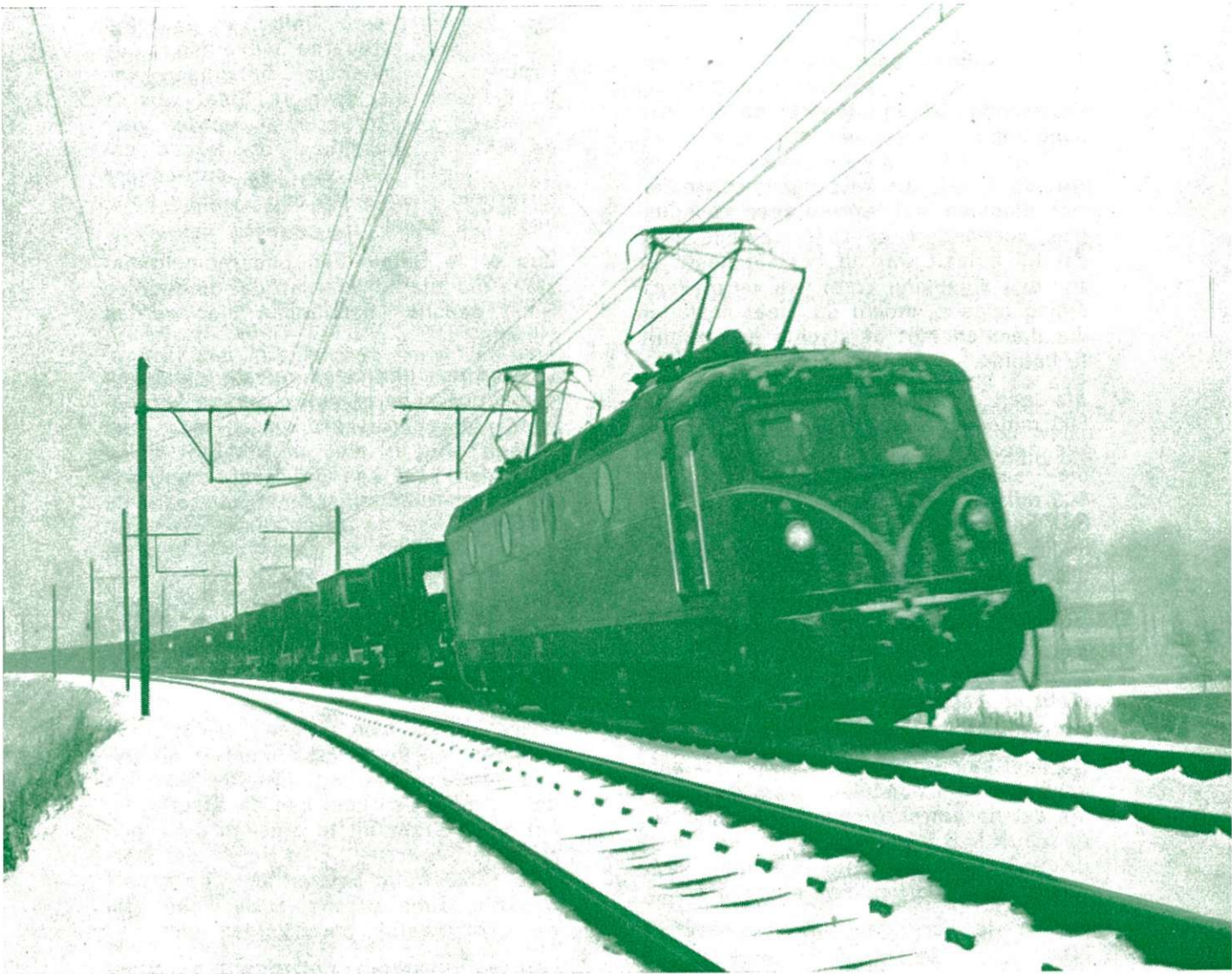


Is de spoorweg
werkelijk
een
„bodemloze
put“?



R. WEBER,
Handelsdirecteur.

België heeft geregeld af te rekenen met problemen in verband met het evenwicht van zijn budget.

Telkens — en zulks is bijzonder dit jaar het geval — komen er meer verklaringen en campagnes betreffende het „tekort van de N.M.B.S.“, „een tekort“ dat ongeveer 9 miljard zou bedragen en zou wijzen op een erbarmelijk beheer en een typisch voorbeeld zou zijn van verkwisting van de staatsgelden.

En nochtans reikt het vraagstuk van de spoorwegen heel wat verder en is het veel ingewikkelder dan hetgeen men uit eenzijdige opinies zou kunnen opmaken.

