

SPOOR

TEGEN

WEG

ANTWOORD

van de HH. **RULOT**, *Directeur-Generaal*,

en **G. JADOT**, *Directeur der Financiën*,

van de Nationale Maatschappij

der Belgische Spoorwegen

op een bijdrage

van den heer Professor BAUDHUIN

6.2
OCTOBER 1933

SPOOR TEGEN WEG

Antwoord

van de HH. **Rulot**, *Directeur-Generaal*,
en **G. Jadot**, *Directeur der Financiën*,
van de Nationale Maatschappij
der Belgische Spoorwegen
op een bijdrage
van den heer Professor BAUDHUIN

In het bulletijn van de Nationale Bank van 10 September verscheen een bijdrage van de hand van den heer Professor BAUDHUIN over de zoo betwiste kwestie van de mededinging tusschen spoor en weg.

Het gezag dat de heer BAUDHUIN en het bulletijn zelf te recht genieten, en mede het belang dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen aan de behandelde zaak hecht, dwingen ons openbaar uiteen te zetten wat we denken over de besluiten waartoe die bijdrage leidt.

Die bijdrage vangt aan met een proeve van berekening van den kostprijs van het vervoer per weg.

De schrijver maakt verschillende ramingen en onderstellingen waarvoor hij noch bron, noch verantwoording aangeeft. Hoe komt hij, onder meer, tot het cijfer van 1.800 millioen voor de afschrijving van autovoertuigen in het algemeen? Welken duur en welk aantal afgelegde kilometers neemt hij, vóór de slooping, aan voor de parti-

culiere rijtuigen, voor de autobussen, voor de kleine vrachtwagens, voor de vrachtwagens ? Waarop steunt hij om aan te nemen dat een ton-kilometer anderhalve maal meer kost dan een reiziger-kilometer ?

We vragen ons af waarom de heer BAUDHUIN de rechtstreeksche methode niet gebruikt heeft om den prijs van het vervoer van goederen per vrachtwagen te berekenen welke met den kostprijs van het vervoer per spoor moet vergeleken worden. Dit vraagstuk blijkt nochtans niet zeer moeilijk om opgelost te worden, zooals we het hierna zullen aantonen.

Doch vooreerst een opmerking : wanneer de heer BAUDHUIN over het reizigersvervoer handelt, laat hij opmerken dat de kostprijs van den reiziger-kilometer drie- of viermaal kleiner is bij autobussen dan bij particuliere rijtuigen. En dit is wel zoo.

Doch die opmerking geldt ook voor de goederen.

De kostprijs per ton-kilometer verschilt volgens de grootte van den vervoerden last. De kleine vrachtwagens hebben een veel hooger kostprijs dan de groote vrachtwagens en voor deze is de kostprijs zooveel te kleiner dat het tongewicht grooter is. Dit is licht te begrijpen. Voor een kleinen vrachtwagen is er zoowel een bestuurder noodig als voor een zwaren wagen; de verhouding van de tarra tot de lading is zooveel te kleiner dat het laadvermogen grooter is. Per ton lading betaalt de zware vrachtwagen minder belasting dan de lichte wagen.

Derhalve kan men als vergelijkingsvoet den gemiddelden

kostprijs van 1 fr. 35, welken de heer BAUDHUIN trouwens bekomt volgens onderstelde grondslagen welke nader dienden verantwoord te zijn, niet nemen dan wanneer het aangenomen is, dat bij de mededinging tusschen den spoorweg en den steenweg, de kleine vrachtwagen een even belangrijke rol als de zware vrachtwagen speelt. Dit nemen we niet aan. De lichte wagens verzekeren doorgaans plaatselijk vervoer binnen een zeer kleinen omtrek. Zij vervoeren geenszins zendingen op grooten afstand, en wel hierom dat hun kostprijs overdreven is en het verschil ten voordeele van het spoor dan overwegend is.

De mededinging van den spoorweg is de vrachtwagen en vooral de zware vrachtwagen die al maar meer en meer toeneemt.

