



1926 - 1951



# DE EERSTE KWARTIEEUW VAN DE N.M.B.S.

door F. DELORY

Directeur-Generaal van de N.M.B.S.

## Voorgeschiedenis.

**D**E gedachte om de Belgische spoorwegen een administratieve en financiële zelfstandigheid te schenken, was reeds jaren her tot uiting gekomen.

In de wet van 1846 op het Staatsrekenplichtig beheer werd alvast voorzien dat een bijzonder boekhoudingsregime voor de Spoorwegen zou vastgesteld worden.

Vóór de aanvang dezer eeuw werden, buiten de officiële boekhouding om, speciale rekeningen voor de spoorwegen aangelegd, waarop de interesten en de aflossingen der geïnvesteerde kapitalen voorkwamen.

Naderhand ging men zelfs zover dat de verrichtingen van de Spoorweg in een bijzondere begroting opgenomen werden, waarop het bedrag der financiële lasten dat de Spoorweg aan de Openbare Schatkist verschuldigd was, als uitgave vermeld werd.

Hoe langer hoe meer bleek dat de exploitatie van het net, een openbare dienst ongetwijfeld, doch tevens een handels- en nijverheidsonderneming, niet als de overige Staatsbesturen kon beheerd worden in het opzicht van begroting en financiën.

Doch, reeds in het begin dezer eeuw traden scherp omliggende initiatieven naar voren.

In 1903 riep dhr Minister Liebaert een Commissie in het leven die belast werd met het klaarmaken van een voorontwerp van wet tot instelling van de financiële zelfstandigheid der Spoorwegen en tot oprichting van een nijverheidsboekhouding.

In 1912 richtten de Ministers van Spoorwegen en van Financiën een nieuwe Commissie in die een voorontwerp van wet samenstelde, welk ontwerp er toe strekte het beheer der Staatsspoorwegen aan een organisme met rechtspersoonlijkheid op te dragen.

Tijdens de oorlog 1914-1918 wijdde het Solvay-Instituut voor Sociologie, op aansporing van een spoorwegambtenaar, Ir H. Van der Rijdt, hoogleraar aan de Universiteit van Brussel, een grondig onderzoek aan het spoorwegprobleem; het stelde voor een nationale regie op te richten.

In 1918 gaf dhr Minister Renkin aan een Commissie de opdracht het plan van het Solvay-Instituut in studie te nemen. Een voorontwerp van wet werd samengesteld; het werd niet aanvaard door de Minister, die er een ander opmaakte en het in Juni 1919 bij de Kamer indiende. Het werd in de middenafdeling aangenomen, doch kon wegens de ontbinding der Kamers niet meer ter bespreking gelegd worden.



In 1921 besloot men er toe sommige industrialisatiemaatregelen in de schoot van het spoorwegbestuur door te voeren. De leiding er van werd toevertrouwd aan dhr Van der Rijdt, hiervoren genoemd, die inmiddels Beheerder van het Materieel (thans Directeur van het Materieel) geworden was.

Er werd een Middeldienst van Rekenplichtigheid en Toezicht over de uitgaven (M.D.R.T.U.) opgericht, die de voorloper van de huidige Directie der Financiën werd. Deze dienst voerde, buiten de officiële organisatie en naast de begrotingsboekhouding, een nijverheidsboekhouding in. Daartoe werd door de P.L.M.-Maatschappij een specialist ter beschikking van het Belgisch bestuur gesteld.

De nijverheidsboekhouding werd op stapel gezet.

Doch, het was nodig ze officieel te maken en aan de Spoorwegen een financiële zelfstandigheid te schenken die verenigbaar is met een beheer op industriële grondslag. Een wet was daartoe vereist. Een Commissie werd in 1923 door dhr Minister Neujean opgericht om een voorontwerp van wet samen te stellen.

Als jong ambtenaar van de M.D.R.T.U. viel ons de eer te beurt als secretaris van die Commissie te fungeren.

In Februari 1924 dienden de heren Ministers Theunis en Neujean een wetsontwerp in dat op de werkzaamheden van genoemde Commissie berustte.

Dit ontwerp bracht geen wijzigingen in de administratieve inrichting van het spoor; het Bestuur der Spoorwegen kreeg rechtspersoonlijkheid, het werd financieel zelfstandig, zijn actief en passief werd van dit van de Staat gescheiden, zijn financiële verrichtingen vonden plaats zonder de voorafgaande tussenkomst van de rekenplichtige der aangewende uitgaven, van het Departement van Financiën of van het Rekenhof.

Dit ontwerp werd in Juli 1924 door de Kamer der Volksvertegenwoordigers goedgekeurd; door een nieuwe ontbinding der Kamers kon het niet door de Senaat aangenomen worden.

Al wat voorafgaat, wijst er op dat, gedurende het eerste kwart der XX<sup>e</sup> eeuw, te vergeefs gepoogd werd de zelfstandigheid der Spoorwegen — die blijkbaar door een grote meerderheid der opinie aanvaard werd — tot stand te brengen.

Een onverhoopte omstandigheid, nl. de moeilijke positie van 's Rijks financiën en de noodzakelijkheid een aanzienlijke vlottende schuld te consolideren door middel van het actief van het spoorwegnet, was de aanleiding er toe dat de zelfstandigheid der Spoorwegen, door de oprichting, in 1926, van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, een werkelijkheid werd.

**Doch er mag bevestigd worden dat de hervorming der Spoorwegen, zo ze niet reeds in de geesten had bestaan, onmogelijk had kunnen doorgevoerd worden, zelfs in de haast waarmee een uitkomst voor de financiële moeilijkheden moest gevonden worden.**

\* \* \*

## Inleidende studiën.

Tot begin 1926 werd niet meer gewaagd van de hervorming der Spoorwegen. De Regeringen hadden andere zorgen.

Reeds in de eerste maanden van 1926 werden twee specialisten op spoorweggebied, dhr Jules Jadot en Brigade-generaal O. Mance, door de Regering belast met een studie over de rendabiliteit der Spoorwegen.

Hun verslag, dat toentertijd enige opschudding baarde, werd op 15 Maart 1926 tot dhr A.E. Janssen, Minister van Financiën, gericht.

De hoofdzakelijke voorwaarden voor het vestigen van een autonoom financieel statuut der Spoorwegen werden daarin uiteengezet (Besparingen, inkrimping der kapitaalsuitgaven, bedrijfskapitaal, nieuwe inkomsten door een tariefverhoging, vernieuwingsfonds enz.) en zo de structuur zelf van het nieuwe organisme er nog niet doorschemert, dan toch vindt men er tal van suggesties die later zullen verwezenlijkt worden. Te dien tijde zocht men nog steeds naar een passende formule.

In April 1926 belastte dhr Anseele, Minister van Spoorwegen, ons met een opdracht naar Zwitserland om er de organisatie der Bondsspoorwegen, die de faam hadden een vrij ruime zelfstandigheid te genieten, te bestuderen.

Doch, vóór alles diende het middel gevonden om de inmiddels zeer hoog opgelopen vlottende schuld te consolideren.

In Mei 1926 werd een regering van nationale eendracht onder het voorzitterschap van dhr Henri Jaspar samengesteld; dhr Anseele bleef Minister van Spoorwegen; dhr Baron Houtart werd Minister van Financiën en dhr Francqui, Minister zonder portefeuille.

Op 12 Juni 1926 diende dhr Francqui een verslag in waarin de kern lag



opgesloten van wat kort nadien de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zou zijn.

Het is in deze memorie dat de financiële formule en de grondkenmerken van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen voor het eerst uiteengezet werden.

Dit voorstel diende ten grondslag voor het nieuw regime.

De definitieve teksten toonden evenwel enige verschillen met het voorstel Francqui, inzonderheid in de samenstelling van de Raad van Beheer en van het Comité van algemeen bestuur, doch de hoofdbeginselen worden er in aangetroffen.

Het zou van belang zijn de inleiding tot dit verslag in haar geheel aan te halen; vroeg of laat zal men wel eens moeten overwegen dit verslag in extenso te publiceren, samen met het verslag Jadot-Mance en de parlementaire werkzaamheden in verband met de wet van 23 Juli 1926.

Reeds bij het begin van zijn ontwerp schreef dhr Francqui :

(Vertaling) « Verscheidene commissies hebben de exploitatie van het Belgisch spoorwegnet bestudeerd en zijn tot de slotsom gekomen dat, om deze exploitatie te verbeteren en de door de Staat in deze onderneming geïnvesteerde kapitalen te kunnen bezoldigen, aan de spoorwegen een zelfstandigheid op tweeërlei gebied, nl. financiën en administratie, diende toegekend.

