



# DE HANDELSEXPLOITATIE

DOOR

L. ANTOINE

DIRECTEUR VAN DE HANDELSDIENST VAN DE N.M.B.S.

**D**E Belgische spoorwegen hebben reeds ver de kaap der honderd jaar overschreden. Heden ten dage vertegenwoordigen zij een industrieel kompleks dat beschikt over 5.000 km spoorlijnen waarlangs meer dan 1.500 stations zijn opgericht en dat een exploitatiematerieel in bedrijf stelt dat ongeveer 2.700 locomotieven, 4.500 personenwagens en 85.000 goederenwagens omvat.

Het personeel dat in de exploitatie werkzaam is, telt 82.000 bedienden.

De jaarlijkse exploitatiebegroting benadert de 10 milliard frank.

In de loop van hun ontwikkeling hebben de Belgische spoorwegen de mededinging van verschillende regimes gekend.

In 1870, onder meer, bestonden er, naast het net van 900 km, dat door de Staat beheerd werd, 4.000 km lijnen, die aan talrijke particuliere ondernemingen in vergunning gegeven waren.

Het heeft geen nut hier de verdiensten en bezwaren te bespreken die bij de ervaring aan het licht kwamen, zowel bij het ene als bij het andere regime.

Men kan eenvoudig vaststellen dat bij het begin van deze eeuw bijna al de vergunningen door de Staat waren overgenomen, vermits er nog slechts vier particuliere spoorwegen overbleven nl. de Nord-Belge, de Gent-Terneuzen, de Mechelen-Terneuzen en de Chimay-spoorweg.

Onder het beheer van de Staat werd het net in zijn financiële doeleinden uitsluitend en gebiedend beheerst door de bepalingen van de wet van 14 Mei 1834, die voorzagen dat de tolgeden zó moesten geregeld worden, dat de interesten en de aflossing der leningen evenals de jaarlijkse onderhouds- en bestuurskosten van het spoor gedekt werden.

Het bestuur heeft zich, doorheen talrijke wisselvalligheden en een sterke evolutie van politieke en economische conjuncturen, in de loop van zijn activiteit gedurende meer dan een eeuw, vrij getrouw weten te richten naar de gebiedende beschikking van die wet, wat zijn beheer in zijn geheel betreft.

Er was nochtans sedert lang een stroming merkbaar ten gunste van een ruime autonomie van de spoorweg.

De wijziging werd in 1926 doorgevoerd door de oprichting van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen; de aanleiding daartoe vindt men in de noodzakelijkheid waarin de Staat zich bevond zijn finances vlot te maken door de « gebruikswaarde » van het net aan te wenden voor het consolideren van een zeer belangrijke schuld op korte termijn.

De statuten van de aldus opgerichte Maatschappij leggen haar onder meer op dat zij, in ruil voor de verkregen autonomie, de verplichting heeft met eigen middelen voor het evenwicht van haar balans te zorgen.

Indien eensdeels de Maatschappij tot opdracht heeft te exploiteren volgens industriële methoden, dan worden anderdeels de machten van de Beheerraad, welke hem toelaten de tarieven te regelen, tamelijk streng beknot :

Eerst en vooral behoudt de regering het recht elke verhoging der tarieven te verbieden en de verlaging er van te eisen.

Verder kunnen de vastgestelde tarieven alleen maar geldig zijn voor zover de wettelijke verplichtingen nageleefd worden die reeds onder het stelsel van het Staatsbeheer bestonden, d.w.z. de verplichtingen van een wet die dagtekent uit 1891 :

De tarieven moeten regelmatig gepubliceerd worden; anderdeels mogen ze niet het kenmerk van een particuliere overeenkomst hebben.

Dergelijke beperkingen komen begrijpelijkerwijze in strijd met de betekenis die men a priori zou geneigd zijn te geven aan een onderneming beheerd « volgens industriële methoden ».

Het is nog steeds de Regering die, in laatste aanleg, beslist over het algemeen niveau der tarieven; voor de tariefwijzigingen die in bijzondere gevallen nodig zijn, blijven de wettelijke geldigheidsverplichtingen die aan het Bestuur van de Staatsspoorwegen opgelegd waren, van toepassing.



Sedert de oprichting van de Nationale Maatschappij evolueerde de vervoerseconomie nochtans in heel andere omstandigheden dan die welke de Staatsspoorwegen gekend hebben.

Deze genoten feitelijk een monopolie en de macht van de wetgever op het gebied van de tarieven was klaarblijkelijk gerechtvaardigd.

De Nationale Maatschappij, integendeel, heeft van haar stichting af rekening moeten houden met de uitbreiding van het wegvervoer die zich kort na de oorlog 1914-1918 heeft voorgedaan.

Verderstaande cijfers getuigen voor de enorme ontwikkeling van die nieuwe concurrentie, waarvan nog een verdere ontwikkeling moet verwacht worden.

