

XXVe VERJARING
van de
NATIONALE MAATSCHAPPIJ
der
BELGISCHE SPOORWEGEN.

Rede uitgesproken door de Heer DELORY,
Directeur-Generaal, op de Plechtige Academische
Zitting van 22 October 1951,
in het Paleis voor Schone Kunsten, te Brussel.

Heer Vertegenwoordiger des Konings,
Heer Voorzitter van de Kamer der Volksvertegenwoordigers,
Heren Ministers,
Mevrouwen, Mijne Heren,

De Nationale Maatschappij betuigt aan Zijne Majesteit de
Koning haar grote dankbaarheid omdat het Hem behaagd heeft
zich op de plechtigheid van deze dag te laten vertegenwoordigen.

Zij betuigt haar erkentelijkheid aan de heer Voorzitter
van de Kamer der Volksvertegenwoordigers,

aan de heren Ministers en Oudministers,

aan de heren Volksvertegenwoordigers en Senatoren,

aan de heren Voorzitters en Directeurs-Generaal van de vreemde
Spoorwegen,

aan de hoge ambtenaren en aan al de personaliteiten die aanvaard
hebben deze manifestatie met hun aanwezigheid te vereren.

x

x x

De XXVe verjaring van de oprichting der Nationale Maatschap-
pij is een belangrijke mijlpaal in het leven van onze Spoorwegen
die, zoals men weet, 116 jaar bestaan.

De N.M.B.S. vormt onbetwistbaar de grootste onderneming van
het land.

De waarde van haar net wordt op 53 milliard frank geraamd;
haar exploitatiebegroting bedraagt ongeveer 11 milliard frank.

De bestellingen die zij jaarlijks in opdracht geeft, belopen 3,5 milliard frank.

Het vervoer dat haar in 1950 werd toevertrouwd, vertegenwoordigde 7 milliard reizigers-km en 5,5 milliard ton-km.

Haar personeeleffectief telt ongeveer 87.000 man.

x x x

Ter gelegenheid van dit jubileum werden in gans het land verschillende pbchtigheden ingericht.

De Geschiedenis van de Spoorwegen tijdens deze laatste kwarteeuw zal in een bijzondere brochure geschetst worden.

Er werd een gedenkpenning geslagen.

Er werd ook een bijzonder zegel uitgegeven.

Men heeft de " Langs het Spoor" verfilmd, die zopas voor de eerste maal werd vertoond.

De maquette van het gedenkteken dat in de Centrale Halte als hulde aan de slachtoffers van beide oorlogen zal opgericht worden, werd enkele dagen geleden ingehuldigd.

Tot slot zal volgende week het Spoorwegmuseum worden ingewijd en zal er voor de eerste maal met een motorwagen door de Noord-Zuidverbinding worden gereden.

De Nationale Maatschappij stelt er prijs op, al degenen die aan het welslagen van deze manifestaties hebben medegewerkt, in het openbaar te danken.

Zij feliciteert hartelijk :

de heer Marcel RAU, beeldhouwer, ontwerper van de penning en het zegel,

de heer DE KEUKELEIRE, cineast, die de film heeft verwezenlijkt,

de heren DESBONNAIRE en Maxime BRUNFAUT, beeldhouwer en architect, belast met de uitvoering van het gedenkteken.

x

x x

De N.M.B.S. is opgericht in 1926, tijdens de beroeringen die volgden op de eerste wereldoorlog.

Dient er aan herinnerd te worden dat de beslissende oorzaak van haar oprichting lag in de financiële moeilijkheden ? Er was een aanzienlijke vlottende schuld die geconsolideerd moest worden.

Het actief dat door het spoorwagennet was vertegenwoordigd, werd gedeeltelijk gemobiliseerd.

Weliswaar was de industrialisering van onze spoorwegen reeds lang aan de orde van de dag. Sedert het begin van de eeuw volgden studiën en wetsontwerpen elkander op om onze spoorweg een administratieve en financiële autonomie te bezorgen.

In 1924 was zelfs door de Kamer der Volksvertegenwoordigers een ontwerp aangenomen; het werd echter niet aangenomen door de Senaat ten gevolge van de ontbinding der Kamers.

Het doel was bijna bereikt.

