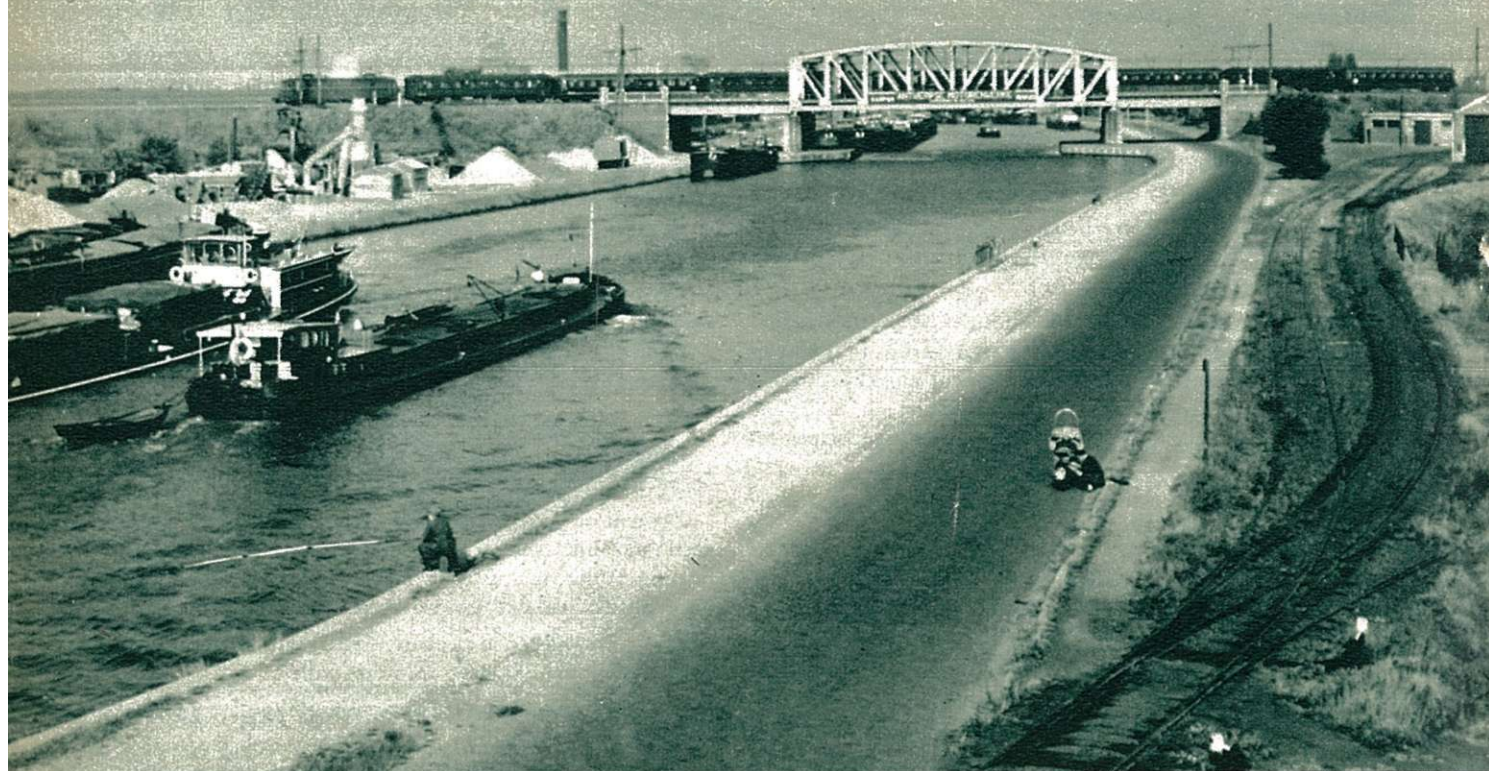


656.2.078.01.008.03(43)

11168

DE COORDINATIE VAN HET



De spoorweg ligt aan klusters

Terwijl de concurrenten van het spoor de handen vrij hebben, belemmeren talrijke lasten en verplichtingen, die soms meer dan een halve eeuw oud zijn, de vrije ontwikkeling van de spoorweg, bedreigen zelfs zijn toekomst en stellen hem in de onmogelijkheid zijn financieel evenwicht te verzekeren.