Het is dus de kostprijs van het vervoer met vrachtwagens die voor de vergelijking in aanmerking moet komen. Alvorens hem op te maken, moeten we zeggen dat tijdens de besprekingen van den Hoogeren Raad van het Vervoer, de vertegenwoordigers der wegvrachters en namelijk de heer LAMBERT, een zeer onderlegd vakman in die soort van vervoer, ons verklaard hebben dat de kostprijs per ton-kilometer het cijfer van 70 centiem voor de vrachtwagens met essence bedraagt, doch tot ongeveer 50 centiem daalt voor de vrachtwagens met gas-oil. Zonder een afdoende waarde te hechten aan een verklaring die in den loop van een somwijlen tamelijk verwarde bespreking afgelegd werd, houden we er nochtans rekening

mee omdat ze met de uitkomst van onze eigen berekeningen overeenstemt.

Onze berekening van den kostprijs van het vervoer over de wegen per voertuig-kilometer en per vervoerde ton-kilometer, in de onderstelling van een benutting van 70 % van het laadvermogen, komt voor op de bijgaande tabel.

Hierin komen de eenige onderstellingen van onze berekening op hun plaats. Wij zullen aannemen dat een wegvrachter met zijn wagens jaarlijks gemakkelijk 30.000 km., zegge 120 km. gedurende 250 dagen kan afleggen, en de gemiddelde last 70 % van het vervoervermogen bedraagt.

Dit laatste cijfer blijkt gerechtvaardigd wanneer in acht genomen wordt, dat de wegvrachter, in tegenstelling met den spoorweg, vrij is slechts een zending op den heenrit aan te nemen, wanneer hij zeker is een vervoer op den terugrit te hebben. Het staat hem vrij enkel volle ladingen aan te nemen.

De toepassing van de opgegeven grondslagen geeft ons de volgende kostprijzen per ton-km. voor de essencevrachtwagens.

1° Kleine vrachtwagen van 1,5 ton	2 fr. 23.
2° Vrachtwagen van 2 ton	1 fr. 86.
3° Vrachtwagen van 3 ton	1 fr. 38.
4° Vrachtwagen van 6 ton	0 fr. 93.
5° Vrachtwagen van 10 ton	0 fr. 66.

Zooals men ziet, zijn we voor de zware vrachtwagens

ver van den kostprijs van 1 fr. 35 door den heer BAUDHUIN aangenomen.

Dit spijt ons want, mocht het bewezen zijn dat de kostprijs der autovoertuigen, die met den spoorweg concurreeren, 1 fr. 35 bedraagt, dan zou het vraagstuk voor goed opgelost zijn ten voordeele van den spoorweg, waarvan al de vervoertarieven veel lager dan dit bedrag zijn.

Ten overstaan van de hiervoren bepaalde cijfers gaat het fundamenteel besluit van den heer BAUDHUIN niet meer op, dat hij als volgt uitdrukt :

« Men ziet het, het overwicht behoort tot den spoorweg » in een **verpletterende mate**. Het is dan ook door andere » voordeelen dat de auto's het winnen : door de snelheid » en de gerieflijkheid. »

We geven grif toe dat in veel bijzondere gevallen die twee voordeelen een gewichtige rol spelen. Maar zoo die voordeelen moeten bekomen worden ten koste van een vervoerprijs boven 1 fr. 35, is het zeker dat het arbeidsgebied van den autovrachtwagen aanzienlijk zou inkrimpen. In de onderstelling van een vrachtprijs per auto van 1,50, zegge 0,15 boven den kostprijs en een vrachtprijs van 0,70 voor den spoorweg, zouden de voordeelen van snelheid en gerieflijkheid 16 frank per ton voor een vervoer op 20 km. kosten. Ze zouden 80 frank kosten voor een vervoer op 100 km., van Antwerpen naar Luik bij voorbeeld. We kunnen maar niet gelooven dat nijveraars uit het land van Luik 80 frank meer per ton zouden willen betalen enkel en alleen wegens de voordeelen door den heer BAUDHUIN

aangehaald. En nochtans, veel zendingen geschieden per auto uit Luik, uit Verviers, uit Malmedy, uit Hoei naar Antwerpen. Dit wordt mogelijk gemaakt doordat de gevraagde vrachtprijs niet 1 fr. 50 maar ongeveer 70 centiem bedraagt. We houden ter beschikking van den heer BAUDHUIN een overvloedig documentatiemateriaal tot staving van ons betoog.