Het zal volstaan enkele karakteristieke feiten onder de vele andere aan te halen, om de onder het publiek verspreide verwarring aan te tonen en dit publiek er misschien toe te brengen een objectiever oordeel te vellen.

Verwarring tussen „tekort“ en „betaling“.

Als de Staat, dit wil zeggen de natie, zich diensten laat leveren door de industrie, verwondert er zich niemand over dat hij betaalt wat hij besteld heeft. Er zou een algemene kreet van verontwaardiging opgaan, mocht de Staat besluiten die diensten niet of slechts gedeeltelijk te betalen.

Als een aannemer van de Staat b.v. 500 miljoen frank ontvangt voor werken, wie zou eraan denken, te beweren dat die aannemer een „subsidie“ van 500 miljoen frank heeft gekregen, of dat hij zoveel „tekort“ heeft? Iedereen neemt aan dat de aannemer de vergoeding heeft ontvangen die hem rechtmatig toekwam. De onder de publieke opinie verspreide mythe schijnt de spoorwegen te willen uitsluiten van die normale en universele opvatting van het recht op betaling voor bestelde zaken.

De N.M.B.S. werd opgericht in 1926, met als doel een industrieel beheer, gestaafd door een balans. Meteen was het duidelijk dat de betrekkingen tussen de Staat en de N.M.B.S. in alle opzichten identiek moesten zijn met die tussen de Staat en de particuliere nijverheid.

Dat is de kern van het spoorwegprobleem.

Inderdaad, welke betekenis zou een balans hebben indien de Staat zich het recht voorbehield de N.M.B.S. naar goeddunken lasten op te leggen zonder de prijs ervan te betalen? In het uiterste geval, welke zin zou die balans gehad

hebben indien de Staat haar had verplicht gratis te vervoeren, zonder enige compensatie?

Om redenen van algemeen belang eist de Staat van de N.M.B.S. :

Dat zij gratis vervoer toestaat aan mijnwerkers, kiezers, enz.;

Dat zij verschillende categorieën van reizigers zoals : militairen, oudstrijders, leden van grote gezinnen, werknemers, scholieren, enz., vervoert tegen aanzienlijk verminderde prijzen;

Dat zij de vervoeren voor de verschillende openbare besturen verricht tegen verminderde tarieven;

Dat zij niet renderende lijnen blijft exploiteren, enz.

Men ziet niet goed in, op grond van welk principe de N.M.B.S. niet zou moeten betaald worden voor de diensten welke men van haar eist. Welnu, en daar ligt een eerste verkeerde opvatting : de (trouwens onvolledige) betalingen van de diensten die door de Staat van de spoorweg worden verlangd, worden voor de N.M.B.S. „subsidies“ of „tekort“ geheten, terwijl het voor de particuliere nijverheid slechts om een „billijke betaling“ zou gaan.

Zou er in België één onderneming bestaan die zou aanvaarden dat de door de Staat gedane bestellingen niet worden betaald?

De woorden herhalend van de leider van een groot naburig net, waarvan het beheer niet bekritiseerd wordt, mag men zeggen : Het is niet de N.M.B.S. welke miljarden kost aan de Staat, maar wel de Staat die miljarden kost aan de N.M.B.S.

Verwarring tussen budget van de Staat en budget van de N.M.B.S.

Misschien zal men zeggen : „Goed, men moet de van de N.M.B.S. geëiste prestaties betalen, maar er blijft toch het feit dat zij miljarden kost aan de Staat“. Om het nog sterker uit te drukken gaat men zover te beweren : „Elke Belg moet jaarlijks 1.000 frank betalen voor de spoorwegen“. Simplistische beweringen zijn wel aantrekkelijk, maar zelden juist.

Laten wij veronderstellen dat de Staat morgen verordent dat alle scholieren zich gratis een paar schoenen zullen mogen aanschaffen bij de schoenhandelaars, en dat de Staat daartoe „X“ miljoen frank zal terugbetalen aan de schoenhandelaars. Wie kost „X“ miljoen

frank aan de Staat? De scholieren of de schoenhandelaars? Het is duidelijk dat het een sociale maatregel ten opzichte van de scholieren betreft, een maatregel waarvan de kosten zullen moeten ingeschreven worden op het budget van de Staat (om klaarheid te brengen, bij voorkeur op het budget van het aanvragend departement, hier dat van Nationale Opvoeding of van het Gezin).