» Dank zij de financiële zelfstandigheid zullen de exploitatieontvangsten en -uitgaven niet meer met die van de Staat vermengd worden en zullen de financiële uitkomsten van elk dienstjaar duidelijk uitkomen.

» Van de andere kant zal het net met zijn eigen en onafhankelijke administratie niet meer blootstaan aan alle uitwendige invloeden die voor hem zo nadelig zijn.

» Er dient onderzocht hoe deze dubbele financiële en administratieve zelfstandigheid aan de spoorweg kan gegeven worden. »

Uitweidende over zijn opvatting der administratieve zelfstandigheid, schreef hij :

(Vert.) « Deze administratieve zelfstandigheid dient aan de volgende vereisten te voldoen :

- » a) Alle vreemde invloeden in de spoorwegadministratie vermijden ;
- » b) De spoedeisende beslissingen verhaasten en aldus de traagheid vermijden die men de huidige administratie aanwrijft aangaande de uitvoering van de nodige maatregelen voor de goede gang of de ontwikkeling der exploitatie;
- » c) Alle besparingen doorvoeren welke verenigbaar zijn met de rechten van derden zonder afbreuk te doen aan 's lands economische ontwikkeling;
- » d) en ten slotte, en vooral, aan de grote evenals aan de kleine spaarders de waarborg geven dat het net op industriële grondslag geëxploiteerd wordt, dat het bijgevolg het maximumrendement zal opleveren en dat het alle besparingen zal doorvoeren welke verenigbaar zijn met de goede gang van het bedrijf, zodat aldus aan de rechthebbenden de winst gelaten wordt waarop ze redelijkerwijze aanspraak mogen maken. »

Het is ook in deze memorie dat belangrijke bepalingen aangaande het personeel voorkwamen. Men leest er dat (vert.) « de ambtenaren en bedienden die definitief tot het personeel der Staatsspoorwegen behoren, bij de overdracht van het net aan het nieuwe organisme, door dit laatste moeten overgenomen worden. Hun toestand moet naar de volgende beginselen geregeld worden.

« Geen enkele dezer personen mag, tijdens zijn loopbaan of als hij de pensioengerechtigde leeftijd zal bereikt hebben, tegen zijn wil in, minder gunstig behandeld worden dan hij zou geworden zijn, indien hij in Rijksdienst gebleven ware. »

Deze clausule der verworven rechten van het door de Maatschappij overgenomen Staatspersoneel werd bij de parlementaire besprekingen door de Minister van Spoorwegen bevestigd.

We zouden eveneens de volgende passage omtrent de pensioenslast willen aanhalen :

(Vert.) « Een regeling moet tussen de Staat en het nieuwe organisme getroffen worden, opdat het door dit laatste, ten gunste van zijn ambtenaren en bedienden, op te richten pensioenfonds van de Staat een toelage zou krijgen voor de last welke voor genoemd pensioenfonds ontstaat voor de dienstjaren door het overgenomen personeel bij de Staat gepresteerd vóór de inwerkingtreding van het nieuwe organisme.

» Het pensioensbedrag dat door het nieuwe organisme aan de overgenomen ambtenaren en bedienden dient uitgekeerd, moet ten minste



gelijk zijn aan het pensioensbedrag dat hun zou toegekend worden indien ze bij de Staat gebleven waren. »

Dezelfde gedachte ligt opgesloten in artikel 9 der Statuten waarbij bepaald wordt dat de Nationale Maatschappij door geen enkele der verplichtingen gebonden is die op de Belgische Staat rusten wat het verleden betreft, behalve voor de lopende contracten en de pensioenen waarvan zij de last zal dragen te rekenen van 1 Juli 1926.

We zullen de gelegenheid hebben op dit punt nader in te gaan wanneer we zullen handelen over de zware last der pensioenen en de gedeeltelijke regeling die in 1946 met de Staat getroffen werd.

Het verslag Francaui gewaagt niet van de rol die bij de wet van 1926 aan de Paritaire Commissies toebedeeld wordt.

\* \* \*

's Lands financiële toestand vergde spoedige maatregelen.

Een Comité bestaande uit de heren Theunis, Cattier, Brusselmans, Galopin, De Brouckère, Delattre en Jules Jadot, werd met de studie van het ontwerp belast. Het vergaderde op 22, 23 en 24 Juni. De tekst van het voorontwerp van wet, ontstaan naar aanleiding van deze beraadslagingen, werd aan drie vooraanstaande rechtsgeleerden MMrs René Marçq, Hermans en Resteau voorgelegd.

### **Indiening van het ontwerp van wet tot oprichting der N.M.B.S.**

**Op 8 Juli 1926** diende de Regering het wetsontwerp tot oprichting van de N.M.B.S. in.

De memorie van toelichting is kort; ze legt de nadruk op de muntsanering, doch de hervorming van het spoor wordt er in de volgende bewoordingen getekend :

« De hervorming zal, aan de andere kant, de toepassing van de moderne nijverheidsmethoden, van aard om het rendement te verhogen, op onze uitgestrekte vervoeronderneming vergemakkelijken. De benoemingswijze van haar Bestuursraad zal, ten deze, alle waarborg van een goed beheer geven; zij zal de uiting zijn van al degenen die belang stellen in het industrialiseren van ons spoorwegnet ».

### **Onderzoek in de Middenafdeling.**

**Op 15 Juli** diende de Middenafdeling van de Kamer, voorgezeten door dhr Hallet en bestaande uit de heren Wauwermans, Delattre, Franck, Lombard, Rubbens en Brusselmans (deze laatste verslaggever) haar verslag in.

Daarin vindt men wat volgt : « Onze taak is een van de Staat onafhankelijk organisme tot stand te brengen, onttrokken aan de wisselende invloed van de politiek, en dat aan de eventuele onderschrijvers van aandelen al de waarborgen ener voordelige industriële exploitatie verzekert.

» De Beheerraad van de Nationale Maatschappij der Spoorwegen zal hare belangen met de grootste vrijheid waarnemen. Deze onafhankelijkheid maakt nochtans een toezicht noodzakelijk.

» Men moest anderzijds aan het personeel alle waarborgen ten aanzien van de verworven rechten verlenen.

» Oprichting van een sterk en onafhankelijk financieel organisme met een machtige voorspoed in 't vooruitzicht; behoud van de hoofdzakelijke rechten van controle vanwege de Staat; waarborg van de verworven rechten ten aanzien van een talrijk en trouw personeel; dit zijn de drie punten welke aan het voorgelegde ontwerp ten grondslag liggen. »

### **Bespreking in de Kamer der Volksver- tegenwoordigers.**

**Op 16 Juli** vond de bespreking in de Kamer der Volksvertegenwoordigers plaats.

17 sprekers namen het woord.

Verscheidene redevoeringen waren belangwekkend.

**Op 17 Juli**, 's namiddags, werd het ontwerp met 96 stemmen op 107 goedgekeurd. Er waren vier stemmen tegen en twee onthoudingen.

Het ontwerp werd terstond aan de Senaat overgemaakt.

### **Onderzoek door de Senaat.**

**Op 22 Juli** leggen de Verenigde Commissiën van Financiën en van Spoorwegen van de Senaat hun verslag ter openbare vergadering neer (Voorzitter : dhr Lafontaine. Verslaggever : dhr François).

« De organieke wet die gij gaat bespreken, aldus dit verslag, is trouwens de vrucht van het werk van het Comité der Schatkist, van het Financieel Technisch Comité, van de Ministerraad, van een groep rechtskundigen en van de Afdelingen der Kamer. Zij was het voorwerp van een lang onderzoek van uw beide Commissiën van Financiën en van Spoorwegen samen; eenparig stellen zij U voor haar aan te nemen ».

Het is ongetwijfeld niet van belang ontbloot er op te wijzen dat in het



Verslag van de Kamer der Volksvertegenwoordigers de nadruk op de aan de Spoorweg geschonken zelfstandigheid gelegd wordt, en dat in het Verslag van de Senaat speciaal uitgeweid wordt over het feit dat de Regering een belangrijke actiemogelijkheid in de werking van de Nationale Maatschappij behoudt.

De openbare bespreking nam dezelfde dag een einde; met eenparigheid van stemmen der 115 aanwezige leden keurde de Senaat het ontwerp goed zoals het door de Kamer was aangenomen.

De wet werd op **23 Juli** afgekondigd.

\* \* \*

De Regering vulde de wet aan met een koninklijk besluit van 7 Augustus 1926 waarbij de statuten van de Nationale Maatschappij vastgesteld werden.