Deze toestand hebben we gemeen met de meeste Europese netten. Het mag ons, spoormannen, trouw gehecht aan ons bedrijf, niet onverschillig laten. We moeten protesteren wanneer onze tegenstrevers, volledig ten onrechte, beweren dat de spoorweg een verouderd vervoermiddel is. Neen, het spoor is in het geheel niet bestemd om de baan te ruimen voor meer geëvolueerde technieken zoals hijzelf de huifkar en de diligence heeft verdrongen.

Wel integendeel! Talrijk zijn de mogelijkheden die de spoorweg biedt. Waar vindt men zulk een grote vervoercapaciteit? Welk middel is beter geschikt dan hij om op snelle wijze omvangrijke reizigers- en goederen-transporten te verrichten? Vergeet men zijn universele aard en zijn soepel aanpassingsvermogen voor alle behoeften? Moeten we hier de moeilijkheden herinneren die zich voorgedaan hebben telkens als het noodzakelijk was het spoor plotseling door een ander vervoermiddel te vervan-

gen? Om die redenen en om de rol die hem thans nog toebedeeld is in de landsverdediging en in de ontwikkeling van de grootindustrie, blijft de spoorweg, die steeds aan de spits van de vooruitgang staat, een onvervangbaar en onmisbaar vervoermiddel.

Kan een oplossing gevonden worden?

Ja zeker. Het vervoer moet gecoördineerd worden, d.w.z. het bestaan der verschillende vervoertechnieken moet onderling verzekerd worden, met behoud nochtans van een gezonde concurrentie, zodat ieder transport door het meest gepaste vervoermiddel en tegen de laagste kostprijs voor de gemeenschap verricht wordt.

Welke zijn de oorzaken van de huidige toestand?

Om de noodzakelijkheid van de vervoercoördinatie te begrijpen is het nodig even een blik te werpen op het verleden en terug te keren tot het jaar 1891, belangrijke mijlpaal in de spoorweggeschiedenis.

Hoe stonden, in dit reeds verre verleden, de verschillende vervoermiddelen tegenover elkaar?

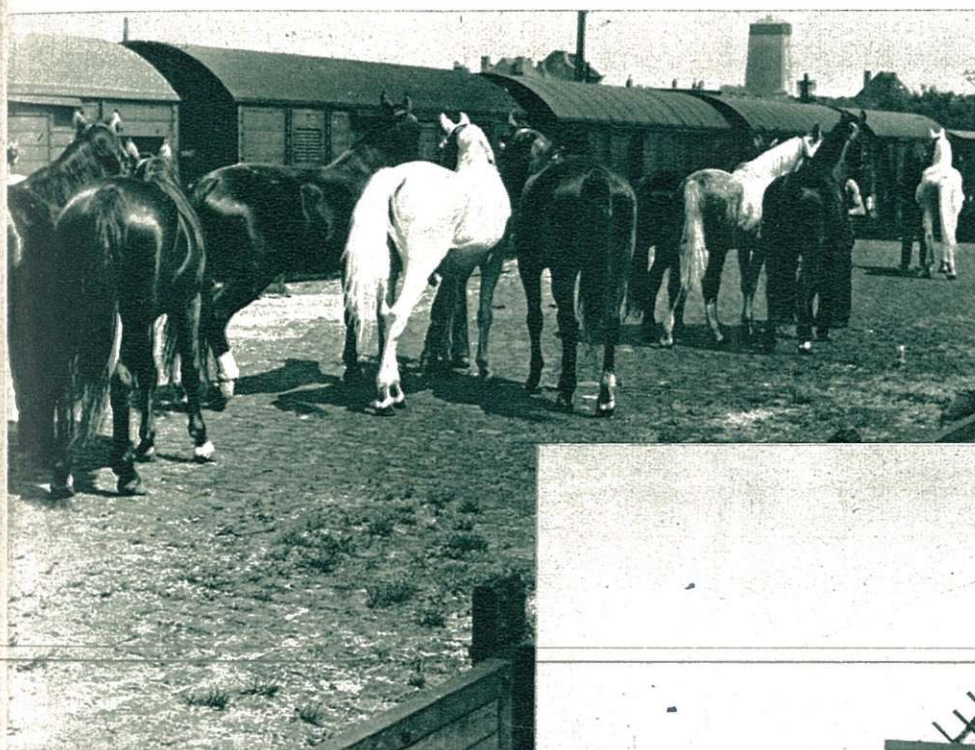
De spoorweg, in 1835 geboren, was sinds lang de kinderschoenen ontwassen. Op zijn net van reeds 4.434 km. — ongeacht de 838 km. buurtspoor-