In 1926 ging men veel verder onder de druk der gebeurtenissen.

x

x x

Wanneer men de parlementaire voorbereiding herleest van de wet van 23 Juli 1926, waarbij de Nationale Maatschappij werd opgericht, zijn er vooral twee oogmerken opvallend :

aan het nieuwe organisme een onafhankelijkheid te verlenen die te verenigen is met de verplichting om het net volgens industriële methoden te exploiteren;

de Staat in de mogelijkheid te stellen na te gaan of de statutaire bepaling, waarbij aan de N.M.B.S. wordt opgelegd de belangen van 's lands economie te behartigen, in acht genomen wordt.

De voorschriften van de wet en van de statuten dragen bij tot de verwezenlijking van deze twee oogmerken.

x

x x

De karakteristieken van de wet van 23 Juli 1926 waarbij de Nationale Maatschappij werd opgericht, zijn bekend :

de Staat blijft eigenaar van het net,

de Staat heeft aan de Maatschappij het recht afgestaan het net gedurende 75 jaar te exploiteren.

Dit recht werd op 11 milliard geschat.

De Staat heeft de meerderheid van de aandelen.

De Raad van Beheer , samengesteld uit 21 leden, heeft zeer uitgebreide bevoegdheden.

De Minister van Verkeerswezen zit de Raad voor, waanner hij de vergadering bijwoont.

De rekeningen van de Maatschappij worden gecontroleerd door een College van 6 commissarissen waarvan er 3 door de Kamer der Volksvertegenwoordigers en 3 door de Senaat benoemd worden.

De Balans, de Rekening Winst en Verlies en het Verslag worden aan de Kamers medegedeeld.

Waardoor is de bedrijvigheid van de Nationale Maatschappij gedurende de eerste kwart eeuw gekenmerkt ?

Eenmaking van het net.

Technische vooruitgang.

Electrificatie.

Verbetering van de exploitatie.

Verbetering van de commerciële methoden.

Sociale vooruitgang

en ook zware financiële moeilijkheden,

dit zijn de voornaamste kenmerken.

x

x x

In 1926 waren nog 282 Km lijnen door particuliere Maatschappijen geëxploiteerd.

Thans worden al deze lijnen door de Nationale Maatschappij beheerd.

x

x x

Wij kunnen natuurlijk niet alle technische verbeteringen vermelden die in de verschillende domeinen verwezenlijkt werden.

Ze worden uitvoerig uiteengezet in de brochure waarvan hiervoren sprake is.

Het rollend materieel, het tractiematerieel, het materieel voor vervoer van reizigers en van goederen werd sedert 1930 voortdurend verbeterd.

De installaties voor het materieel werden gemoderniseerd en gerationaliseerd.

De centrale werkplaatsen werden gespecialiseerd.
De organisatie van de werkplaatsen werd geperfectionneerd.
De autovervoerdienst werd aanzienlijk uitgebreid.

Het comfort, de veiligheid en de snelheid van het vervoer zijn sterk gestegen door de verbetering van het spoor.

In zake veiligheid dient gewezen op grote vooruitgang.

x

x x

In 1935 werd de honderdste verjaaring van de eerste spoorweg in België gevierd door de plechtige indienststelling van de elektrische tractie op de lijn Brussel-Antwerpen.

De buitengewone bijval welke deze modernisatie te beurt viel, zette de leiders er toe aan de electrificatie uit te breiden.

In 1939, werden voorbereidingen getroffen om de Kleine Ster, die 5 baanvakken rondom Brussel groepeerde, uit te rusten.

Na de bevrijding werden door de Nationale Commissie voor Electrificatie omvangrijker plannen ontworpen en nader uitgewerkt; zij heeft zich uitgesproken voor de aanleg van de elektrische tractie op 1.500 km lijnen, die 70 % van het Belgisch verkeer vertegenwoordigen.

Van dit programma werden de lijnen Brussel-Charleroi en Linkebeek-Antwerpen (Noord), nl. 126 km uitgerust en respectievelijk sedert 19 November 1949 en 11 Maart 1950 in dienst gesteld.

De onlangs aangevatte werken van een nieuw gedeelte die de lijnen Brussel-Luik, Brussel-Oostende en Brussel-Namen omvat, getuigen van de wens van de Nationale Maatschappij om de uitrusting van de voornaamste slagaders krachtadig door te voeren.

Wij zijn er allen van overtuigd dat de electrificatie aan een dringende behoefte aan modernisering beantwoordt en een belangrijke factor in de financiële sanering zal vormen.

x

x x

De Nationale Maatschappij heeft sedert haar oprichting niet opgehouden zich bezig te houden met het verbeteren van haar exploitatiemethoden.