Het zou dus normaal zijn dat de kosten der voordelen welke de Staat op de spoorwegen toekent aan verschillende categorieën van reizigers, zoals scholieren, werklieden, leden van grote gezinnen, militairen, enz., in rekening gebracht worden op het budget der Ministeries van Nationale Opvoeding, van Arbeid, van het Gezin, van Landsverdediging, enz.

Thans wordt dit alles eenvoudig geboekt op het budget van het Ministerie van Verkeerswezen, wat de volkomen verkeerde opinie doet ingang vinden dat het „subsidies” voor het vervoer betreft, terwijl het in werkelijkheid enerzijds subsidies betreft aan de verschillende sectoren van de gemeenschap, en anderzijds de (trouwens slechts gedeeltelijke) vergoeding van de N.M.B.S. voor de geleverde prestaties.

Het principe dat een uitgave moet geboekt worden op rekening van diegenen welke er voordelen uit halen, beantwoordt aan een streven naar klaarheid, en de presentatie van de openbare rekeningen kan er slechts bij winnen, want men kan dan zien „wie er kost en aan wie hij kost”.

Indien de Staat besluit tot een politiek van verplaatsingen tegen lage prijs voor de arbeidersmassa, en hieruit een betaling van bijvoorbeeld 1 miljard frank aan de N.M.B.S. voortvloeit, is het niet de N.M.B.S. die 1 miljard kost aan het land, maar wel de sociale politiek van de regering die zoveel kost aan de N.M.B.S.

Dit laat aan duidelijkheid niets te wensen over, en mag niet verborgen worden voor het publiek.

Sommigen zullen misschien zeggen : „Welk belang heeft het dat een uitgave op het een of op het ander budget wordt ingeschreven?”

Maar indien dit niet van belang is, dan heeft geen enkele boekhouding nog belang en moet men ervan afzien geldige besluiten te willen trekken uit de rekeningen van de N.M.B.S., o.m. om uit te maken of de toestand voortvloeit uit de lasten die haar worden opgelegd, dan wel het resultaat is van haar beheer.

Verwarring tussen de betekenis van een balans van een particuliere maatschappij en die van de N.M.B.S.

De balans, het jaarlijks beeld van de toestand van een handelsvereniging, dient als waardemeter van haar toestand en dikwijls ook van haar beheer (alhoewel dit te betwisten valt, want het is dikwijls veel moeilijker een maatschappij te beheren die in moeilijkheden verkeert dan een bloeiende maatschappij).

Het spreekt vanzelf dat die balans alleen dan waarde heeft voor een vergelijking, als de „regels van het spel” dezelfde zijn voor allen.

Welke zou de waarde zijn van de balans van een particuliere maatschappij waaraan de Staat (misschien om geldige redenen van nationaal belang) werkingsvoorwaarden en belemmeringen zou opleggen welke niet opgelegd worden aan de andere ondernemingen?

Als men van „balans” spreekt, moet men er rekening mee houden dat de exploitatievoorwaarden welke aan de N.M.B.S. opgelegd zijn, totaal afwijken van die der particuliere ondernemingen, zodat de vergelijking der „balansen” als waardemeters voor het beheer ervan alle betekenis verliest.

Welke Belgische particuliere maatschappij zou zonder vergoeding volgende verplichtingen aangenomen hebben of aannemen :

Zelf al de pensioenen van haar personeel te moeten betalen, terwijl de pensioenen van de particuliere sector betaald worden door de R.M.Z., in welke financiering de Staat in ruime mate bijdraagt;

In 1926 van de Staat, 119.800 personeelsleden te moeten overnemen zonder een centiem wiskundige reserves voor de pensioenen van die bedienden te krijgen;

Te moeten werken met een last van 73.000 pensioenen, met 58.100 personeelsleden in actieve dienst;

Haar niet renderende activiteiten niet vrij te mogen stopzetten;

Haar prijzen niet vrij te mogen vaststellen, enz.

Al die verplichtingen werden door de Staat aan de N.M.B.S. opgelegd bij haar oprichting in 1926; zij is er niet verantwoordelijk voor.

Het dilemma is duidelijk :

Ofwel moet de N.M.B.S. de gevolgen dragen van die toestand, waarin zich geen enkele particuliere maatschappij van het land bevindt, en dan heeft de „balans” van de N.M.B.S. geen enkele zin als waardemeter voor het beheer.

Ofwel wordt de N.M.B.S. gedeeltelijk vergoed voor die verplichtingen welke haar opgelegd zijn, en in dat geval vormen de sommen welke zij uit dien hoofde ontvangt, slechts een billijke vergoeding (welke de particuliere sector in een dergelijk geval zou eisen en ook bekomen) en hebben ze niets te maken met „subsidies” en zeker niet met een „tekort”.