In tegenstelling met den heer BAUDHUIN, besluiten we : **dat de kostprijs van het vervoer van goederen per autovrachtwagen snel daalt wanneer het tongewicht verhoogt en bij de vrachtwagens van 6 en 10 ton lading vermindert tot 93 en 66 centiem per ton-km., zoodat de wegvrachter een groot deel kan inpalmen van het verkeer van kostbare goederen waarop de spoorweg hooge tarieven toepast, ter vergelding van de lage tarieven beneden den gemiddelden kostprijs, die hij toepassen moet op het vervoer van de nijverheidsproducten en namelijk van de grondstoffen.**

Nadat de heer BAUDHUIN de kwestie van den kostprijs van het vervoer per steenweg behandeld heeft, wil hij het bedrag bepalen van de ontvangsten die de Staat uit zijn wegen trekt en het bedrag van de uitgaven die hij er aan besteedt.

De heer BAUDHUIN raamt de ontvangsten van den Staat als volgt :

Belasting op het verkeer	125	millioen.
Belasting op de essence	425	»

Tolrechten	100	»
Weeldetaks	100	»

Ongetwijfeld wordt de belasting op het verkeer rechtstreeks gerechtvaardigd door het onderhoud der wegen.

Dit kan niet gezegd worden van de belasting op de essence, in vergelijking te brengen met de belastingen op suiker, tabak, dranken enz. Men kan ze een dubbele bestemming geven: de eerste, de belangrijkste, het voeden van het algemeen budget van den Staat; de andere, de minst belangrijke, het onderhoud der wegen. Het lijkt geen twiifel dat de belasting op de essence en de opeenvolgende verhoogingen er van gelegd werden om het algemeen budget in evenwicht te brengen en niet om de uitgaven voor de wegen te dekken. Dit is de meening door den heer Senator WAUCQUEZ uitgedrukt in zijn verslag over de begroting van het Vervoer over 1932, waar hij schrijft :

« Wat de opbrengst van de tolrechten op de essence, op » de voertuigen en de verwisselstukken betreft, hoe moeilijk het ook is een grondslag van verdeling vast te » stellen, moet het grootste deel ten bate van het algemeen budget van den Staat en het kleinste voor de » wegen blijven », en hij voegt daaraan toe :

« De Staat, evenals de provincies en de gemeenten, zou » feitelijk zonder middelen voor zijn algemeene behoefte vallen, zoo het voorrecht van elken belastingplichtige moest aangenomen worden in zake de bestemming en het gebruik van zijn persoonlijke belasting. »

Voor de tolrechten, alsmede voor de weeldetaks op de

auto's, spreekt het vanzelf dat het hier uitsluitend om belastingen gaat, waarmee de algemeene uitgaven van den Staat gedekt worden en ze niet beperkt zijn tot de uitgaven voor het onderhoud der wegen.

Uit wat voorafgaat besluiten we, dat een aanzienlijk deel van de belasting op de essence en het volle bedrag van de tolrechten op de auto's evenals de weeldetaks, zooals de heer BAUDHUIN het trouwens, zonder eenige andere bijzondere reden, voor de indiciaire belasting en de overdrachtsbelasting doet, moeten beschouwd worden als **belastingen met een algemeen karakter, zoodat ze hier moeten terzij gelaten worden.**

We nemen dus, tot dekking van de kosten voor de wegen, de 125 millioen van de belasting op het verkeer en een klein deel van de 425 millioen van de belasting op de essence, laat ons zeggen 140 millioen of het derde van de belasting, zegge samen 265 millioen. Men neme het ons niet kwalijk hier een onderstelling te maken zonder ze nader te verantwoorden; door een derde te nemen, meenen we verder gegaan te zijn dan wat de heer Senator WAUCQUEZ zou voorzien hebben.

Laat ons nu tot de uitgaven voor de wegen overgaan. De heer BAUDHUIN raamt ze op 200 millioen per jaar en acht dit cijfer als tamelijk ruim geschat.

In de bijlage II van het verslag van de Commissie Spoorweg-Steenweg maakt de heer MAERTENS, Directeur-Generaal bij het Ministerie van Openbare Werken, twee afzonderlijke ramingen voor de jaarlijksche uitgaven

voor de wegen. De eerste wordt door den heer MAERTENS voorgesteld als volgt :

I. — Jaarlijksch gemiddeld bedrag van de uitgaven tot verbetering en onderhoud van de Staatswegen over de jaren 1929, 1930 en 1931 : 325 millioen.