Voor de reizigers, meer veiligheid en comfort.

Meer en snellere treinen.

Voor de goederen,

uitrusting met de modernste middelen van de spoorwegtechniek.

Modernisering van de grote trieerterreinen voor wagens.

Toepassing van de technische vooruitgang op de behandeling van de goederen, door het aanwenden van nieuwe toestellen: vorkheftrucks, laadborden, kleine en grote containers.

Oprichting van wegcentrums waardoor het actieveld van de afhaling en bestelling aan huis met vrachtwagens verruimd wordt; 94 % van de bevolking geniet de onbetwistbare voordelen van deze diensten.

In het kader van de modernisering van haar exploitatiemethoden heeft de Nationale Maatschappij de studie van de vereenvoudiging van de diensten op 2.000 km lijnen ondernomen. Elke lijn wordt onderzocht met het doel er het stelsel op toe te passen dat best past en waarbij de bediening van de cliënteel de mogelijkheden van uitbreiding van het verkeer en de vermindering der uitgaven op het oog gehouden wordt. Vervangen van stoomtreinen door motorwagens; inleggen van autobussen in plaats van stoom- en motortreinen.

Voor 1.550 km zijn de studies beëindigd.

Voor 1.200 km zijn beslissingen genomen.

Deze beslissingen worden bij wijze van proef toegepast voor 460 km.

De Nationale Maatschappij rekent er op door deze maatregelen ongeveer 180 miljoen per jaar te bezuinigen.

x

x x

Alles werd in het werk gesteld om bij het personeel de handelsgeest te ontwikkelen.

Er werd naar gestreefd de tarieven de nodige soepelheid te verschaffen om het vitale verkeer te verdedigen en om voor de handel en de nijverheid nieuwe mogelijkheden te openen.

De handelspolitiek is ook tot uiting gekomen in de verwezenlijking van de beste inrichting van de verschillende soorten van verkeer : snelheid en keuze van het best geschikte materieel.

Tenslotte werd bestendig en nauw contact met de cliënteles tot stand gebracht door de oprichting en de uitbreiding van handelsagentschappen in België en in het buitenland.

x

x x

Het regime van het Spoorwegpersoneel werd door de oprichting van de Nationale Maatschappij grondig gewijzigd.

De wet van 1926 voorziet in de oprichting van een Nationale Paritaire Commissie en van gewestelijke Paritaire Commissies. De Nationale Paritaire Commissie moest het Statuut van het Personeel opstellen.

Dit statuut werd in 1929 van kracht.

Het getuigt van grote durf in de opvatting en men mag zeggen dat de Nationale Maatschappij daardoor toentertijd aan de spits van de sociale vooruitgang kwam te staan.

De bepalingen die op het personeel van de Maatschappij toepasselijk zijn op het gebied van bezoldigingsschalen, pensioenen, sociale verzekeringen, het syndicaal statuut enz., verschillen essentieel van het stelsel dat bij de Staat van kracht is.

In 1950 vertegenwoordigt de last van de pensioenen, welke bij de 2,1 miljard zal bedragen, 35 % van de massa der lonen.

Deze pensioenslast is bovenmatig hoog, hoofdzakelijk omdat de Nationale Maatschappij de uitgaven moet dragen van pensioenen voor diensten die vóór 1926 aan de Staat werden bewezen. Na de oorlog kwam er een gedeeltelijke en onvoldoende bijdrage van de Staat, doch afgezien van deze tussenkomst, vertegenwoordigt de bijkomende last thans 800 tot 900 miljoen frank.

Voor de sociale verzekeringen, waarvan het stelsel na de oorlog werd verbeterd, zullen voor 1951 de uitgaven 580 miljoen bedragen, bij benadering voor de helft verdeeld tussen de ziektevergoedingen en de uitgaven voor geneeskundige en pharmaceutische zorgen of andere sociale tussenkomsten (solidariteit, vrije tijd, vakonderwijs, scholing).

Het personeel draagt in deze uitgaven bij voor ongeveer een derde.

x

x x

Het leven van de Nationale Maatschappij werd gedurende het grootste gedeelte van deze kwarteeuw door het financiële vraagstuk beheerst.

Van 1926 tot 1930, verwezenlijkte zij de volgende winsten:

1115 millioen dividenden werden uigekeerd aan de Staat.