Bij deze statuten, die in overeenstemming met de bepalingen der wet blijven, worden deze laatste nader uitgewerkt en worden de modaliteiten van toepassing er van geregeld; die statuten voorzien dat het Lastkohier van 1866 betreffende de spoorwegvergunningen van toepassing is op de nieuwe maatschappij.

## Statuten der N.M.B.S.

## Kenmerken van het regime.

De hoofdkenmerken van het nieuw regime zijn :

- 1° De Staat heeft als inbreng in de Maatschappij het recht gegeven om het net gedurende 75 jaar, van 1926 tot 2001, te exploiteren;
- 2° De Staat blijft eigenaar van het net;
- 3° Het exploitatierecht werd op 11 milliard frank geraamd; het kapitaal van de Maatschappij werd op hetzelfde bedrag vastgesteld en onderverdeeld in één milliard onvervreembare gewone aandelen ten name van de Staat en 10 milliard preferente aandelen aan toonder;
- 4° De Raad van Beheer bestaat uit 21 leden benoemd voor zes jaar. Tien leden benoemd door de Koning worden gekozen op grond van hun bijzondere bevoegdheid; 5 worden gekozen op een lijst van twee kandidaten voorgedragen door de Raad van Beheer van het Fonds tot Delging van de Staatsschuld; 3 op lijsten van twee kandidaten respectievelijk voorgedragen :
  - a) door de leden-groepsadviseurs, gekozen door de klasseafgevaardigden van de Hoge Raad van handel en nijverheid en door de Hoge Raad van neringen en ambachten, waarbij ieder van die raden een kandidaat voordraagt;
  - b) door de leden werklieden en bedienden van de Hoge Arbeidsraad;
  - c) door de gekozen en gecoöpteerde leden van de Hoge Landbouwrraad; 3 leden worden door de meest representatieve groeperingen van het personeel benoemd.De leeftijdsgrens der beheerders is op 65 jaar vastgesteld (1).  
De Minister van Verkeerswezen zit de vergaderingen van de raad voor, wanneer hij deze bijwoont. Hij is stemgerechtigd.  
De Raad beschikt over de meest uitgebreide macht om de Maatschappij te beheren en te besturen. Hij sluit alle verdragen, kopen en koopcontracten die voor de exploitatie der spoorwegen en voor de uitbreidingen van het net nodig zijn.  
De Raad benoemt het personeel en zet het af; hij stelt de bevoegdheid en de bezoldiging van dit personeel vast.  
Hij stelt de tarieven vast en wijzigt ze. De Regering heeft evenwel immer het recht om een verlaging der tarieven te eisen of de verhoging er van te verbieden.  
De uitgifte van leningen en de uitbreidingen van het net, m.a.w. de aanleg van nieuwe lijnen, moeten bij een wet toegelaten worden.
- 5° De Raad kiest in zijn schoot een Comité van 4 leden, waaronder een lid het personeel vertegenwoordigt; het Comité is belast met de voorbereiding der aan de Raad voor te leggen vraagstukken;
- 6° Het College van Commissarissen belast met het toezicht op de rekeningen der Maatschappij omvat zes leden benoemd voor 6 jaar, waarvan drie door de Senaat en drie door de Kamer der Volksvertegenwoordigers;
- 7° De ministers en de leden van het Parlement kunnen geen beheerder of commissaris der Maatschappij zijn.
- 8° De Directie omvat een directeur-generaal die de vergaderingen van de Raad bijwoont met raadgevende stem, twee adjunct-directeurs-generaal en directeurs aan het hoofd van de grote diensten der Maatschappij;
- 9° De algemene vergadering heeft elk jaar in de maand Mei plaats;

(1) Sindsdien werd deze leeftijdsgrens, ingevolge een organieke besluitwet, op 67 jaar gebracht, met de mogelijkheid om, mits toestemming der Regering, op 70 jaar gebracht te worden.



Ze bestaat uit de titularis der gewone aandelen en uit de bezitters van ten minste tien preferente of winstaandelen.

De aandeelhouders hebben recht op één stem per gewoon aandeel en op één stem per tien preferente of winstaandelen zonder beperking.

De Staat bezit dus op de Algemene Vergadering een besliste meerderheid. De Raad van Beheer onderwerpt aan de Algemene Vergadering voor goedkeuring : de Balans, de Winst- en Verliesrekening, alsook een verslag over de verrichtingen van het dienstjaar.

10<sup>o</sup> De Balans, de Winst- en Verliesrekening alsmede het verslag van de Raad worden vervolgens aan de Wetgevende Kamers medegedeeld.

11<sup>o</sup> De statuten leggen ook aan de Maatschappij de verplichting op een vernieuwingsfonds op te richten om de uitgaven voor vernieuwing te normaliseren. Dit fonds wordt gestijfd door een jaarlijkse heffing op de exploitatierekening volgens een in gemeen overleg tussen de Minister van Verkeerswezen en de Maatschappij vastgestelde formule derwijze dat zij de normale industriële afschrijving van de wegen, de installaties en het materieel vertegenwoordigen.

12<sup>o</sup> Er is eveneens voorzien dat de Maatschappij een reservefonds moet vormen dat bestemd is om in de exploitatietekorten te voorzien.

Het moet gestijfd worden door middel van een heffing van 2 1/2 % op de bruto-ontvangsten. De grens van dit fonds is vastgesteld op 20 % van de gemiddelde bruto-ontvangst der laatste vijf jaren.

Dit fonds kan natuurlijk slechts gestijfd worden als de ontvangsten de uitgaven overtreffen, wat sedert tal van jaren niet meer het geval geweest is;

13<sup>o</sup> De wet tot oprichting van de Nationale Maatschappij heeft een Paritaire Commissie voorzien, bestaande uit 20 leden, waarvan 10 aangeduid door de Raad van Beheer en 10 door de organisaties waarin het personeel gegroepeerd is, en voorgezeten door een rechtsgeleerde, door de Koning aan te wijzen. Deze commissie had tot doel het statuut van het personeel op te maken.

Zo de N.M.B.S. een verreichende zelfstandigheid geniet, ze heeft dan toch de statutaire verplichting het net te exploiteren onder vrijwaring der belangen van 's lands economie.

De Staat beschikt overigens over voldoende machten om deze voorschriften te doen naleven.

Inderdaad, de Raad van Beheer wordt door de Koning benoemd en afgezet. De Commissarissen worden door het Parlement benoemd. De Minister van Verkeerswezen zit de vergaderingen van de Raad van Beheer voor, als hij deze bijwoont. De programma's der werken worden aan het Parlement medegedeeld. De Regering regelt de politie en zorgt voor de veiligheid der spoorwegen.

De Staat heeft de meerderheid op de Algemene Vergadering en heeft recht op drie vierden van de winst. Geen enkele nieuwe lijn mag aangelegd worden, geen lening mag afgesloten worden tenzij zulks bij een wet toegelaten werd.

Een uitgebreide controledienst werd op het Departement van Verkeerswezen in stand gehouden.

Reeds in November 1926 heeft de Minister van Spoorwegen zijn rechten en plichten tegenover de Spoorweg willen nader omschrijven in een daartoe gepubliceerde officiële nota. Wij achten het nuttig het essentiële daarvan hierna weer te geven.

#### « RECHTEN VAN DE MINISTER.

» 1<sup>o</sup> Stemgerechtigd en met beslissende stem de vergaderingen van de Raad van Beheer voorzitten, die op zijn verzoek moet bijeengeroepen worden.

» 2<sup>o</sup> De algemene vergadering voorzitten en een afgevaardigde aanduiden die de algemene vergadering bijwoont zonder stemgerechtigd te zijn.

» 3<sup>o</sup> De verlaging van de tarieven eisen of de verhoging er van verbieden en, in voorkomend geval, het besluit tot goedkeuring nemen.

» 4<sup>o</sup> Zich op de vergaderingen van de Raad van Beheer doen vertegenwoordigen door een niet stemgerechtigd commissaris van de Regering.

» 5<sup>o</sup> De paritaire commissie voorzitten die na de huidige constituerende commissie zal werken, of een gemachtigde daartoe aanduiden.

» 6<sup>o</sup> Aan de vaste paritaire commissie al de kwesties overmaken betreffende de arbeidsovereenkomst, de veiligheid, de hygiëne, en in 't algemeen al de kwesties die het personeel rechtstreeks of onrechtstreeks aanbelangen.

» 7° De politie regelen en voor de veiligheid op de spoorwegen zorgen. De bedienden van de Maatschappij beëdigen en hun de ambtsbezigheden en de bevoegdheid van agent van de gerechtelijke politie toekennen. Het lastkohier van 1866 doen eerbiedigen.