Provinciewegen : 60 millioen.

Toelagen van den Staat voor de gemeentewegen : 17 millioen.

Jaarlijksche uitgaven voor de gemeentewegen over 1929, volgens den staat van de verdeeling van het Fonds der gemeenten : 357 millioen.

Deze raming vergt een paar woorden uitleg.

De heer MAERTENS heeft, zegt hij, het cijfer van 325 millioen genomen uit het verslag van den heer Senator WAUCQUEZ. We hebben dit cijfer niet kunnen terugvinden doch we vinden voor 1929: 221; voor 1930: 369; voor 1931 : 221. Gemiddeld bedrag : 270 millioen. We nemen 250. Het cijfer voor de provinciewegen dient in dezelfde mate gewijzigd en wordt aldus 50 millioen.

Het bedrag van 357 millioen, kosten voor gemeentewegen, omvat andere uitgaven dan die voor den eigenlijken weg. We blijven voorzeker beneden de waarheid als we 200 millioen voor den eigenlijken weg en 150 voor de overige werken, riolen, trottoirs, verlichting enz. aannemen.

Het gezamenlijk bedrag van de kosten voor het onderhoud der wegen van den Staat, de provincies en de gemeenten zou aldus, matig geschat, 500 millioen bedragen.

Niemand zal ons tegenspreken wanneer we de 3/4 van dien last op de rekening van den automobiel brengen, zegge ongeveer 375 millioen, den interest van het aanlegkapiitaal van de wegen niet inbegrepen. Buitendien blijkt uit opnemingen, die we op verschillende wegen van alle categorie laten doen hebben, dat het vervoer met paarden ternauwernood 5 % bedraagt van het totaal verkeer, tegen meer dan 95 % mechanisch vervoer.

Nochtans zou men kunnen aanvoeren dat onze raming, gegrondvest op de uitgaven over 1929, 1930, 1931 tot overdreven cijfers voert. We meenen van niet en we denken integendeel dat, zoodra de toestand der begrooting het zal toelaten, er steeds grooter sommen aan de wegen zullen besteed worden. Om dit te staven nemen we de tweede raming van den heer MAERTENS over, die een raming voor de toekomst is, gebaseerd op den vermoedelijken duur van de wegbedekkingen, welke hij voor de hoofdwegen op 15 jaar en voor de buurtwegen op 25 jaar schat. Bij een gemiddelde breedte van 6 m. voor de hoofdwegen en van 3 m. 50 voor de buurtwegen, raamt de heer MAERTENS als volgt, de gezamenlijke kosten van een moderne bedekking, toegepast op al de Belgische wegen.

Hoofdwegen : 10.355.000 × 6,00 ×	
50 frank	3.106.500.000
Buurtwegen : 34.000.000 × 3,50 ×	
50 frank	5.950.000.000
	<hr/>
SAMEN : fr.	9.056.500.000

Volgens den heer MAERTENS zou het dus noodig zijn een gezamenlijk kapitaal van 9 milliard uit te geven om alle Belgische wegen te voorzien van een moderne bekleding, die bestand is tegen het gewicht en de snelheid van de motorvoertuigen. Het komt ons echter voor dat dergelijk programma, vooral wat de buurtwegen betreft, niet kan te gemoet gezien worden in een min of meer nabije toekomst. In onderstaande uiteenzetting nemen wij de cijfers van den heer MAERTENS aan voor de hoofdwegen, en verminderen die met betrekking tot de buurtwegen met de twee derden. Aldus komen wij tot een totale kapitaalbelegging van :

Hoofdwegen	3.106	millioen.
Buurtwegen	1.983	»

TOTAAL : ongeveer 5.000 »

De door den auto veroorzaakte jaarlijksche uitgaven voor de wegen kunnen derhalve geraamd worden als volgt :

1° Interest tegen den gematigden rentevoet van 5 % van de uitgaven voor aanleg voor de verandering der wegen. Onzes inziens moet die interest ontegenzeggelijk het vervoer per automobiel aangerekend worden. Dit zal jaarlijks een bedrag uitmaken van 250 millioen.