385 millioen aan de particuliere aandeelhouders.

81 millioen aan het personeel.

Van 1931 tot 1939, periode in de loop waarvan het samengevoegd verlies 1.267 millioen bereikte.

Van 1940 tot 1944, de oorlog waardoor het verlies met bijna 6 milliard steeg.

Van 1945 tot 1950, nieuw tekort van 2.900 millioen.

Dank zij de gedeeltelijke tegemoetkoming van de Staat in zake pensioenen en in oorlogsschade, bedroeg het globaal verlies op het einde van 1950 nog slechts 790 millioen.

Laten wij er verder nog op wijzen dat de Nationale Maatschappij sedert 1926 een bedrag van 5.800 millioen aan investeringen heeft uitgegeven.

Deze investeringen, die jaarlijks gemiddeld 210 millioen beliepen, moesten ingevolge de omstandigheden verminderd worden; de industriële afschrijvingen verricht door bemiddeling van het Vernieuwingsfonds beliepen 14,5 milliard.

Ofschoon aanzienlijk, waren deze afschrijvingen toch ontoereikend, inzonderheid wegens het gebrek aan evenwicht; tussen de dotaties en de prijzen.

Dit vraagstuk, dat sedert geruime tijd het zorgenkind van de Maatschappij is, wordtthans samen met de bevoegde Staatsinstanties bestudeerd.

Vermeldenswaard is verder dat de schade toe te schrijven aan de oorlog bijna 23 milliard bedraagt, waarvan 16 1/2 milliard ten laste vallen van de Staat en 6 1/2 milliard ten laste van de Nationale Maatschappij.

Waarom zijn de financiële moeilijkheden, waarmee de Spoorweg te kampen heeft, toe te schrijven ?

Vooreerst willen wij er op wijzen dat deze kwaal niet alleen in België heerst. In een onlangs uitgegeven toelichtings-schrift dat een grote weerklank vond, heeft de Internationale Spoorwegvereniging waarbij 36, meestal Europese Spoorwegbesturen aangesloten zijn, die 310.000 km lijnen, een personeel van 3.900.000 bedienden, een verkeer van 237 milliard reizigers-km en 266 milliard ton-km vertegenwoordigen, de oorzaken blootgelegd van de kwaal waaraan de spoorwegnetten in het algemeen lijden.

De oorzaken van een dergelijke stand van zaken zijn velerlei :

Ontoereikende tarieven.

Economische crises.

Verlies van het monopolie, doch behoud van de servituten als openbare dienst.

Overdreven lasten (pensioenen, kosteloze prestaties en prestaties tegen verminderde prijs).

Gevolgen van de oorlog.

Gebrek aan samenordening van de verschillende vervoermiddelen.

Een nader onderzoek van deze verschillende oorzaken zou een langdurige uiteenzetting vergen.

Wij wensen slechts te onderstrepen dat :

op dit ogenblik, bij de N.M.B.S., de uitgaven ten opzichte van de vooroorlogse 4,06 maal groter zijn, wat normaal is, doch de tarieven slechts met 2,97 zijn toegenomen.

Het verschil tussen beide coëfficiënten komt neer op 3,5 milliard.

De staatstoelage voor 1951 bedraagt 1.100 millioen.

Er dient toegegeven dat het onder de huidige omstandigheden niet mogelijk is de vermenigvuldigingscoëfficiënt van de tarieven te verhogen tot die van de uitgaven.

Een dergelijke maatregel zou 's lands economie schaden en ook nadelig zijn voor de Nationale Maatschappij, want de concurrentie zou vinniger worden.

Het voornaamste is echter te weten dat de ontvangsten niet opwegen tegen de uitgaven, niet omdat het verkeer ontoereikend is of omdat de uitgaven te buitensporig zijn, doch omdat de verkoopprijs niet het peil bereikt van de kostprijs.

Het verschil tussen ontvangsten en uitgaven moestdoor een ander middel aangevuld worden.

Het stelsel der toelagen werd ingevoerd.

Wij zullen de gegrondheid er van niet betwisten, doch de Maatschappij wordt daardoor psychologisch in een ongunstige toestand gebracht.

Dit stelsel wordt thans geleidelijk afgeschaft, onder impuls van de heer Minister SEGERS.

Van 2.600 in 1949, zal de toelage in 1952 tot 750 miljoen worden vermindert.