» 8° De beslissingen van de Raad van Beheer goedkeuren nopens de volgende voorwerpen :

» a) De vervreemdingen, aankopen, ruilingen van onroerende goederen of rechten, indien de waarde een millioen frank te boven gaat.

» b) De aanbestedingscontracten, gesloten voor een termijn van meer dan tien jaar of waarvan het bedrag ten minste een millioen frank beloopt, en de koopovereenkomsten uit de hand waarvan het bedrag ten minste 500.000 frank beloopt. (De Minister moet de aankopen van kolen en de ontwerpen van grote werken goedkeuren.)

» 9° Bestuderen en neerleggen van elk wetsontwerp om de Maatschappij er toe te machtigen de uitbreiding van het net te ondernemen of een lening aan te gaan.

» 10° De balans en de winst- en verliesrekening bestuderen met het oog op de stem uit te brengen op de algemene vergadering, en ze aan de Kamers mededelen.

» 11° De inventaris van de inbreng laten opmaken.

» 12° De herstellingen van alle aard, met inbegrip van de grote herstellingen opleggen, de vervreemding toelaten van al het materieel dat niet meer gebruikt wordt.

» 13° Op aanvraag van de Maatschappij, alle onroerende goederen kopen nodig voor de exploitatie of de uitbreiding van het net en daartoe de rechtsgang tot onteigening wegens openbaar nut inzetten en vervolgen.

» 14° In gemeen overleg met de Raad van Beheer de formules vaststellen tot het berekenen van de heffingen bestemd om het fonds tot vernieuwing en de aflossingsreserve te stijven.

» 15° Over de toepassing van de wet op het gebruik der talen waken.

» 16° Aan de Koning de voorstellen tot het toekennen van eretekens aan het personeel van de Nationale Maatschappij voorleggen, zoals hij thans doet voor de buurtspoorwegen, de Nord-Belge enz.

» 17° Onderzoeken en goedkeuren van de overeenkomsten met andere openbare besturen, Bruggen en Wegen, buurtspoorwegen, gemeenteoverheden enz., met betrekking tot werken die tegelijkertijd een van deze besturen en de spoorwegmaatschappijen aanbelangen.

#### » Plichten van de Minister.

» 18° Het recht van eigendom van de Staat op het in genot gegeven net behouden.

» 19° Waarborgen dat de exploitatie door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen de belangen der nationale economie vrijwaart.

» 20° Waarborgen dat het net steeds in zulke staat verkeert dat de normale exploitatie op het ogenblik der teruggave aan de Staat verzekerd zij.

» 21° Waarborgen dat de Maatschappij al de overeenkomsten door de Staat gesloten tegenover de vreemde Regeringen en al de spoorwegmaatschappijen naleeft.

» 22° Waarborgen dat de Maatschappij haar recht om het net te exploiteren, noch geheel, noch gedeeltelijk aan derden overdraagt.

» 23° Waarborgen dat de Maatschappij geen leningen aangaat zonder daartoe door een wet gemachtigd te zijn.

» 24° Waarborgen dat de gevraagde onteigeningen nodig zijn voor de goede aang der exploitatie of voor de uitvoering van de uitbreidingswerken.

» 25° Waarborgen dat de wettelijke voorschriften met betrekking tot de tarieven en de vervoersvoorwaarden inachtgenomen worden.

» 26° Waarborgen dat het statuut van het personeel en de verworven rechten voor het in functie zijnde personeel (verklaringen van de Regering in het Parlement) nagekomen worden.

» 27° Waarborgen dat alle wetsbepalingen en de bestuurlijke maatregelen betreffende de politie en de veiligheid der spoorwegen en de diensten van autovervoer genomen en nageleefd worden.

» 28° Waarborgen dat de wet op het gebruik der talen geëerbiedigd wordt.

» 29° Waarborgen dat geen nieuwe lijn wordt aangelegd zonder dat een wet er machtiging toe verleent.

» 30° Al de rechten van aandeelhouder uitoefenen, onder meer op de



algemene vergaderingen. De quitus van de Raad van Beheer verantwoordden.  
» 31° Op de vragen en interpellaties van de leden van het Parlement antwoorden en de maatregelen treffen door de Regering of het Parlement aangewezen tegenover de Maatschappij of haar beheerders. »

\* \* \*

## De inventaris van de inbreng.

Een der eerste taken bestond er in de inventaris op te maken van de goederen van de Staat waarvan het genot aan de nieuwe maatschappij werd toevertrouwd.

Deze inventaris werd opgemaakt door een Commissie samengesteld uit :  
HH. Colens, J., Secretaris-Generaal van het departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart;  
Vincent, J.B., administrateur-generaal van de Thesaurie en Staatsschuld;  
Van de Putte, G., directeur-generaal van de Begroting;  
Castiau, M., directeur-generaal van de Dienst voor de controle op de spoorwegen;  
Mathieu, N., inspecteur-generaal bij de Thesaurie;  
Deduytschaever, A.L., inspecteur-generaal van de Registratie en Domeinen;  
de Walque, J., hoofdingenieur, directeur van administratie bij het Algemeen Secretariaat;  
Vincent, L., directie-inspecteur bij het Algemeen Secretariaat van het departement van Spoorwegen, Zeewezen, Posterijen, Telegrafien, Telefonen en Luchtvaart.

Ze kwam met haar werkzaamheden klaar op het einde van 1928 en de inventaris werd in April 1929 aan de Voorzitters van de Kamer en de Senaat overgemaakt.

\* \* \*

De nieuwe maatschappij begon op 1 September 1926.

De Raad van Beheer vergaderde voor de eerste maal op 24 Augustus.

Op 31 Augustus 1926 werd het eerste Bestendig Comité aangesteld.

De Raad benoemde tot Voorzitter van dit Comité, dhr Jules Jadot die, zoals hiervoren vermeld, betrokken was in de studiën ter voorbereiding van de stichting der Maatschappij.

Twaalf jaar lang, van 1926 tot 1938, nam hij met aezag en bevoegdheid deze kiese en moeilijke taak waar en legde hij er zich op toe het nieuwe regime op stevige gronden te vestigen.

Bij het begin werd geen grondige wijziging in de administratieve organisatie van de Spoorweg gebracht, behalve dan op het gebied der financiën waarvoor, wegens de financiële zelfstandigheid, een afzonderlijke directie werd opgericht.

De nieuwe administratieve organisatie stond in het teken der vereenvoudiging.

De Directie bestond uit een Directeur-Generaal en vijf Directeurs (Exploitatie, Materieel, Baan, Financiën en Personeel).

\* \* \*

## Verwezenlijkingen.

De eerste kwarteeuw exploitatie van het spoorwegnet door de N.M.B.S. werd gekenmerkt door technische vorderingen in het rollend materieel, het spoor en de veiligheid, door de verbetering der exploitatie, door de electrificatie van het net, door de sociale vooruitgang en ook door zware financiële moeilijkheden.

\* \* \*

## De eenmaking van het net.

Bij de oprichting van de Nationale Maatschappij in 1926, was een gedeelte van het net nog geëxploiteerd door particuliere maatschappijen, namelijk :

de lijn Gent-Terneuzen (16 km in België);

de lijnen van de Nord-Beige (Luik-Namen-Charleroi-Erquelines, Bergen-Haumont) (170 km);

de lijn Mechelen-Terneuzen (39 km in België);

de lijn van Chimay (57 km).

Op dit ogenblik worden al die lijnen door de N.M.B.S. geëxploiteerd; voor de lijnen Mechelen-Terneuzen en van Chimay moet de naastingsovereenkomst en de overlating aan de N.M.B.S. het voorwerp uitmaken van een wetgeevende beslissing.

Bijgevolg, en met uitzondering van het geëlectrificeerd vak van Brussel-Leopoldswijk tot Tervuren (14 km), waarvan de exploitatie opgedragen is aan de Maatschappij Brussel-Tervuren, ahangende van de Electrobél, wordt heel het eengemaakt groot spoorwegnet door de N.M.B.S. geëxploiteerd.



## **Technische verbeteringen.**

De bevoegde technici van de Maatschappij hebben verder de verwezenlijkingen uiteengezet die in de verschillende sectoren van de Spoorweg tot stand gebracht werden; we kunnen ons dus bepalen tot enkele hoofdzakelijke beschouwingen.

## **Materieel.**

Het rollend materieel (stoomlocomotieven, elektrische motortreinen, elektrische locomotieven, motorwagens, rijtuigen, wagens) werd sedert 1930 onverpoosd verbeterd.

