

Mijn Waarde Spoor mannen

U hebt allen vernomen dat de regering een plan tot herorming en gezondmaking van de financiële toestand van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen heeft aangenomen. Het is over dit plan dat ik u in deze kolommen even wil onderhouden.

In uw omgeving hebt u wellicht reeds de vraag horen stellen of, om reden van de zware financiële last die de gemeenschap moet dragen onder vorm van allerlei tussenskomsten die de Staat jaarlijks op zijn begroting moet inschrijven, de spoorweg niet definitief afgedaan heeft.

Welnu, niets is minder waar. Ik ben ervan overtuigd en, namens de regering, kan ik u verzekeren dat de spoorweg niet alleen moet blijven een voor het economisch en sociaal leven van het land onmisbaar apparaat, doch dat hij bovendien een doelmatige rol moet kunnen spelen in de verdediging van de Belgische belangen in de schoot van het toekomstige Europa. De spoorweg moet er het zijne toe bijdragen om, voor ons land, in de gemeenschappelijke markt de voornaamste trafieken niet alleen te behouden doch ook te verstevigen.

De buitenlandse concurrentie verplicht ons evenwel de vervoerprijzen in België met 15 tot 20 % te vermindern.

Het is klaar dat om dit doel te bereiken, het volstrekt noodzakelijk is de kostprijs te drukken. Dit is werkelijk een levenskwesitie voor de N.M.B.S. Ik weet dat in het verleden de directie en het personeel op dat gebied reeds veel hebben verwezenlijkt. Maar toch blijft het een feit dat de Maatschappij niet in staat is dit probleem alleen op te lossen. De kapitalen die nodig zijn om het spoorwegapparaat aan te passen, te vernieuwen, te moderniseren en om de dure stoomtractie volledig uit te schakelen, zijn zo groot dat zij de mogelijkheden van de N.M.B.S. overschrijden en dat de medewerking van de Staat onontbeerlijk is. Ik ben verheugd u die medewerking te kunnen verlenen. Voor het dienstjaar 1959 belooft de totale financiële staatsbijdrage meer dan 8 miljard F, hetzij de grootste staatsbijdrage die een onderneming ooit heeft bekomen.

Ik ben er zeker van dat elke spoorman zal willen erkennen dat aldus van de Belgische gemeenschap een grote inspanning wordt gevraagd. Als compensatie mag deze dan ook eisen dat de N.M.B.S. haar tarieven zou aanpassen, haar diensten zou verbeteren, haar exploitatie rationaliseren en zorgen voor een kostprijs die voor het land de meest voordelige is om een degelijk en aangepast net ter beschikking van de Belgische economie te stellen.

De spoorweg moet opnieuw levenskrachtig worden want hij is een prachtig transportmiddel, met zijn elektrische en diesellocomotieven, moderne rijtuigen en wagens en gediend door een uitstekend personeel.

Het is in die geest dat de regering het plan heeft opgevat en uitgewerkt. Ik wens u er een overzicht van te geven.

VERHOOGING VAN HET FINANCIËEL EN COMMERCIËEL RENDEMENT

In de eerste plaats beoogt het regeringsprogramma het financieel en commercieel rendement te verhogen door een verantwoorde aanpassing zowel van de reizigers- als van de goederentarieven. Dit betekent dat de reizigers-tarieven worden verhoogd, terwijl sommige goederentarieven, met het oog op de gemeenschappelijke markt, worden verlaagd. Deze laatste maatregel mag niet zonder meer worden uitgevaardigd; hij zal gepaard gaan met een intensieve commerciële propaganda ten einde de cliënteel niet alleen te behouden, maar uit te breiden.

Anderzijds zal de regering de nodige wetsontwerpen indienen om de spoorweg te ontlasten van bepaalde schikkingen, die zijn vrijheid van handelen inzake goederenvervoer beperken, en om de sedert 1891 verouderde voorschriften van de wet op het vervoercontract te versoepelen.

Tevens zal een regeling worden getroffen om de spoorweg geredelijk te vergoeden voor de zware lasten die hem van overheidswege zijn opgelegd — zoals de verminderingen toegekend aan bevoordeligde reizigers — en die veroorzaakt worden door het goedkoop vervoer van weekabonnees.

DRUKKING VAN DE KOSTPRIJS — VERHOOGING VAN DE PRODUCTIVITEIT

Deze maatregelen zijn zeker van aard om de toestand te verbeteren, maar ten slotte zijn ze onvoldoende, wanneer ze niet gevolgd worden door een krachtige drukking van de kostprijs van het spoorvervoer en door een verhoging van de produktiviteit.

Aan deze zorg beantwoordt een programma op langere termijn dat uiteindelijk moet leiden tot de totale uitschakeling van de verouderde stoomtractie.