2° Kosten voor vernieuwing van de moderne bekleedingen. Het huidig druk verkeer, het gewicht en de snelheid van de motorvoertuigen zullen benevens hoogere uitgaven voor loopend onderhoud, periodieke vernieuwingen van

de steenwegen medebrengen, welke te vergelijken zijn met de periodieke vernieuwingen van de spoorbanen. Als wij, zooals de heer MAERTENS, voor de hoofdwegen en voor de buurtwegen een vermoedelijken duur van 15 en 25 jaar aannemen, komen we tot een jaarlijkschen last van :

$$\begin{array}{r} 3.106.000.000 \quad 1.983.000.000 \\ \hline 15 \qquad \qquad \qquad 25 \\ \hline + \\ \hline = 286 \text{ millioen.} \end{array}$$

3° De kosten voor loopend onderhoud tot beloop van de door den auto veroorzaakte verhooging. Die verhooging is moeilijk te schatten. Wij merken op dat de uitgaven ten laste van de gewone begrooting, welke als uitgaven voor onderhoud dienen beschouwd, van 37 millioen in 1927 tot circa 90 millioen in 1929 en 1931 geklommen zijn, met een spits van 128 millioen in 1930.

Wij overdrijven geenszins als we 40 millioen per jaar aanrekenen voor het autoverkeer.

Zonder de voor het meerendeel in bovenstaande ramingen niet begrepen overeenkomende lasten van stads- en dorpsstraten, zouden de jaarlijksche totale lasten 576 millioen bedragen. Dat is de weg dien men in België opgaat met de door de uitbreiding van het autoverkeer veroorzaakte toeneming der jaarlijksche uitgaven. Een toestand in een nabije toekomst, die niet mag uit het oog verloren worden.

Het is met opzet, rekening houdend met de ernstige bewijsgronden van den heer MAERTENS, dat we geen gewag gemaakt hebben van den interest en de afschrij-

ving van de vóór de verschijning van den auto in de wegen vastgelegde enorme kapitalen. Wij zullen ze ten laste van den Staat laten, zooals de interest en de aflossing van de voor den aanleg der spoorwegen uitgegeven leeningen te zijnen laste zijn, doch enkel, in dit geval, zoo de Nationale Maatschappij geen dividend uitkeeren kan.

Wij meenen aangetoond te hebben hoezeer de raming van den heer BAUDHUIN beneden de werkelijkheid blijft.

En hier nog betwisten wij zijn besluit : « dat de auto-
» mobiel niet alleen de kosten voor onderhoud en tevens
» de met het kapitaal der wegen overeenkomende finan-
» cieele lasten betaalt, maar zelfs een niet geringe winst-
» marge laat van 400 millioen ».

De heer BAUDHUIN zet vervolgens het standpunt uiteen van de spoorwegen, die zich beklagen over de zwaarte der hun opgelegde lasten, waaraan de auto ontsnapt. Hij erkent dat er in die thesis iets gegronds besloten ligt, doch voegt daaraan toe dat de auto beweren mag dat hij ook zijn verplichtingen heeft en dat deze niet gering zijn. Hij spreekt over de belastingen en over hun wanverhouding tot de kosten voor de wegen. Wij hebben zooeven gezien hoe daarover moet geoordeeld worden.

De andere aangevoerde bewijsgrond is dat de automobiel de financieele lasten draagt van geheel het in de voertuigen, autobergplaatsen en voorraadartikelen belegde kapitaal, terwijl de Nationale Maatschappij het dividend niet uitkeert dat overeenkomen zou met de voor den aan-

leg er van aangegane leeningen. De heer BAUDHUIN had moeten zeggen « niet meer uitkeert », in plaats van « niet uitkeert ». Hetzelfde geldt trouwens, ten gevolge van de crisis, ook voor heel de nijverheid. Dit is het overigens juist waarover de spoorwegen zich beklagen : door het feit dat de automobiël heel het renderend vervoer wegkaapt, is het hun onmogelijk de vastgelegde kapitalen te beloonen.