De installaties van het materieel werden gemoderniseerd en gerationaliseerd. Het aantal werkplaatsen voor middelgrote herstelling van locomotieven werd van 19 tot 3 verminderd, voor herstelling van rijtuigen van 14 tot 7 en voor herstelling van wagens, van 27 tot 14.

Het automobiëlvervoer werd aanzienlijk uitgebreid.

De centrale werkplaatsen werden gespecialiseerd.

De inrichting van de werkplaatsen werd verbeterd door :

- de invoering, bij de herstellingswerken, van het werk aan de lopende band in al de werkplaatsen voor herstelling van tractie- en vervoermaterieel;
- de inrichting, in de centrale werkplaatsen, van een fabricatiebureau voor het aanleggen en het controleren van de uitvoering der herstelligen;
- de inrichting, in al de werkplaatsen, van planningbureau's voor het verdelen van de werkbons en het controleren van de uitvoering;
- het gebruik van werktuigmachines met hoge precisie en met groot rendement;
- de uitbreiding van de lasmethoden tot al het herstellingswerk.

De acht bewaarplaatsen voor het verdelen van voorraadartikelen werden gespecialiseerd, zodat de voorraden konden beperkt worden.

## **Baan.**

Indien het spoor geenszins geëvolueerd heeft wat zijn bestanddelen betreft, dan werden toch het comfort, de veiligheid en de snelheid der treinen sterk opgevoerd door een gevoelige vermindering van het aantal spoorlassen en door een beter tracé van de sporen en toestellen. De onderhoudsmethoden werden verbeterd; de toepassing van de methode van de gemeten ophefing der sporen en het gebruik van mechanische werktuigen hebben belangrijke besparingen mogelijk gemaakt en de vaak zeer zware taak der werklieden merkkelijk verlicht.

Buitendien heeft de methodische en strenge controle van de toestand der sporen geleid tot een meer rationele organisatie van de arbeidskrachten.

De diepgaande ommekeer in de wereldeconomie sedert de jongste oorlog stelt nieuwe problemen op het stuk van de voorraden. De dwarsligger van gewapend beton, bij voorbeeld, heeft de aandacht getrokken van de diensten, die een grotere uitbreiding willen geven aan de reeds genomen proeven. Nieuwe bouwwijzen zijn tot stand gekomen en het lijkt wel dat de bekomen uitslagen, inzonderheid in het gebruik van beton en het lassen van metalen constructies, ruime vooruitzichten in zake toepassing van die moderne technieken mogelijk maken.

## **Modernisering van de stations.**

De Maatschappij zet de modernisering der stations voort.

Een zeer groot aantal stations zijn van een verouderde constructie; sommige er van dagtekenen van de aanleg van het spoor.

## **Veiligheid.**

In het opzicht van de veiligheid, waren de voornaamste feiten :

- de concentratie van de bediening van de seinen en wissels met al maar door modernere elektrische seinhuizen;
- de bouw van seinhuizen voor automatische sortering met spoorremmen;
- de aanleg van de lichtseininrichting op verscheidene lijnen;
- de opvoering van de veiligheid aan de overwegen;
- de automatisatie van het eigen telefoonnet van de N.M.B.S.;
- de modernisering van de dispatching;
- de aanwending van de radio in de sorteerstations en op de rangeerlocomotieven;
- de modernisering van de verlichting der spoorweginstallaties;
- de oprichting van talrijke transformatiecabines voor hoogspanningsstroom;
- de modernisering van werkplaatsen, bewaarplaatsen en laboratoria;
- de inrichting van de beroepsvorming.

## **De electrificatie van het net.**

Naar het voorbeeld van talrijke buitenlandse netten waarop de elektrische tractie tussen de twee oorlogen een grote uitbreiding nam, is België



op zijn beurt de weg der electrificatie opgegaan.

In April 1935 vierde ons net zijn eeuwfeest door de inhuldiging van de elektrische diensten van de lijn Brussel-Antwerpen.

De nieuwe tractiewijze legde haar proeven schitterend af. Het reizigersverkeer kon hierdoor volkomen vernieuwd worden volgens de welbekende formule : frequentie, snelheid, comfort. Samen met de elektrische tractie werden verbeteringen aangebracht in al de sectoren der exploitatie. Het publiek onthaalde dit alles zeer gunstig en de cliënteel vermeerderde zeer sterk.

Deze bijval moedigde de N.M.B.S. er toe aan de electrificatie verder uit te breiden. Omstreeks 1939 was men klaar om de « Kleine Ster » uit te rusten, bestaande uit vijf baangedeelten die rondom de hoofdstad uitstralen.

De oorlog zette de werken stop, maar bij de bevrijding ontstonden ruimere ontwerpen onder de leiding van de Nationale Commissie voor de Electrificatie der Belgische Spoorwegen. Een nieuw programma, dat door haar uitgewerkt werd, bestreek 1.500 km; de electrificatie zou tot 70 % van het Belgisch verkeer uitgebreid worden.

De uitrusting, vóór kort, van de lijn Brussel-Charleroi en de lijn Linkebeek-Antwerpen (Noord) — samen 126 km — behoorde tot het bestek van die grote onderneming. Bij die gelegenheid werd de elektrische tractie uitgebreid tot de goederentreinen en verschenen de elektrische locomotieven op onze lijnen. Eens te meer, werden al de voordelen bevestigd die aan de electrificatie eigen zijn, en anderdeels bleek het electrisch slepen van de goederentreinen een bron van grote besparingen te zijn.

De werken in verband met een nieuwe schijf die aangevat werden (Brussel-Luik, Brussel-Oostende, Brussel-Namen), wijzen er op dat de N.M.B.S. de uitrusting van de voornaamste lijnen krachtdadig wenst door te drijven; dit is de grote taak voor morgen.

De electrificatie beantwoordt aan een grote behoefte aan modernisering; ze zal grote invloed hebben voor de toekomst van het net en zal tevens een van de belangrijke factoren van zijn financiële sanering zijn.

## Verbetering der exploitatie.

Op het gebied van het reizigersvervoer konden door de gedane inspanningen waardevolle resultaten verkregen worden :

- Gebruik van metalen materieel dat voor de reizigers meer veiligheid en comfort biedt;
- Sneller en veelvuldiger treinen op de grote verbindingen, onder meer door electrificering van de lijnen Antwerpen-Brussel-Charleroi;
- De openstelling van internationale stations en de uitoefening van het douanetoezicht in de treinen hebben eveneens bijgedragen tot groter comfort en snelheid in de internationale verbindingen.

In de sector van het goederenvervoer zijn de verwezenlijkingen niet minder belangrijk :

- De uitrusting met de meest moderne middelen van de spoorwegtechniek en de modernisering van de grote wagensorteerterreinen; dank zij een hoog rendement, werden de kostprijs der exploitatie en de vervoerduur der zendingen gunstiger;
- De toepassing van de technische verbeteringen bij de behandeling der zendingen, ten einde de productiviteit op te voeren door het gebruik van nieuwe toestellen : heftrucks, kleine en grote containers, laadbakken. Grote voordelen worden ook aan de cliënteel geboden; de behandeling en het gevaar voor beschadiging van de zendingen werden ook verminderd;
- De onbetwistbare voordelen van een nieuwe exploitatiewijze, de zogenaamde baancentra voor huis-tot-huisbehandeling van het bestelgoed; van het gebruik van modernere vrachtwagens en van de uitbreiding van het arbeidsgebied voor het afhalen en bestellen aan huis van de zendingen kunnen thans genoten worden door 94 % van de bevolking van het land.

In het kader van de modernisering van haar methoden, heeft de Maatschappij de vereenvoudigde exploitatie over 2.000 km van lijnen met zwak verkeer ter studie gelegd.

Verschillende maatregelen worden overwogen al naar het geval en onder meer de vervanging van stoomtreinen door motorwagens, het behoud van lange stoomtreinen voor het vervoer van arbeiders op de spitsuren en het vervangen van de overige treinen door motorwagens of autobussen en, eindelijk, de algehele opheffing van de reizigersdienst en de vervanging er van door autobussen.

De studiën zijn beëindigd voor 1.550 km.



Beslissingen zijn getroffen voor 1.200 km.  
Ze zijn bij wijze van proef toegepast voor 460 km.  
De N.M.B.S. verwacht van die maatregelen een jaarlijkse bezuiniging van 180 miljoen frank.

### **Verbetering van de handelsmethoden.**

Het commercieel beleid van de Maatschappij in zake tarieven heeft zich moeten ontwikkelen onder de dwang van statutaire en wettelijke bepalingen die de vrije ontplooiing belemmeren van een onderneming die volgens industriële methoden moet beheerd worden.