Als het om de particuliere sector ging, zou het principe van de vergoeding voor opgelegde verplichtingen door niemand worden betwist.

Verwarring in de vergelijkingen.

Nu en dan is er een „bevoegd persoon” die een vergelijking maakt tussen het beheer van een naburig spoorwegnet en dat van de N.M.B.S., en daaruit conclusies trekt welke voor deze ongunstig uitvallen.

Een dergelijke vergelijking heeft niet de minste waarde. Afgezien van de verschillen in de economische en geografische omstandigheden, worden in die vergelijkingen twee fundamentele aspecten buiten beschouwing gelaten: de verschillen in de verplichtingen die aan elk net door de respectieve Staten zijn opgelegd, en in de overeenkomsten waarbij de betrekkingen tussen de Staten en hun spoorwegen geregeld worden.

Zo werd, jarenlang, een naburig net van een noordelijk land als voorbeeld van een degelijk beheer gesteld, omdat het geen „tekort” had (sindsdien heeft het wel een tekort...). Doch zij die dat voorbeeld aanhaalden, „vergeten” eraan toe te voegen dat inzake pensioenen dat net slechts een last droeg die in overeenstemming was met de werkgeversbijdrage van de particuliere sector, en dat het vrijgesteld was van het merendeel der abnormale lasten die aan de N.M.B.S. zijn opgelegd.

Soms wordt het — overigens voortreffelijk — beheer van een groot net ten zuiden van ons land vergeleken met dat van de N.M.B.S., op grond van de „tekorten”. Hierbij vergeet men echter dat er in dat land sedert vele jaren een overeenkomst tussen de Staat en de spoorwegen bestaat, krachtens welke de Staat een groot deel van de verplichtingen die hij aan zijn net oplegt, automatisch moet vergoeden.

Het zij nogmaals herhaald dat het probleem veelomvattend is en dat een vergelijking op grond van de „tekorten”, zonder rekening te houden met de verplichtingen en met de betrekkingen tussen Staat en net, niet de minste waarde heeft.

Verwarring of liever stilzwijgen over de prestaties van de N.M.B.S.

Als er, terecht trouwens, gewezen wordt op de prestaties van andere spoorwegnetten, mag zulks toch niet leiden tot de mening dat de N.M.B.S. achterop is geraakt.

Wij zullen niet spreken over het ontzaglijke werk tot wederopbouw dat na de oorlog werd verricht, doch weet het publiek:

Dat de N.M.B.S. van 1946 tot 1966 haar personeelssterkte van 91.800 man heeft verminderd tot 58.100 man, d.i. met meer dan 36 %, wat praktisch een maximum betekent, vermits de vastheid van de betrekking voor dat personeel bij de wet werd gewaarborgd;

Dat de produktiviteit in duizendtallen verkeerseenheden per personeelslid en per jaar gestegen is van 125 in 1946 tot 271 in 1965, d.w.z. dat ze meer dan verdubbeld is;

Dat het energieverbruik per verkeerseenheid, dat 1.096 kilocalorieën bedroeg in 1947, in 1965 gedaald is tot 285 kilocalorieën, d.w.z. dat het 3,8 maal zo klein is geworden;

Dat de totale lengte van de geëlektrificeerde lijnen van het net, die 44,1 km bedroeg in 1946, thans 1.078,4 km bereikt, d.i. meer dan vierentwintig maal zoveel;

Dat de N.M.B.S., nog vóór de naburige grote netten, de stoomtractie volledig heeft uitgeschakeld, door de elektrische tractie aan te vullen met de dieseltractie;

Dat zij op de meest uiteenlopende gebieden gebruik maakt van de mogelijkheden die door de modernste computers worden geboden;

Dat de N.M.B.S. op het Europees vlak de promotor is geweest van de elektronische vrachtberekening en facturering van de goederenzendingen;

Dat sedert 1958, en gedurende een periode van 9 jaar, op het Belgisch net, bij een vervoer van 270 miljoen reizigers per jaar, geen enkel ongeval met dodelijke afloop aan een reiziger is overkomen, enz.

Dat zijn slechts enkele feiten naast vele andere. Wij zouden kunnen voortgaan, en wijzen op de ongelijkheid in de concurrentievoorwaarden, het vraagstuk van de infrastructuur, enz.

Wat betekent dan nog, tegenover die feiten, de mythe die onder het publiek wordt verspreid?

Daarmede kunnen wel bepaalde belangen gediend worden, maar wat heeft de gewone Belgische staatsburger te winnen bij die stelselmatige belasting van een nationaal apparaat?