De heer BAUDHUIN, in den loop van zijn uiteenzetting, zegt verder dat zoo de spoorweg zich zijn meest renderend verkeer ontfutselen ziet, hij zulks maar aan zich zelf te wijten heeft. Deze, zoo zegt hij, heeft het nuttig geoordeeld goederen van geringe waarde tegen zeer lage prijzen te vervoeren en het op die wijze geleden verlies op de andere goederen te verhalen. De schrijver vindt dit een betwistbare politiek en besluit dat er verandering komen moet in de tarievenpolitiek, dat de vracht voor lichte (*) goederen verlaagd, en die voor de andere goederen verhoogd moet worden om het geleden verlies in te krimpen.

Wat denkt de Belgische grootindustrie en, namelijk, de metaalnijverheid, waarvoor de vrachtprijzen 35 tot 40 % van den kostprijs vertegenwoordigen, daarover ? De van de erts- en, in menig geval, van de steenkolenontginningen verafgelegen Belgische metaalnijverheid kan op de wereld-

(*) Het woord « dure » ware juister vermits het de waarde is die over heel de wereld aan de tarifeering der spoorwegen ten grondslag ligt.

markt maar mededingen mits de vervoertarieven zeer laag gesteld zijn. Wat zou er van die nijverheid geworden moesten de vrachtprijzen voor de ertszendingen verdubbeld worden om ter nauwernood den gemiddelden kostprijs van het spoor-net te bereiken ? De heer BAUDHUIN antwoordt ons daarop dat zij zich aanpassen zal, zoo niet zou het bewezen zijn dat het hier een anti-economische bedrijvigheid gold.

Zou de heer BAUDHUIN, moest hij de leiding van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen in handen hebben of aan het hoofd staan van de Regeering, vermits deze laatste per slot van rekening meester is over de tariefverhoogingen, een maatregel durven treffen welke het verdwijnen van de Belgische metaalnijverheid tot gevolg zou kunnen hebben ?

Het voorstel van den heer BAUDHUIN beteekent niets minder dan een volledige omkeering van de in de heele wereld voor het goederenvervoer van kracht zijnde tarieven, welke op de waarde gegrond zijn en waarbij, voor de goederen, enkel de door hun prijs toegelaten vracht opgelegd wordt. De heer BAUDHUIN verdedigt een op den kostprijs gegronde tarifeering, waarbij een ton koperstaven, met een waarde van 4.000 frank, evenveel vracht te betalen heeft als een ton steenkolen, die er 100 waard is, zoo de kostprijs voor beide zendingen dezelfde is.

De heer BAUDHUIN geeft zich trouwens dadelijk rekenschap van de moeilijkheden van het vraagstuk. Men kan, zegt hij, op dezen weg maar langzamerhand voor-

uitgaan; het gaat hier om een evolutie en niet om een revolutie, en die evolutie kan slechts door internationale overeenstemming tot stand komen. Al wie deelgenomen heeft aan congressen, waarop maatregelen van dat slag behandeld werden, zal aan den heer BAUDHUIN kunnen zeggen welke onoverkomelijke moeilijkheden dergelijke verstandhouding in den weg zouden staan.

En aangenomen zelfs dat het, door internationale verstandhouding, mogelijk ware de tarieven voor de zware goederen te verhoogen, zou onmiddellijk een aanmerkelijk deel van het vervoer overloopen naar den waterweg, een anderen mededinger van het spoor, die meer nog dan de wegen, buitengewone voorrechten geniet: volledige vrijheid in zake tarieven, keus van goederen, schier kosteloos gebruik van de kanalen enz.

De door den heer BAUDHUIN, met zijn gewoon optimisme beschouwde oplossing, lijkt dus in een verre toekomst te liggen mocht ze zelfs, wat wij niet gelooven, te verwezenlijken zijn.

