujours ou bien disparaît-elle en matière de radio-distribution?

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Je me suis posé moi-même la question.

M. Brunfaut. — L'autonomie communale n'existe pas en matière de transport ni en matière d'autres concessions.

M. Fieullien. — Le ministre me répondra, mon cher collègue; je crois d'ailleurs que la question en vaut la peine. Et puisque l'honorable ministre me dit qu'il s'est posé lui-même la question, j'ai le droit de dire qu'il est nécessaire, qu'il est indispensable même, qu'une fois pour toutes la question soit tranchée afin que les communes sachent à quoi s'en tenir.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Vous aurez ma réponse demain.

M. Fieullien. — Les communes peuvent-elles s'opposer à l'établissement de la radio-distribution? Doivent-elles permettre à la société exploitante de se servir de la voirie communale? C'est la question controversée, qu'on y réponde par un texte de lois précis.

Enfin, messieurs, j'ai une dernière question à poser à l'honorable ministre. Il s'agit de la circulation et de la signalisation en ce qui concerne les tramways et les tramways vicinaux.

M. Piérard. — Notre proposition de loi est-elle votée?

M. Fieullien. — Je vais en parler.

M. Piérard. — C'est la plus belle pensée de notre règne à tous les deux.

M. Fieullien. — Notre proposition de loi a été votée à l'unanimité par la Chambre, mais elle ne l'est pas encore par le Sénat.

M. Marck, ministre des transports, postes, télégraphes, téléphones et de l'institut national de radiodiffusion. — Il y a un arrêté royal paru au *Moniteur*.

M. Fieullien. — Je vais en parler. Depuis plusieurs années, on se plaignait que les tramways n'étaient pas soumis au règlement sur la police du roulage, imposant notamment aux voitures circulant sur la voie publique la signalisation routière pour indiquer soit l'arrêt, soit le changement de direction. Cette signalisation n'est pas applicable aux tramways. Nous avons signalé cette lacune et obtenu, chaque fois de la part des ministres soi-disant compétents — c'était une fois le ministre des travaux publics, une autre fois le ministre des transports, quelquefois les deux — des promesses qu'on examinerait, qu'on étudierait, qu'on continuait à étudier. Comme cela durait trop longtemps, nous avons déposé une proposition de loi, contresignée par l'honorable M. Piérard, soumettant la circulation des tramways à certains articles du règlement sur la police du roulage. Ce projet a été voté ici à l'unanimité et est actuellement soumis au Sénat.

J'ai vu alors, il y a quelques mois, le 5 septembre, je crois, que le ministre des transports avait pris un arrêté royal imposant aux tramways et aux vicinaux certaines mesures de signalisation. Je me permets de lui signaler qu'il n'a pas été tenu compte complètement des dispositions que nous avions inscrites dans notre proposition de loi.

Première observation. Vous imposez aux voitures motrices seulement les signaux en question pour signaler le changement de direction. Pourquoi pas aux remorques? Je ne pense pas qu'il y ait une difficulté technique s'opposant à la signalisation par les remorques. C'est, me semble-t-il, la dernière voiture qui devrait signaler le changement de direction. Il y a lieu de compléter l'arrêté royal dans ce sens.

Seconde observation. Les voitures automobiles doivent, lorsqu'elles s'arrêtent, le signaler par l'indication : stop. Pourquoi pas les tramways? Il est évident que si l'on estime qu'un tramway qui change de direction doit le signaler, il doit en être de même lorsqu'il va s'arrêter. Combien de fois n'arrive-t-il pas que les voitures suivant un tramway sont brusquement surprises par un arrêt subi de ces tramways, que rien n'indiquait? Là aussi, il y a lieu de compléter l'arrêté royal.

Un autre point de détail. L'arrêté royal ne dit pas à quelle hauteur doivent être placés les signaux de direction. Je suppose que ceux qui les placeront tiendront compte qu'ils doivent se trouver à une hauteur raisonnable. Les autobus, on me le signale, les ont placés à un endroit tellement élevé qu'ils deviennent très peu visibles pour ceux qui les suivent. C'est une question de détail, mais dans les pourparlers que M. le ministre pourra avoir avec les intéressés, il pourrait en tenir compte.

Une dernière remarque. Pourquoi ne pas avoir repris dans l'arrêté royal la disposition de l'article 57, § 3, du règlement sur la police du roulage, qui impose aux usagers de céder le passage, au

besoin en s'arrêtant, aux véhicules utilisés par la police ou par les pompiers, dont l'approche est annoncée par une cloche ou par une sonnerie spéciale?

J'espère que M. le ministre voudra bien tenir compte de ces observations.

M. le président. — Je fais observer qu'il y a encore 5 orateurs mandatés inscrits et 26 orateurs qui ne sont pas mandatés. (*Exclamations.*) Il nous reste donc à entendre 31 orateurs.

Nous continuerons cette discussion demain. A 3 heures, nous voterons sur les ordres du jour qui ont été déposés hier ainsi que sur le projet de loi réglementant le titre et la profession d'architecte. A 4 1/2 heures, nous entendrons l'interpellation de M. Croonenbergas.

Je viens d'apprendre que le rapport sur le budget du ministère des affaires étrangères sera déposé dans le courant de la semaine prochaine.

DEMANDE D'INTERPELLATION. — VRAAG TOT INTERPELLATIE.

M. le président. — J'ai reçu une demande d'interpellation de M. Buset adressée à M. le premier ministre et à M. le ministre des affaires étrangères « sur l'attitude de la Belgique en ce qui concerne : 1° l'aide humanitaire en faveur des enfants et réfugiés d'Espagne; 2° nos relations diplomatiques avec l'Espagne républicaine; 3° la part de responsabilité de la Belgique dans la faillite politique dite de non-intervention ».

Verlating :

Vraag tot interpellatie van den heer Buset gericht tot den heer eerste-minister en den heer minister van buitenlandse zaken « over de houding van België ten opzichte : 1° van de mensche lievende hulpverlening aan de kinderen en vluchtelingen uit Spanje; 2° van onze diplomatieke betrekkingen met Republieksch Spanje; 3° van de verantwoordelijkheid van België inzake de mislukking van de zoogenaamde niet-inmengingspolitiek ».

De heer Marck, minister van verkeerswezen, posten, telegrafie, telefonie en van het nationaal instituut voor radio-omroep. — Moet de bespreking in elk geval morgen geëindigd worden, mijnheer de voorzitter? U hebt nog 31 redenaars aangekondigd, maar de minister en de verslaggever moeten ook bijgeteld worden.

De heer voorzitter. — Mijn groote wensch zou zijn dat die bespreking morgen zou geëindigd worden. Maar ik stel vast dat nog 31 redenaars ingeschreven zijn; ik moet er nog bijvoegen dat de minister zijn begroting zal moeten verdedigen en dat de heer verslaggever ook het woord zal voeren. Ik zie niet goed de mogelijkheid in die begroting morgen in orde te brengen, indien de Kamer haar werkwijze niet verandert.

Ik meen dat vele sprekers beter zouden doen hun opmerkingen aan den heer minister persoonlijk te overhandigen. De oudere leden zouden dat wel doen, maar ik vrees dat de jongeren aan het woord niet zullen verzaken.

— La séance est levée à 18 h. 25 m.

De zitting wordt opgeheven te 18 u. 25 m.

Demain, séance publique à 14 heures.

Morgen, openbare zitting te 14 uur.

QUESTIONS. — VRAGEN.

Des questions ont été remises au bureau par MM. Ernest, Lambrechts et Leuridan.

Vragen werden ter tafel gelegd door de heeren Ernest, Lambrechts en Leuridan.