Op dit gebied heeft de Maatschappij aan haar tarieven de vereiste soepelheid weten te geven om haar vitaal verkeer te verdedigen en tevens aan handel en nijverheid verdere bedrijfsmogelijkheden te verschaffen, al naar de omstandigheden.

Het commercieel beleid is bijzonder bedrijvig geweest niet alleen in de nauwkeurige organisatie van haar verschillende soorten van verkeer volgens hun eigen behoeften in het opzicht van de snelheid en het vereist materieel, maar ook in het aanleggen van een nauw en bestendig contact met de cliënteel, dat onder meer tot stand gebracht werd door het oprichten en uitbreiden van handelsagentschappen binnen en buiten het land.

### **Sociale vooruitgang.**

De wet van 23 Juli 1926 bepaalt dat een Paritaire Commissie het statuut van het personeel zal uitwerken. Dat statuut trad in werking in 1929. De voornaamste bepalingen er van zijn uiteengezet in een bijzondere bijdrage.

Op het stuk van de pensioenen en de sociale verzekeringen was dat statuut zeer ruim van in den beginne af. En indien, wat ziekte en verlof betreft, de voordelen sedert 1929 en vooral sedert de bevrijding nog uitgebreid werden, is dit echter niet het geval voor de pensioenen, doordat door de Paritaire Commissie in 1939 zekere beperkingen toegepast werden.

Voor 1951 zal de last der pensioenen, geraamd volgens de thans geldende grondslagen, ongeveer 2.100 miljoen bedragen, wat overeenkomt met zowat 35 % van het totaal bedrag der bezoldigingen van het statutair personeel.

De sociale werken hebben in 1950 548 miljoen gekost, waarvan 235 miljoen voor vergoedingen voor ziekte en verwondingen en 213 miljoen vergoedingen voor genees- en artseneijkundige kosten en allerhande behandelingen.

De uitgaven worden gedekt door de onderscheiden bijdragen van het personeel en van de Maatschappij. Deze is voor 360 miljoen tussengekomen.

Voor 1951 zullen de gezamenlijke uitgaven van de sociale werken ongeveer 580 miljoen bereiken.

Wat de pensioenen betreft, dient de overdreven last er van in hoofdzaak toegeschreven aan het feit dat de Maatschappij de pensioenen moet dragen van het Staatspersoneel dat in 1926 overgenomen werd. Na de oorlog is de Staat voor een onvoldoende gedeelte tussengekomen.

Die tussenkomst bestond in de storting van een bedrag van drie miljard, vertegenwoordigende de wiskundige reserves die in 1926 aan de N.M.B.S. hadden moeten gestort worden zijn. Sedertdien werden de pensioenen van de bedienden van de Staat verscheidene malen geperekwateerd. Volgens een onlangs gemaakte studie vertegenwoordigt die last, welke naar recht en billijkheid door de Staat zou moeten gedragen worden, thans 800 miljoen per jaar. Voor de sanering van de financiën van de Maatschappij is het volstrekt nodig die zaak voorgoed te regelen.

### **Financiële moeilijkheden.**

In het opzicht van de financiële uitgaven kunnen de eerste vijf en twintig jaren van de Maatschappij worden ingedeeld in verschillende tijdperken :  
**Van 1926 tot en met 1930**, gedurende welk tijdperk de Maatschappij winsten verwezenlijkte die haar toelieten aan de Staat dividenden af te dragen voor een bedrag van circa 1.115 miljoen, aan de particuliere aandeelhouders ongeveer 385 miljoen en aan het personeel bij wijze van deel in de winst, ongeveer 81 miljoen.

**Van 1931 tot 1939**, gedurende welke periode de samengevoegde tekorten 1.267 miljoen beliepen, tot 819 miljoen verminderd door het lichten van 431 miljoen op het reservefonds, dat tijdens de voorspoedige jaren vergaard werd.

**Van 1940 tot 1944**, nl. de oorlogsperiode, die afgesloten werd met een bijkomend tekort van 5.918 miljoen.

**Van 1945 tot 1950**, wordt een nieuw verlies van 2.977 miljoen geboekt.

Dank zij de storting, door de Staat, van de drie miljard wiskundige



reserves waarvan hiervoren sprake is en de overboeking van zekere oorlogs- en bezettingsuitgaven, sluiten de samengevoegde uitkomsten met een totaal verlies, in de balans van 1950, van 791 miljoen, met inbegrip van de vooroorlogse tekorten.

Op de 25 jaren, heeft de Maatschappij er 20 met tekort gekend.

Welke zijn de oorzaken daarvan?

Ze zijn velerlei :

- Ontoereikende tarieven;
- Verslapping van het verkeer te wijten aan de economische crises en de onmogelijkheid de uitgaven in dezelfde mate te verminderen als de ontvangsten.
- Zeer zware lasten aan de Maatschappij opgelegd, vooral aan pensioenen voor diensten bij de Staat vóór 1926, evenals talrijke kosteloos of tegen verminderde prijs geleverde prestaties, aan de Maatschappij in het belang van de gemeenschap opgelegd.
- Gevolgen van de oorlog.
- Gebrek aan coördinatie van het verkeer.

Deze grieven en moeilijkheden vindt men in het bestaan van de Maatschappij van bij het begin der tekorten, nl. bij de aanvang van de economische crisis van 1931.

\* \* \*

Het is ons niet mogelijk hier al de oorzaken van de financiële moeilijkheden uitvoerig te behandelen. Nochtans zouden we een paar punten even nader willen toelichten :

Het is ons niet mogelijk hier al de oorzaken van de financiële moeilijkheden uitvoerig te behandelen. Nochtans zouden we een paar punten even nader willen toelichten :

- De politiek der toelagen;
- De gevolgen van de oorlog;
- De abnormale lasten die op de Maatschappij drukken;
- De bezuinigingsinspanningen van de Maatschappij;
- Het gebrek aan coördinatie.

## De politiek der toelagen.

Vóór de oorlog moest de N.M.B.S. zich niet tot de Staat wenden om in haar tekorten te voorzien (800 miljoen in Mei 1940). Haar beschikbare thesauriemiddelen en vooral de overschotten van het Vernieuwingsfonds konden haar doen wachten.

Tijdens de oorlog en na de bevrijding werden de tekorten met voorschotten van de Staat aangevuld.

\* \* \*

In April 1946, dank zij een tariefverhoging van 50 %, kwamen de ontvangsten en uitgaven in evenwicht.

Een maand later verordende de Regering een tariefverlaging van 10 %. Als tegenprestatie verleende de Staat haar een toelage.

In Juli 1946 werd besloten de kolenprijs te verhogen. De Maatschappij ontving een toelage gelijk aan de bijkomende exploitatiekosten.

De politiek der toelagen was ontstaan.

Ze was verantwoord door het verbod de tarieven op het peil van de uitgaven te stellen.

Zo ontving de Maatschappij : in 1946 : 640 miljoen; in 1947 : 1.520 miljoen; in 1948 : 2.350 miljoen; in 1949 : 2.600 miljoen.

In 1947 bedroeg de coëfficiënt der tarieven in verhouding tot vóór de oorlog **2,20**;

In 1948, **2,5**;

In 1949, **2,5**;

terwijl de coëfficiënten der uitgaven onderscheidenlijk **3,5**; **3,6**; **3,84** bedroegen.

In 1950 stelde de heer Minister Segers een plan tot afschaffing van de toelagen vast.

Deze moesten worden verminderd tot op 1.300 miljoen in 1950, tot op 950 miljoen in 1951, tot op 600 miljoen in 1952, tot op 300 miljoen in 1953 en van 1954 af wegvallen.

Daarentegen bekwam de N.M.B.S. met ingang van 1 December 1949 een tariefverhoging van 10 % en nam de Staat voor zijn rekening een bedrag van 450 miljoen bij wijze van een aandeel van 50 % in het verlies op de werklieden- en werkabbonnementen.

Voor het overige werd de Maatschappij verzocht nieuwe besparingen op te zoeken en onder meer de werving van personeel stop te zetten.



De toelagenpolitiek werd door de Maatschappij nooit aangevraagd. Ze was het gevolg van het regeringsbeleid.

Met ontoereikende tarieven, was het voor de Maatschappij onmogelijk haar lasten te dekken.

De vergelijking van de coëfficiënten der tarieven en ontvangsten over de vorenaangehaalde boekjaren 1947 tot 1949 bewijst het. In 1950 bedroegen die coëfficiënten onderscheidenlijk 2,80 (tarieven) en 3,89 (uitgaven), en in 1951, 2,97 (tarieven) en 4,06 (uitgaven).