lijnen — kon hij voor die tijd onovertroffen voordelen bieden zowel wat de vervoerprijzen betrof, als onder oogpunt van snelheid, regelmatigheid en veiligheid van het verkeer. Tegenover die reus sloegen de andere vervoertakken eerder een schamel figuur: wegen en kanalen hadden nog de uitbreiding niet genomen die ze op latere datum zouden kennen. Het vervoer gebeurde er nog vaak alleen met paarden als trekkracht. Schippers die, gebogen onder de last, soms bijgestaan door hun familieleden, met langzame zware tred hun diepgeladen schuit langs de kanaaloevers voortsleepten, vormden een niet ongewoon schouwspel.

Terecht kon men dan ook beweren dat de ongeëvenaarde voordelen door de spoorweg geboden, een dergelijke aantrekkingskracht op het publiek uitoefenden en hem een zo grote machtspositie verleenden, dat hij zonder twijfel kon bogen op een onbetwist monopolie voor het merendeel der transporten. « Het publiek, zei men, kan niet buiten de spoorweg en daar alle mededinging tussen de verschillende transporttechnieken onderling uitgeschakeld is, moet het zich willens nillens plooiën naar alle eisen en condities van het spoor indien de wet geen beschermende hand uitstrekt ».

In die gedachtengang werd de wet van 25 augustus 1891 ingesteld die aan de spoorweg volgende verplichtingen oplegt:

Vervoer



... die de spoorweg biedt

— Verplichting alle goederen ten vervoer aan te nemen ;

— Verplichting alle tarieven die van kracht worden in het Staatsblad te vermelden en de prijzen en voorwaarden er van te publiceren ;

— Verbod met de cliënten bijzondere contracten af te sluiten die van de prijzen en voorwaarden der tarieven zouden afwijken ;

— Verplichting de nodige wagens te leveren in de volgorde der aanvragen, binnen zeer beperkte termijnen — 2 of 4 dagen volgens het aantal — en de transporten te verrichten naargelang ze aangeboden worden, zonder de minste voorrang voor de regelmatige cliënte.

De spoorweg is aldus genoopt zijn instellingen en materieel steeds te houden op het peil van het hoogste verkeer dat zich op een gegeven ogenblik van het jaar kan voordoen, zelfs indien op de andere tijdstippen deze reserve aan materieel onbenut blijft.

blijft. Wanneer, door onvoorziene omstandigheden (bv. dichtvriezen der kanalen, onbruikbaarheid der wegen) de spoorweg het hoofd niet kan bieden aan de toevloed der aanvragen, dan nog wordt hem verboden zijn cliënten van alle dagen te laten voor- gaan.

Buiten deze wet van 1891 wordt het spoorwegbedrijf nog beheerst door een lastenkohier, gedateerd van

1866, waardoor aan de regering de macht wordt verleend op de spoorlijnen of secties ten minste drie treinen per dag in beide richtingen te doen rijden.