Het is niet aan spoor mannen dat ik moet zeggen dat de stoomtractie meer dan het dubbele kost van de elektrische of de dieseltractie. Samen met de directie werd een programma uitgewerkt dat naast de elektrificatie van de lijnen Brussel Noord-Denderleeuw, Aalst-Melle, Landen-Hasselt en Brussel-Bergen-Quévy en St Ghislain, de constructie voorziet (over een periode van 10 jaar) van ongeveer 760 nieuwe diesellocomotieven om de laatste stoomlocomotief uit de dienst te kunnen verwijderen. Dit omvangrijke programma zal worden uitgevoerd terzelfder tijd als de vernieuwing en de aanpassing van het park goederenwagens en de uitschakeling van de houten rijtuigen. Wanneer men daarbij rekening houdt met de normale vernieuwing van het spoor, de installaties, enz. komt met tot de vaststelling dat in de loop van de 10 eerstvolgende jaren de investeringen in het spoorwagapparaat 27,5 miljard F overtreffen. Het is duidelijk dat dergelijke last niet door de N.M.B.S. alleen kan worden gedragen. Staatshulp is hier geboden en deze zal ook in ruime mate worden toegekend.



AANPASSING VAN DE EFFECTIEVEN — PERSONEELSVRAAGSTUKKEN

Niemand zal ontkennen dat de modernisering van het spoorwegaapparaat noodzakelijkerwijze moet leiden tot een geleidelijke vermindering van het personeelseffectief. De N.M.B.S. bevindt zich hier in dezelfde toestand als welke andere onderneming ook die zich moderniseert.

Te dien aanzien, en tevens in verband met welkdanige andere maatregel, houd ik er aan nogmaals te bevestigen dat de ontworpen hervorming alleen tot een goed einde kan worden gebracht met de medewerking van het personeel en mits eerbiediging van zijn statuut. De maatregelen die het personeel rechtstreeks aanbelangen zullen steeds met overleg worden toegepast en sociale gevallen zullen, met welwillendheid, worden onderzocht.

In deze gedachtengang, wens ik te wijzen op het probleem van de benutting der dagloners. Het is ongezond, elk jaar een beroep te doen op duizenden arbeiders waarvoor slechts in de zomer werk voorhanden is en die, telkenmale, in de winter, worden werkloos gesteld. Er moet gestreefd worden naar sociale oplossingen ten einde de dagloners een grotere werkstabiliteit te verschaffen.

Voor de statutaire bedienden, herhaal ik dat de geleidelijke vermindering van de effectieven enkel zal bekomen worden door af te zien van nieuwe aanwervingen. Het statutaire personeel zal bovendien aangemoedigd worden om de verhoging van de produktiviteit te bewerken.

Nog een woord over de pensioenlast, die zoals geweten is, zwaar drukt op de begroting van de N.M.B.S. De oorzaken hiervan zijn velerlei. Doch de regering erkent dat een financiële tussenkomst van de Staat rechtvaardig is. Door het invoeren van een getrouwheidstoeelage, werd het personeel aangemoedigd om in dienst te blijven tot 65 jaar.

**

Dit programma heeft een plaats in het algemene kader van een aangepaste vervoerpolitiek die ook de nodige zorg moet besteden aan de weg, de waterweg en de luchtvaart.

Gezamenlijk moeten wij onze krachten inspannen om tijdig ons vervoerapparaat te vernieuwen en aan te passen ten bate van de economische ontwikkeling, waar toe België kans heeft in het kader van de Gemeenschappelijke Markt.

Ik vertrouw er op dat de spoormannen, die een keur korps uitmaken dat in vele omstandigheden blijk heeft gegeven van nationale verantwoordelijkheidszin, ook thans deze taak in het belang van het land zullen vervullen.

P.W. SEGERS,
Minister van Verkeerswezen,
Voorzitter van de Raad van Beheer
van de N.M.B.S.

VEREENVOUDIGING VAN DE EXPLOITATIE EN STRUCTUURHERVORMINGEN

Maar deze hulp kan slechts worden verzekerd wanneer de gemeenschap de overtuiging heeft dat alle onvoldoende produktieve uitgaven worden geweerd en dat de spoorwegexploitatie aan de werkelijke behoeften wordt aangepast.

Meer bepaald gaat het hier over het onderzoek en de studie van :

- De vereenvoudiging van de exploitatie op ongeveer 1.200 km lijnen, welke slechts 4 % van de totale reizigerstrafiek verzekeren ;
- De uitschakeling van een aantal goederenstations waar de gemiddelde trafiek nog niet één wagen per dag bereikt, doch zonder af te wijken van de regel dat de cliënteel in een straal van 5 km over een station moet beschikken ;
- Structuurhervormingen in de uitvoerende diensten van de Maatschappij welke het automatische gevolg zijn van de modernisering van de tractiemethoden, de verhoging van de produktiviteit van het rijdende materieel en een meer economische exploitatie.

De regering is er zich van bewust dat uit de toepassing en de uitvoering van deze maatregelen ongemakken zowel voor de cliënteel als voor het personeel kunnen voortvloeien. De grootste omzichtigheid is dan ook geboden en om die reden werd er beslist dat de medewerking van de personeelsorganisaties aan de voorbereidende studies noodzakelijk was. Deze beslissing is voor het personeel ongetwijfeld een waarborg.