## De gevolgen van de oorlog.

De oorlog had rampspoedige gevolgen voor ons spoorwegnet. De vernieling van installaties en kunstwerken wordt op 5.800 miljoen geraamd.

Ze behelsden bij de bevrijding : 340 km hoofd- en bijsporen; 466 bruggen; 494 gebouwen; 203 seinhuizen.

Op 30 Juni 1951 bereikten de herstellingsuitgaven 4.010 miljoen.

De vernieling en het verlies van rollend materieel enz. worden geschat op 11.600 miljoen, waarvan 7.400 miljoen ten laste van de Staat en 4.200 miljoen voor rekening van de Maatschappij.

In dit bedrag is onder meer, buiten de herstelling van beschadigd materieel, de verdwijning of de volledige vernieling begrepen van : 413 locomotieven; 295 metalen rijtuigen en pakwagens; 1.677 houten rijtuigen en pakwagens; 23.653 goederenwagens.

Op 30 Juni 1951 bedroegen de uitgaven tot herstel van het materieelpark 9.000 miljoen frank, waarvan 6.140 miljoen voor rekening van de Staat en 2.960 miljoen ten laste van de Maatschappij.

Daaraan moeten andere schadeposten toegevoegd worden, zoals bezettingsuitgaven (vervoer voor de bezetter, huisvesting en installaties voor de troepen enz.) voor een bedrag van zowat 6 milliard, waarvan 3.300 miljoen ten laste van de Staat en 2.600 miljoen onbetwistbare oorlogsschade, maar ten laste van de Maatschappij.

**De totale aan de oorlog te wijten uitgaven bereiken aldus 23 milliard, waarvan ongeveer 16 1/2 milliard ten laste van de Staat. ... ..**

Deze 16 milliard werden gedekt door voorschotten van de Schatkist tot einde 1947 en vervolgens door begrotingskredieten die regelmatig door het Parlement goedgekeurd werden.

Een overeenkomst tussen de Staat en de N.M.B.S. tot regeling van de oorlogsschade van de Maatschappij en tot vereffening van de wederzijdse schulden zal weldra aan de Wetgevende Kamers voorgelegd worden.

\* \* \*

Maar naast al die stoffelijke schade hoeveel lichamelijk en zedelijk lijden, doch ook hoeveel heldhaftigheid!

Tussen 10 Mei 1940 en 8 Mei 1945 hebben 898 bedienden met hun leven de diensten betaald die zij aan het land bewezen hebben (gefusilleerden, weerstanders in de strijd gevallen, politieke gevangenen, weggevoerde in concentratiekampen overleden werkweigeraars, gemobiliseerde bedienden op het ereveld gevallen of in gevangenschap gestorven, bedienden ingevolge oorlogsfeiten in dienst gedood).

De Maatschappij betreurt buitendien de dood van 322 burgerlijke slachtoffers (bedienden ingevolge oorlogsfeiten overleden buiten de dienst en buiten elke vaderlandse of militaire bedrijvigheid).

Een gedenkteken, waarvan de uitvoering opgedragen is aan beeldhouwer Desbonnaire, en waarvan de maket zal ingehuldigd worden tijdens de plechtigheden van het kwarteeuwfeest van de N.M.B.S., zal te Brussel in de Centrale Halte opgericht worden.

Het personeel heeft er aan gehecht zich bij die piëteitsvolle herdenking aan te sluiten, door tot de oprichting van dat gedenkteken geldelijk bij te dragen.

## Lasten aan de Maatschappij opgelegd.

Buiten de overmatige pensioenlast waarvan we hiervoren gewaagden, moet de Maatschappij zonder bezoldiging of tegen verminderde prijs instaan voor prestaties ten voordele van de gemeenschap.

Dit zijn :

- tariefkortingen toegestaan aan verschillende categorieën van reizigers (invaliden, grote gezinnen);
- verlies op de werklieden- en werkabonnementen;
- prestaties voor de Post en voor de Regie van Telegraaf en Telefoon;
- kortingen toegestaan aan zendingen van de Luxemburgse metaalnijverheid;
- bonificaties aan invaliden en strijders.



Voor sommige van die prestaties wordt de N.M.B.S. gedeeltelijk schadeloos gesteld.

De jaarlijkse extra-last bedraagt nog ten minste 1.250 miljoen.

## Bezuinigingspolitiek.

Reeds in 1926 hadden de promotoren van het nieuw spoorwegregime de noodzakelijkheid bevestigd een politiek van vermindering der uitgaven in te luiden, zowel in zake exploitatielasten als kapitaalsuitgaven.

Dit werd toegepast al dadelijk bij de inwerkingtreding van het nieuwe stelsel.

Vermindering van het personeel, rationalisatiemaatregelen in al de sectoren : tastbare resultaten werden bereikt.

Zo werd het effectief van het personeel, dat 113.240 man bedroeg bij de oprichting van de Maatschappij, tot op 89.729 verminderd in 1937, laatste normaal jaar vóór de oorlog.

De vooroorlogse uitgavengrafieken wijzen op voortdurende verminderingen en in een brochure die aan de X<sup>e</sup> verjaring van de N.M.B.S. gewijd werd, kon men lezen, « dat de Nationale Maatschappij grote inspanningen gedaan heeft om de uitgaven te besnoeien in de volle mate die met een deugdelijke exploitatie verenigbaar is.

» Ze heeft ongetwijfeld haar uitgaven niet in dezelfde verhouding als de ontvangsten kunnen verminderen, doordat tweederde van de uitgaven onafhankelijk zijn van de omvang van het verkeer. Zij heeft nochtans uitslagen geboekt die meldenswaardig zijn. Van 3.208 miljoen in 1930, werden de uitgaven in 1935 tot op 2.135 miljoen verminderd, nl. een besnoeiing van 1.073 miljoen. Deze komt ten dele voort van de verkeersafnemings, van de prijsverlaging, van de vermindering der weddeschalen van het personeel, maar ze omvat 315 miljoen die het gevolg zijn van door de Maatschappij genomen maatregelen. Voor 1936 zal die besparing circa 350 miljoen belopen. »

Dan kwam de oorlog, die al de uitwerkselen van die maatregelen ongedaan maakte.

Op het einde van de oorlog werd de getalsterkte van het personeel opgevoerd om ten gevolge van de wederopbouw van het verwoeste net in Februari 1946 het peil van 102.000 bedienden te bereiken.

Grote inspanningen, die nog gebiedender waren, werden ondernomen.

De resultaten van die inspanningen kwamen niet naar voren in de absolute cijfers van de boekhouding, doordat de prijzen, lonen en allerhande lasten niet ophielden te stijgen sedert de bevrijding.

Niettemin werden belangrijke besparingen verwezenlijkt. Laten we de twee aanzienlijkste vermelden : van de zowat 102.000 bedienden in Februari 1946 (totaal effectief) bleven er in Augustus 1951 nog 87.505 over.

Het brandstofverbruik, dat in 1938 gemiddeld nog 83,7 kg per 1.000 ton-km bedroeg, was in 1946 gestegen tot 94,2 en viel in 1947 tot op 83,3, tot op 73,5 in 1950 en tot op 71 kg voor de eerste zeven maanden van 1951.

Van 1946 tot 1951 bedragen de besparingen zowat **twee miljard** frank per jaar. De bedrijfsbegroting van de Maatschappij bedraagt 10 1/2 miljard frank.

De bezuinigingspolitiek wordt voortgezet.

## Gebrek aan coördinatie van het vervoer.

Een van de hoofdoorzaken van de financiële moeilijkheden waarmee de Maatschappij te kampen heeft, is te wijten aan het gebrek aan coördinatie van de verschillende vervoermiddelen. Dit is natuurlijk een ingewikkeld vraagstuk, dat zich in al de landen voordoet en dat om redenen van uiteenlopende aard tot dusver nergens een bevredigende oplossing mocht vinden.

En nochtans zal men er nooit in slagen orde in het vervoer te brengen, indien geen rationele regeling getroffen wordt die gesteund is op gezonde beginselen, als daar zijn het algemeen belang, de gelijkheid van de regimes die aan de vervoerders opgelegd zijn (onderbouwkosten, vaststelling en bekendmaking van de tarieven, belastingen, schadeloosstelling voor prestaties ten bate van openbare diensten enz.).

## De investeringen.

In de loop van haar eerste 25 jaren heeft de Maatschappij 5.782,2 miljoen frank in nieuwe investeringen belegd, nl. :

1.303,8 miljoen voor geëlectriceerde lijnen;

4.478,4 miljoen voor de niet-geëlectriceerde lijnen.