Zoo komen wij aan de besluiten van den heer BAUDHUIN. En dadelijk sluiten wij ons aan bij dit : het vervoer over wegen mag aanspraak maken op het verkeer waarvoor het klaarblijkelijk geschikt is. De heer BAUDHUIN geeft geen nadere bepaling van dat vervoer. Wij zouden daar graag kennis van nemen. Het zou misschien een eerste stap zijn naar een verstandhouding in den aard van die welke in Zwitserland tusschen spoor en weg tot stand gekomen is. Zoo, als in Zwitserland, de

wegen zich tevreden stelden met het vervoer op korten afstand, 20, 25 of 30 km. bij voorbeeld, alsmede met die zendingen welke, zooals meubelen, niet goed tegen het overladen zijn bestand zou men het weldra eens zijn. Maar in België staat de zaak, helaas, zoo ver niet en de vervoerders over den weg willen vrij, zonder vergunning, op grond van den door hen genoten bevoorrechten toestand, voortgaan met het vervoer op lange afstanden van hout in planken, houtbrij voor papierfabrieken, ruwe wol, zinkplaten, allemaal goederen waarvoor, de heer BAUDHUIN zal het ons toegeven, dat vervoer klaarblijkelijk niet geschikt is.

8 Zoo het spoor, wat die goederen betreft, voor de wegen moet onderdoen is zulks omdat het goederen van waarde geldt, waarvoor de spoorwegtarieven hooge vrachtprijzen voorzien. Ook nog omdat de auto geen zending bij de heenreis aanneemt zonder zeker te zijn een lading voor de terugreis te hebben.

De spoorweg kan zijn stroomingen niet in evenwicht houden en vervoert een derde van de wagens in ledigen staat. Verder nog omdat de auto geen reservematerieel bezitten moet om in de plotselinge verkeerstoename te voorzien. Zijn er goederen te veel of is de weg versperd dan is de spoorweg er om den toestand te verhelpen : hij is dan verplicht den toevalligen, evengoed als den hem trouw gebleven klant te bedienen.

De heer BAUDHUIN zal toegeven dat de strijd al te ongelijk is en dat, in afwachting dat het mogelijk weze

de wet van 1891 om te werken in den zin van meer vrijheid voor den spoorweg, een overgangsstelsel behoort aangenomen te worden, waarbij de lasten van het spoor een tegenwaarde zouden vinden in de aan den auto op te leggen compensatielasten boven de belastingen, welke vóór de besluitwetten van 14 Augustus laatstleden bestonden.



De toestand van de spoorwegen, de heer BAUDHUIN geve er zich rekenschap van, is uiterst moeilijk en de door hen geslaakte alarmkreet is ten volle gewettigd.

Zij vragen overigens niets anders dan dat de lasten in evenwicht zouden gebracht worden. Het standpunt van de Nationale Maatschappij werd klaar en duidelijk uiteengezet door haar afgevaardigden bij den Hoogerem Raad voor het vervoer. Wij zullen dit antwoord aan den heer BAUDHUIN besluiten met het overnemen van de in de vergadering van 29 Juni 1933 afgelegde verklaring.

« De Nationale Maatschappij vraagt geen voorrechten » doch komt op tegen den huidige toestand, die kan gekenmerkt worden als volgt :

» Voor den vrachtauto : volledige vrijheid. Hij is vrij » in het kiezen van zijn vervoerwegen en mag de niet-rendeerende lijnen laten varen.

» Hij is vrij in het kiezen van het soort te vervoeren » goederen. Geen verplichting om al de aangeboden goederen aan te nemen. Geen opgelegde tarieven. Volle

» vrijheid van handelen met de klanten om goederen te
» vervoeren.

» Voor den spoorweg : Opgelegde tarieven, van toepas-
» sing op alle klanten zonder onderscheid; mag geen
» afzonderlijke teruggaven toestaan; moet alle aangebo-
» den goederen — ook in geval van plotselinge seizoens-
» drukte — tegen de prijzen van het tarief vervoeren;
» moet de niet-rendeerende lijnen bedienen; meer dan
» 50 % der goederen moeten beneden den gemiddelden
» kostprijs vervoerd worden. Dergelijke toestand kan niet
» anders dan leiden tot den ondergang van den spoorweg
» of tot algemeene verhooging van de tarieven voor de
» zware goederen, wat voor de Belgische nijverheid een
» ramp zou wezen.

» Er moet dus naar een billijke, de lasten op gelijke
» wijze verdeelende oplossing gestreefd worden.

« Die oplossing zou theoretisch kunnen gevonden wor-
» den door aan den spoorweg evenveel vrijheid te laten
» als aan den auto; geen vastgestelde tarieven, geener-
» lei verplichtingen meer van welken aard ook. Het zou
» den ondergang beteekenen van tal van gewesten in het
» land. Het zou de volledige economische onzekerheid
» zijn voor al de gebruikers van den spoorweg.