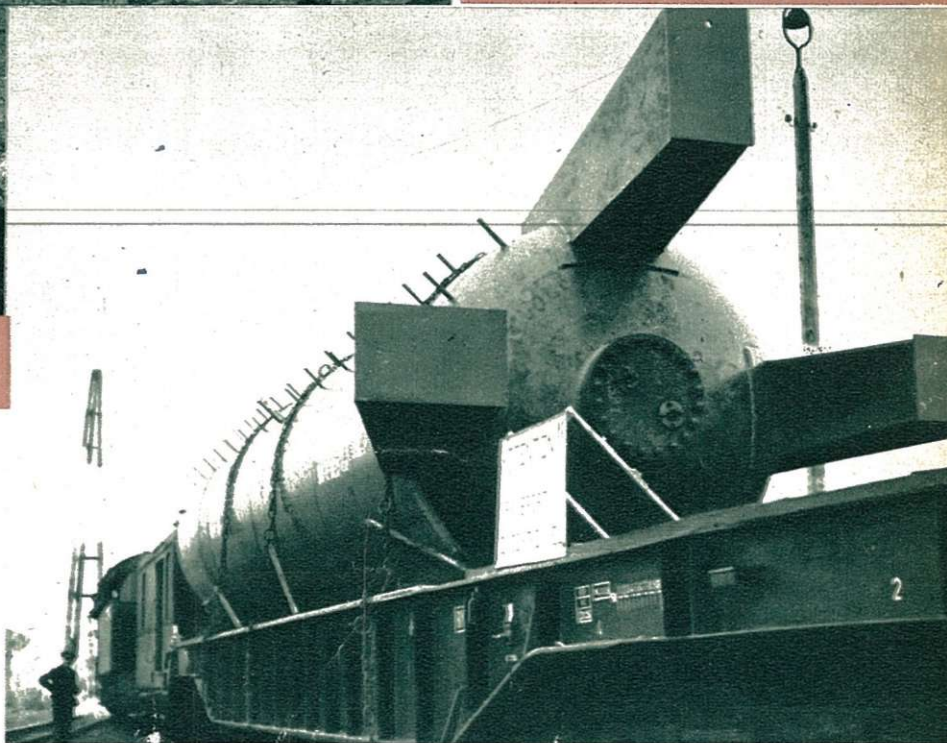
Tenslotte wordt aan de N.M.B.S. door haar statuten van 1926 verboden spoorlijnen te sluiten zonder toelating, zelfs indien hun exploitatie met verlies gepaard gaat.

Al deze verplichtingen en ontzeggingen beheersen nog ten huidige dage, evenals vroeger, de bedrijvigheid van de spoorweg, alhoewel de uitbreiding van het vervoer over de weg en per water — vooral dank zij de uitvinding van de explosie-motor — hem sinds lang dit monopolie heeft doen verliezen, waaruit nochtans de wetgeving van 1891 hoofdzakelijk is voortgevloeid.

En de andere vervoermiddelen ?

Voor beroepsvervoer van goederen over de weg wordt een vergunning

Talrijk zijn de mogelijkheden...



vereist. Deze wordt op aanvraag afgeleverd, onder vorm van een « vervoerplaat », wanneer het transporten geldt binnen een kring van 25 km. of minder en, na onderzoek door de Openbare Overheid, in de vorm van een « V »-machtiging, zo het vervoer op langere afstanden betreft. Eigen vervoer is volledig vrij.

Steeds ingelicht nopens de prijzen van zijn mededinger (het spoor), en



De spoorweg ligt aan kluisers.

Alf vrij de zijne naar goedvinden bepalen, heeft de wegvervoerder j voorbaat gewonnen spel om de oorweg de transporten afhandig te aken welke deze tegen hoge prijzen erzekert en hem steeds meer en meer e minder rendabele over te laten.

De camion heeft aldus het tariefsteem « ad valorem » door de spoorweg in het algemeen belang ingeerd, volledig in de war gestuurd.

We weten, inderdaad, dat de spoorweg, sinds bijna een eeuw, een deessieve tarifiering, gesteund op de aarde der goederen, toepast. Ze aat uit van het principe dat, op geke afstand, voor bijvoorbeeld een n zand, waarde 30 F., niet dezelfde racht mag gevraagd worden als voor en ton koper ter waarde van 1.000 F., alhoewel de uitgaven voor eze twee transporten identiek zijn. oor produkten van grote waarde orden dan ook dikwijls hoge vererprijzen aangerekend waardoor et mogelijk is goederen van geringe aarde tegen uitzonderlijk lage rachtprizen te transporteren. Deze rificatie heeft in voorbije jaren kunen vermijden dat de « arme » goeren ter plaatse moesten verbruikt orden of zelfs onbenut blijven, daar un vrachtprijs, verhoogd met de ver-

koop prijs bij vertrek, het onmogelijk maakte ze buiten de plaats van produktie te verkopen. Ze is dan ook de bron geweest van de aanzienlijke uitbreiding der verkeersstromingen sedert bijna een eeuw en een essentiële factor in de vooruitgang op industrieel en economisch gebied.