Deze uitgaven zijn onderverdeeld als volgt :	
Voor sporen, gebouwen en kunstwerken . . . . .	4.281,0 miljoen
Voor tractiematerieel . . . . .	214,3 »
Voor vervoermaterieel . . . . .	758,5 »
Voor uitrusting . . . . .	528,4 »
	<hr/>
	5.782,2 »

Deze investeringsuitgaven waren niet overdreven; ze bedragen gemiddeld 210 miljoen per jaar. Ze werden door leningen gedekt.

## De afschrijvingen.

Buiten de financiële afschrijving van haar obligatieleningen, die op het einde van 1950 148 miljoen frank bedroegen, zorgt de Maatschappij voor de industriële afschrijving van haar installaties en van haar materieel door middel van haar Vernieuwingsfonds.

Van 1 September 1926 tot 31 Augustus 1951 bereikten de sommen die in dat fonds gestort werden in totaal 15.635 miljoen.

De uitgaven ten laste van dat fonds bedroegen 14.394,8 miljoen.

Het actief van het Vernieuwingsfonds op 1 September 1951 beliep 1.240,2 miljoen.

De uitgaven geschieden als volgt :

Baan, seininrichting, kunstwerken en gebouwen . . . . .	7.834,5 miljoen
Rollend materieel . . . . .	5.697,2 »
Uitrusting, materieel en diverse . . . . .	863,1 »
	<hr/>
	14.394,8 »

Hoewel deze afschrijvingen reeds zeer belangrijk zijn, zijn ze toch niet voldoende, vooral ten aanzien van het verschil tussen de dotaties en de prijzen die sedert 1926 voortdurend de hoogte ingegaan zijn.

De vlotmaking van het Vernieuwingsfonds moet zo spoedig mogelijk tot stand komen. Op dit ogenblik wordt dit samen met de bevoegde overheidsdiensten van de Staat bestudeerd.

## En morgen ?

Morgen zal men geduldig, moedig en krachtdadig het saneringswerk moeten doorzetten.

Het doel moet vooral gericht zijn op de oplossing van de financiële vraagstukken : vlotmaking van het Vernieuwingsfonds; financiering van de electrificatiewerken; vermeerdering van de inkomsten; prestaties zonder bezoldiging of tegen verminderde prijs; nieuwe bezuinigingen.

Daaruit moet het financieel evenwicht groeien.

Maar dit evenwicht kan maar behouden worden indien de Maatschappij haar verkeer behoudt en uitbreidt.

Alles moet in het werk gesteld worden om de klanten voldoening te schenken, nl. door hun de beste kwaliteit en prijzen te bieden.

Zij moet de volgende wachtwoorden in acht nemen :

Voor de reizigers : **snelijkheid, comfort, frequentie;**

Voor de goederen : **snelijkheid, regelmaat, huis aan huis.**

Dit doel kan bereikt worden op voorwaarde dat de wederopbouw en de modernisering van het net doorgevoerd worden, vooral door electrificatie van de voornaamste lijnen; dat de exploitatie gemoderniseerd en gerationaliseerd worde en dat de Maatschappij zo spoedig mogelijk over modern reizigersmaterieel beschikke; en eindelijk dat de coördinatie van het vervoer geleidelijk tot stand kome.

De verwezenlijkingen waarop wij zoëven gewezen hebben, zijn de vrucht van aller medewerking : Raad van beheer, Bestendig Comité; Directie en personeel op al de trappen van de hiërarchie.

Ieder weet dat de spoorwegbedienden een keurkorps uitmaken waarop nooit vergeefs beroep gedaan werd. Het heeft daarvan menigvuldige bewijzen geleverd, waarvan het schitterendste bestaat in het herstel van het net na de bevrijding en de hulp die het aan de legers verleend heeft om het einde van de oorlog te bespoedigen.

Wij brengen hun deze hulde nu we het zilveren jubelfeest van de N.M.B.S. vieren.

## Besluit.

De ervaring die tijdens het 25-jarig zelfstandig beheer van het grootste nijverheidsbedrijf van het land opgedaan werd, is voorzeker een gebeurtenis waarbij men even een ogenblik mag blijven stilstaan, men op de afgelegde weg terugblijkt en uit de verworven ondervinding wijze lessen voor de toekomst trekt.

Er kan niet beweerd worden dat de moeilijkheden waarmee de spoorweg af te rekenen had, kunnen toegeschreven worden aan de nieuwe

structuurhervorming die sedert 1926 toegepast wordt.

De exploitatie door de Staat zou wellicht evenmin die moeilijkheden kunnen omzeilen hebben. De terugkeer tot een regime van exploitatie door een particuliere maatschappij kan evenmin in aanmerking komen; zulke regimes zijn bijna overal in Europa verdwenen.

Men kan zich echter afvragen of de autonomie en de onafhankelijkheid van de Maatschappij, die zoals we het in het begin van dit artikel uiteengezet hebben, de overwegende bekommernis van de oprichters van het nieuw regime was, wel voldoende gevrijwaard waren en of de Maatschappij de vereiste soepelheid bezit voor een grote industriële onderneming.

Een onbevooroordeeld onderzoek van hetgene gedurende deze eerste kwarteeuw in weerwil van de financiële moeilijkheden en de rampspoedige gevolgen van de oorlog tot stand gebracht werd, zal uitwijzen dat de N.M.B.S. enkele interessante zaken op haar actief heeft.

Maar wanneer een onderneming met verlies werkt, is men er rap bij om het verlies aan een slecht beheer toe te schrijven.

Als grote handels- en nijverheidsonderneming, maar ook als belangrijke openbare dienst heeft de N.M.B.S. het recht noch de mogelijkheid haar verkoopprijzen (tarieven) volgens haar kostprijs vast te stellen.

We zeiden het reeds, haar tarieven staan thans aan de coëfficiënt 2,97 in verhouding tot vóór de oorlog en haar uitgaven aan 4,06.

Het verschil tussen die twee coëfficiënten vertegenwoordigt 3,5 milliard.

Welnu, reeds vóór de oorlog werkte men met verlies.

Niemand zou nochtans durven beweren dat de coëfficiënt van de uitgaven over 1951 van 4,06 overdreven is. Men kan hem vergelijken met die van de meeste onzer grote nijverheids- en handelsondernemingen.

Zonder dit verschil tussen de inkomsten en de lasten zouden er nooit toelagen nodig geweest zijn.

Wil dit zeggen dat het zou mogelijk geweest zijn de tarieven op het peil van de uitgaven te stellen? Gewis, neen.

Dit was een vraagstuk van algemene economie, waarover de Regering alleen te oordelen had. Het was ook een mededingingskwestie tussen de vervoerders die met de coördinatie van het vervoer verband houdt.

Voor de N.M.B.S. kon het stelsel der toelagen maar nadelig zijn. Die houding van de uitgestoken hand tegen wil en dank kon voor haar slechts nadelig zijn. Gelukkig is men bezig die toelagen op te sloppen.

Ze werden ten dele gecompenseerd door tariefverhogingen, ten dele door betaling van de prestaties die haar in het algemeen belang opgelegd zijn en ten dele door nieuwe besparingen.

Het is te hopen dat ze zo spoedig mogelijk opgeslorpt wezen.

Dit zou trouwens zeer spoedig kunnen geschieden, indien de Staat er in toestemt de Maatschappij te vergoeden voor de haar opgelegde lasten, waarvan wij de belangrijkheid in de voorgaande bladzijden aangetoond hebben. Natuurlijk vergt dergelijke schadeloosstelling een nieuw krediet op de begroting van de Staat. Dit is de reden waarom de oplossingen zo lang uitblijven.

Het gezond verstand moet nochtans opnieuw de bovenhand krijgen.

Om die reden moeten wij de toekomst met vertrouwen te gemoet zien : dat de Maatschappij haar kostprijs tot een strikt minimum beperke dat verenigbaar is met een gezonde en rationele exploitatie;

dat ze aannemelijke tarieven bekomme rekening houdende met de mogelijke concurrentie van de andere vervoermiddelen;

dat ze in haar exploitatie alle mogelijke verbeteringen toepasse;

dat al de vervoermiddelen in het algemeen belang gecoördineerd worden en tegenover de openbare machten op een volstrekt gelijke voet gesteld worden;

dat de Staat de vervoerders schadeloosstelt voor de prestaties die in het belang van de gemeenschap opgelegd zijn;

dan zal de moeilijke tijd voor de Nationale Maatschappij voorgoed een einde nemen.

*For. Dewey.*