Men heeft in dit verschil voorzien door sommige tariefverhogingen, door betaling van de prestaties en door nieuwe bezuinigingen.

Sedert 1946 heeft de Nationale Maatschappij besparingen verwezenlijkt die 2 milliard per jaar bereiken.

De huidige begroting loopt over een bedrag van 10 1/2 tot 11 milliard.

De Nationale Maatschappij wenst dat binnen de kortst mogelijke tijd een einde zou worden gemaakt aan de politiek der toelagen.

Er mag worden gezegd dat, zo de Nationale Maatschappij in staat was te exploiteren volgens de industriële methoden zoals haar statuten het voorschrijven, d.w.z. zo al de diensten die zij bewijst betaald werden en indien zij vrijgesteld was van de last der pensioenen die niet op haar zou mogen rusten, zij met haar huidige tarieven zou kunnen voorzien in haar uitgaven, ook haar dotatie voor Vernieuwing op een normaal peil zou kunnen brengen en het statutair Reservefonds zou kunnen aanleggen in het vooruitzicht van de slechte jaren.

Wij hebben de voornaamste verwezenlijkingen van deze eerste kwarteeuw uiteengezet.

Wij zouden vóór alles de dankbaarheid van de Maatschappij willen betuigen aan de Ministers die, op elk tijdstip, in de mate van hun middelen getracht hebben de moeilijkheden te effenen die de Maatschappij heeft ondervonden.

De Nationale Maatschappij heeft deze verwezenlijkingen slechts kunnen tot stand brengen dank zij de inspanningen van allen ; Raad van Beheer, Bestendig Comité, College van Commissarissen, Directeurs en Personeel op al de trappen van de hiërarchie.

Wij kunnen natuurlijk niet al diegenen vermelden die het verdienen.

Het weze ons evenwel vergund de eerste Voorzitter van het Bestendig Comité, de heer Jules JADOT, te vernoemen die aan de voorbereidende werkzaamheden van het nieuwe stelsel heeft deelgenomen en gedurende 12 jaar, van 1926 tot 1938, met gezag en bevoegdheid deze kiese en moeilijke taak heeft vervuld.

Wij zouden ook willen herinneren aan de naam van twee personen die niet meer zijn :

De heer GALOPIN, laffelijk vermoord tijdens de oorlog, heeft als lid van het Bestendig Comité van bij de oprichting der Maatschappij, een voornamelijk rol vervuld bij het opmaken van het statuut van het personeel.

De heer Antoine LESSINNES, lid van het Bestendig Comité na de oorlog en Verslaggever van de Nationale Commissie voor de Electrificatie, bewees buitengewone diensten aan de Nationale Maatschappij en was de weergaloze bezieler van de electrificatie van het net.

De Nationale Maatschappij mag niet nalaten aan de nagedachte-
nis van deze twee personaliteiten een roerende hulde te brengen.

Wat het personeel betreft, weet iedereen dat de Spoorweg-
mannen een keurkorps vormen waarop nooit te vergeefs beroep
wordt gedaan.

Het heeft daarvan menigvuldige bewijzen geleverd, waarvan
het schitterendste was het in orde brengen van het net bij
de bevrijding en de hulp aan de legers verstrekt voor het
beëindigen van de oorlog.

De Nationale Maatschappij wenst het personeel daarvoor
hulde te brengen.

Zij brengt ook hulde aan de 1220 slachtoffers van de oorlog,
voor wie, met de deelneming van ons personeel, het monument van
de Centrale Halte, waarover we gesproken hebben, zal worden
opgericht.

Laten wij thans onze blikken richten naar de toekomst.

Wij zijn er van overtuigd dat de toekomst met vertrouwen
kan worden tegemoet gezien.

Dat de Maatschappij er mee voortgaat haar kostprijzen te
verminderen tot het strikte minimum dat verenigbaar is met een
rationele exploitatie;

dat zij billijke tarieven moge bekomen;

dat zij voortgaat met het moderniseren van haar materieel
en haar exploitatie;

dat de lasten en prestaties die haar in het belang van de
gemeenschap zijn opgelegd, haar worden betaald;

dat de verschillende vervoermiddelen worden gecoördineerd
in het algemeen belang, zowel op nationaal als op inter-
nationaal plan, en dan zal het tijdvak der moeilijkheden van
de Nationale Maatschappij voor goed afgesloten zijn.