De wegvervoerder bekommert zich niet om deze overwegingen betreffende het algemeen nut.

Wat nu de waterweg betreft, het beroepsvervoer moet wettelijk gepubliceerde tarieven toepassen; eigen vervoer integendeel blijft ook hier gans vrij.

Noch schipper, noch vrachtrijder kennen, zoals de spoorweg, de verplichting alles te vervoeren, de verplichting de cliënten op voet van gelijkheid te behandelen, de verplichting steeds over voldoende materieel te beschikken om aan alle aanvragen het hoofd te bieden. Eigenbelang alleen is hun wet. Het staat hun dus vrij een keuze te doen tussen de goederen die zich ten vervoer aanbieden; de ongewenste produkten en de onmogelijke relaties, waarvoor ze geen interesse voelen, kunnen immers verwezen worden naar de spoorweg die toch alles moet aannemen.

Nog tegenstellingen

De kosten voor onderhoud, modernisering en uitbreiding van wegen en kanalen worden grotendeels door de gemeenschap gedragen terwijl de spoorweg zelf moet instaan voor de lasten van zijn onderbouw die zwaar op zijn exploitatieuitgaven drukken.

De minieme tol welke door de schippers voor het gebruik van sommige waterwegen betaald wordt, dekt zelfs de onderhoudskosten niet. Wat moet dan gezegd worden van de miljarden die jaarlijks in de aanleg en de verbetering der kanalen geïnvesteerd worden?

Hetzelfde kan gezegd worden van de verkeersbelasting op de autovoertuigen, die insgelijks de uitgaven voor het wegnen slechts ten dele dekt. Deze belasting is bovendien zeer slecht tussen de verschillende categorieën van voertuigen verdeeld: personenauto's zijn er aldus toe gebracht de zware vrachtauto's, hoofdoorzaak van de snelle slijtage der wegen, onrechtstreeks te subsidiëren.

De regeringen, meesters van de spoorwegtarieven waarvan ze naar goeddunken de verhoging kunnen verbieden of de verlaging kunnen vergen, gebruiken, tenslotte, de spoorweg soms als een werktuig voor hun sociale, economische of internationale politiek door hem tariefverminderingen ten gunste van een stijgend aantal personen- en zelfs goederencategorieën op te dringen. Sommige hiervan worden slechts gedeeltelijk gecompenseerd.

Gevolgen

Aldus bekneeld in een dicht net van lasten en plichten die elke handels- of nijverheidsonderneming snel naar het faillissement zouden drijven, slaat ons spoorwegnet thans maar een bedrukt figuur tegenover bevoorrechte concurrenten met bijna onbeperkte vrijheid. De spoorweg kan zo'n beetje vergeleken worden met een zwemer, die met gebonden voeten en een steen op de rug in 't water wordt geworpen, met verzoek een competitie over honderd meter vrije slag aan te gaan tegen mededingers, vrij in hun bewegingen en aangespoord door geestdriftige supporters.

Moet het dan nog verwondering baren dat de balansen van de N.M.B.S. ondanks alle maatregelen tot rationalisering en bezuiniging, regelmatig met verlies sluiten?

Nochtans maken de Openbare Overheden zich veel zorgen over de omvang en de bestendigheid dezer deficit. Maar de problemen door de coördinatie van het vervoer gesteld, zijn dermate ernstig en ingewikkeld dat de regeringen er zich toe moesten beperken voorlopige en fragmentarische maatregelen te treffen die slechts lapmiddelen zijn en het probleem van het gelijktijdige bestaan van verscheidene vervoermiddelen onopgelost laten.

Oplossingen

Vermits de spoorweg de monopoliepositie heeft verloren, waaruit vroeger de jegens hem getroffen, uitzonderingsmaatregelen zijn gesproken, waarom dan niet, zal men zeggen, het spoor van zijn lasten en plichten ontheffen, ofwel ze de andere vervoertakken eveneens opleggen?