» Een andere oplossing zou er in bestaan den auto de-
» zelfde verplichtingen op te leggen als aan den spoor-
» weg : op de waarde der goederen gegronde tarieven,
» verplichting om alle goederen te vervoeren en de min-
» der belangrijke lijnen te bedienen.

» De zaak zou maar begrijpelijk zijn, moest men zich
» bevinden tegenover een zeer beperkt getal vervoers-
» organismen, wat in België niet het geval is.

» Een derde oplossing is die welke door de Commissie
» voorgesteld wordt. Ze bestaat er in den vrachtauto ten
» voordeele van den Staat, van de gemeenschap dus, een
» compensatiebelasting op te leggen, waardoor het even-
» wicht hersteld wordt en het den spoorweg mogelijk ge-
» maakt wordt met gelijke wapens te concurreren. De
» commissie heeft zich beijverd die belasting op billijke
» wijze vast te stellen door te ramen wat van den spoor-
» weg geveerd wordt door de hem opgelegde verplich-
» ting om meer dan de helft der goederen beneden den
» gemiddelden kostprijs te vervoeren.

» Het is deze, op de billijkheid gevestigde derde oplos-
» sing welke door de Nationale Maatschappij bijgetre-
» den wordt. Mocht het verplichtmaken van de vergun-
» ning aan deze oplossing toegevoegd worden, dan zou,
» naar haar meening, het vraagstuk op bevredigende wij-
» ze opgelost zijn. »

Aan die verklaring dient nog toegevoegd dat, zoo het in evenwicht brengen der lasten en het tot stand komen van de zoo gewenschte ordening der vervoermiddelen door het belasten van het vervoer over den weg niet mocht kunnen bereikt worden, men den spoorweg meer vrijheid, namelijk in het vaststellen der tarieven zou moeten laten.

G. JADOT.

N. RULOT.

Kostprijs van het vervoer per vrachtauto.

I. — <i>Algemeene gegevens.</i>					
Tarra	2 T.	2 T. 6	3 T. 5	6 T.	7 T.
Laadvermogen	1 T. 5	2 T.	3 T.	6 T.	10 T.
Wielbanden	luchtb.	luchtb.	luchtb.	luchtb.	luchtb.
Brandstof	essence	essence	essence	essence	essence
Brandstofverbruik per 100 km.	20 l.	22 l.	25 l.	45 l.	55 l.
Prijs van de brandstof . . .fr.	1.95	1.95	1.95	1.95	1.95
Olieverbruik per 100 km. . .	2 l.	2.5 l.	2.8 l.	3 l.	3.5 l.
Prijs van de olie . . .fr.	5.00	5.00	5.00	5.00	5.00
Prijs van den wagen . . .fr.	65.000	75.000	85.000	120.000	150.000
Afschrijving		op 200.000 kilometer			
II. — <i>Vaste jaarlijksche lasten.</i>					
			(frank)		
Belasting	768	1.560	2.100	3.600	4.200
Verzekering 2 % van de waarde	1.800	1.500	1.700	2.400	3.000
Stallen (in garage)	1.800	1.800	2.000	2.400	3.000
Wasschen, poetsen, enz.	2.000	2.000	2.000	2.000	2.000
Interest 6 %	3.900	4.500	5.100	7.200	9.000
	9.768	11.360	12.900	17.600	21.200
III. — <i>Uitgaven per km. voor een jaarlijkschen rit van 30.000 km.</i>					
Voor de vaste lasten	0.33	0.38	0.43	0.59	0.71
Brandstoffen	0.39	0.43	0.49	0.88	1.07
Olie	0.10	0.13	0.14	0.15	0.18
Luchtbanden	0.15	0.16	0.17	0.30	0.36
Onderhoud	0.25	0.28	0.30	0.40	0.50
Afschrijving	0.33	0.38	0.43	0.60	0.75
Autobestuurder	0.40	0.43	0.48	0.50	0.50
Begeleider	0.40	0.43	0.48	0.50	0.50
per km.	2.35	2.62	2.92	3.92	4.57
per ton-km. benuttinging 70 %	2.23	1.86	1.38	0.93	0.66