Maar aan de spoorweg een algehele vrijheid van handelen toestaan is moeilijk denkbaar. Daartoe zijn de belangen die met zijn bestaan intiem vervlochten zijn, te talrijk en te verscheiden. Anderzijds leent de organisatie van het vervoer over de weg en per water, dat verspreid is over een zeer groot aantal onafhankelijke bedrijven, zich inderdaad niet tot het opleggen van een vervoerplicht; trouwens een dergelijk opzet zou geheel zonder betekenis zijn voor het eigen vervoer. De spoorweg moet derhalve een openbare vervoerdienst blijven, die aan iedereen, in de meeste gevallen, een recht op vervoer waarborgt; hij alleen kan deze rol vervullen en wenst dan ook niet eraan te verzaken.

Tussen deze twee uitersten, zelfde vrijheden of zelfde belemmeringen voor iedereen, is er plaats voor meer genuanceerde oplossingen die rekening houden zowel met het algemene nut als met de gewettigde belangen van het spoor.

Gezonde principes

De spoorweg moet behandeld worden als een onderneming met industrieel en commercieel karakter door hem vrij te stellen van al te nauwgezette of ouderwetse verplichtingen van wettelijke of reglementaire aard.

De spoorweg moet de exploitatie van de lijnen kunnen wijzigen indien ze te drukkend is. Hij moet wegvervoerdiensten in bepaalde gevallen kunnen instellen.

Hij moet ook de grootst mogelijke vrijheid genieten op tariefgebied en een merkelijke verzachting bekomen van de plicht de tarieven te publiceren en van het verbod particuliere contracten af te sluiten.

Omdat de verschillende vervoertechnieken op normale wijze naast elkaar zouden kunnen bestaan, zijn nog volgende maatregelen vereist:

— Redelijke verzachting van de vervoerplicht en van de verplichting het nodige materieel te leveren en de transporten te verrichten in de volgorde waarin ze aangeboden worden;

— Gelijktelling der verschillende vervoermiddelen onderling wat betreft de kosten van hun onderbouw (Indien de spoorweg de last hiervan moet blijven dragen dan behoren het wegvervoer — de zware vrachtauto's in het bijzonder — en het vervoer per water ook op hun beurt de uitgaven te dekken die ze teweegbrengen);

— Toepassing op het wegvervoer van de verplichtingen op tariefgebied waarvan de spoorweg niet zou vrijgesteld worden;

— Afschaffing of vermindering van de voorrechten die het eigen vervoer geniet niet alleen op fiscaal gebied maar ook door de mogelijkheid die de gebruiker steeds heeft om zijn transporten zelf te verrichten, wanneer deze oplossing voordelig uitkomt, doch tevens voor het overige een beroep te kunnen blijven doen op de openbare vervoermiddelen waarover hij op ieder ogenblik de gewaarsborgde beschikking heeft;

— Toekenning aan de spoorweg van een billijke vergoeding — welke op generlei wijze als subsidie mag bestempeld worden — voor al de

lasten en plichten die op hem zouden blijven wegen;

— Coördinatie der investeringen op vervoergebied om te vermijden dat soms grandioze plannen voor de aanleg van wegen of kanalen ontworpen en uitgevoerd worden zonder met het bestaan van de spoorweg in voldoende mate rekening te houden.

Besluit

Dit artikel is er niet op bedoeld een volledig beeld te geven van al de problemen door de vervoercoördinatie gesteld; sommige aspecten ervan werden vrijwillig terzijde gelaten (concurrentie spoorweg - vliegtuig) of slechts terloops aangeroerd (reizigersvervoer, internationaal verkeer). Uit wat voorafgaat blijkt nochtans voldoende dat men niet kan blijven voortgaan met op de spoorweg ongerechtvaardigde lasten en verouderde servituten te laten drukken, en terzelfder tijd de andere vervoermiddelen brede faciliteiten en talrijke voorrechten te laten genieten, waardoor het hun mogelijk gemaakt wordt het spoor van zijn meest lonende verkeer te beroven.

De spoorweg kan slechts oplossingen voorstellen. De toepassing hiervan valt buiten zijn bevoegdheid; dat is immers een essentiële taak van de Openbare Overheid.

J.L. BREUGELMANS.