	1927	1931	1950
Auto's . . . . .	58.196	105.081	273.943
Toerauto's . . . .	1.111	1.527	2.823
Vrachtwagens . . .	33.085	73.278	145.662

Het monopolie van het spoor heeft dus opgehouden een feit te zijn. De weg heeft een hoe langer hoe meer belangrijke plaats opgeëist en verkregen op de markt van het nationaal vervoer.

Welnu, de vervoerondernemers over de weg stellen hun vervoerprijzen vast in het raam der vrij aanvaarde overeenkomsten.

Bij het opzoeken van zijn vracht, kiest de wegvervoerder in het verkeer die goe-

deren welke de grootst mogelijke winst afwerpen, wat het niveau van de transportprijzen betreft, en die welke hem per kilometer het minst kosten, gelet op de aard van de goederen en op de trajecten die hij moet afleggen.

Alleen de spoorweg is onderworpen aan de dienstbaarheden van een openbare dienst en loopt daardoor gevaar per slot van rekening, de « veiligheidsreserve » te blijven van al de gebruikers, namelijk voor de uitvoering van te duur of te lastig transport.

De gevolgen van die toestand zijn duidelijk : het goederenvervoer dat voor de spoorweg overschiet is praktisch gedoemd om steeds zwakkere unitaire ontvangsten te boeken; het stelt de exploitant bovendien bloot aan steeds grotere unitaire uitgaven.

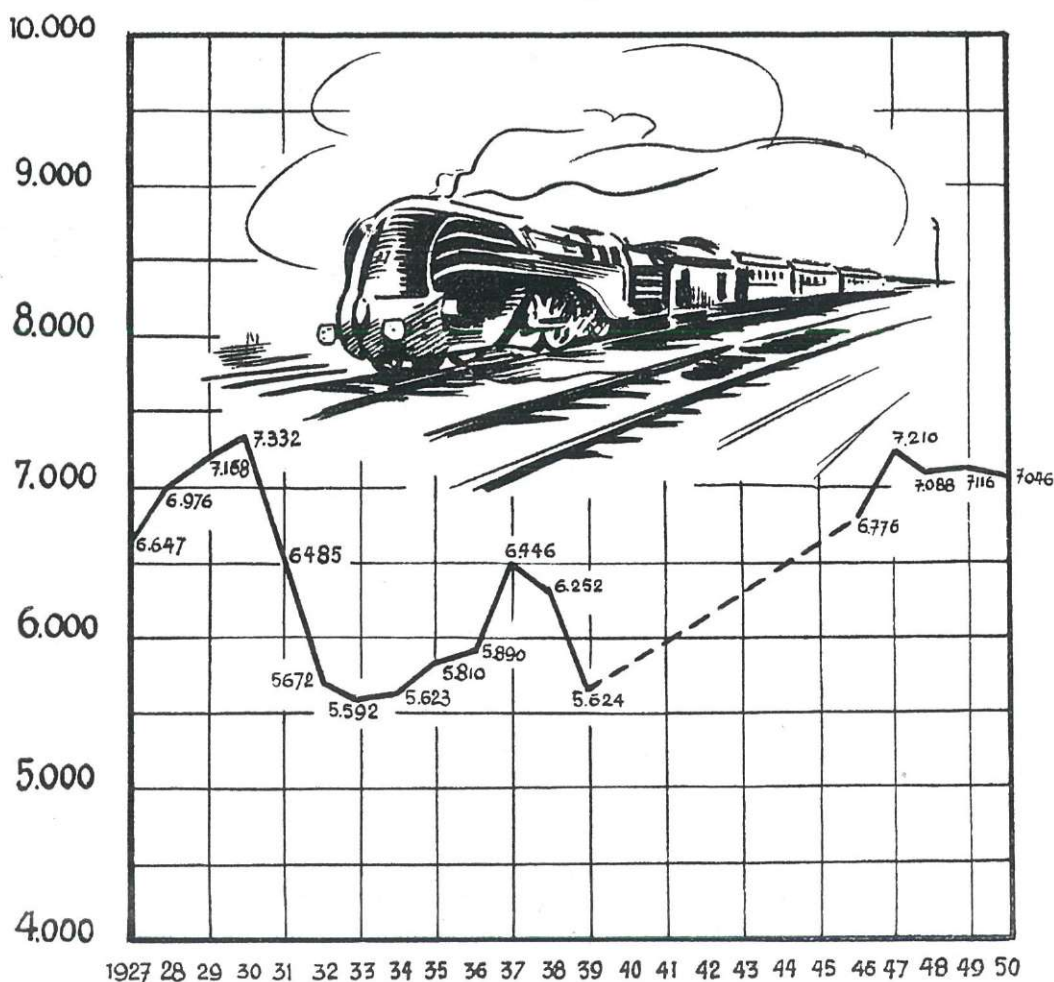
De toestand die zijn oorsprong vindt in het ontstaan en de ontwikkeling van het wegvervoer moet dus de aandacht van de lezer weerhouden wanneer hij de handelsactiviteit van de Nationale Maatschappij beoordeelt in de loop van haar 25-jarig bestaan.

De onderstaande diagrammen tonen aan hoe het vervoer van reizigers en goederen sedert de oprichting van de Nationale Maatschappij verliep.

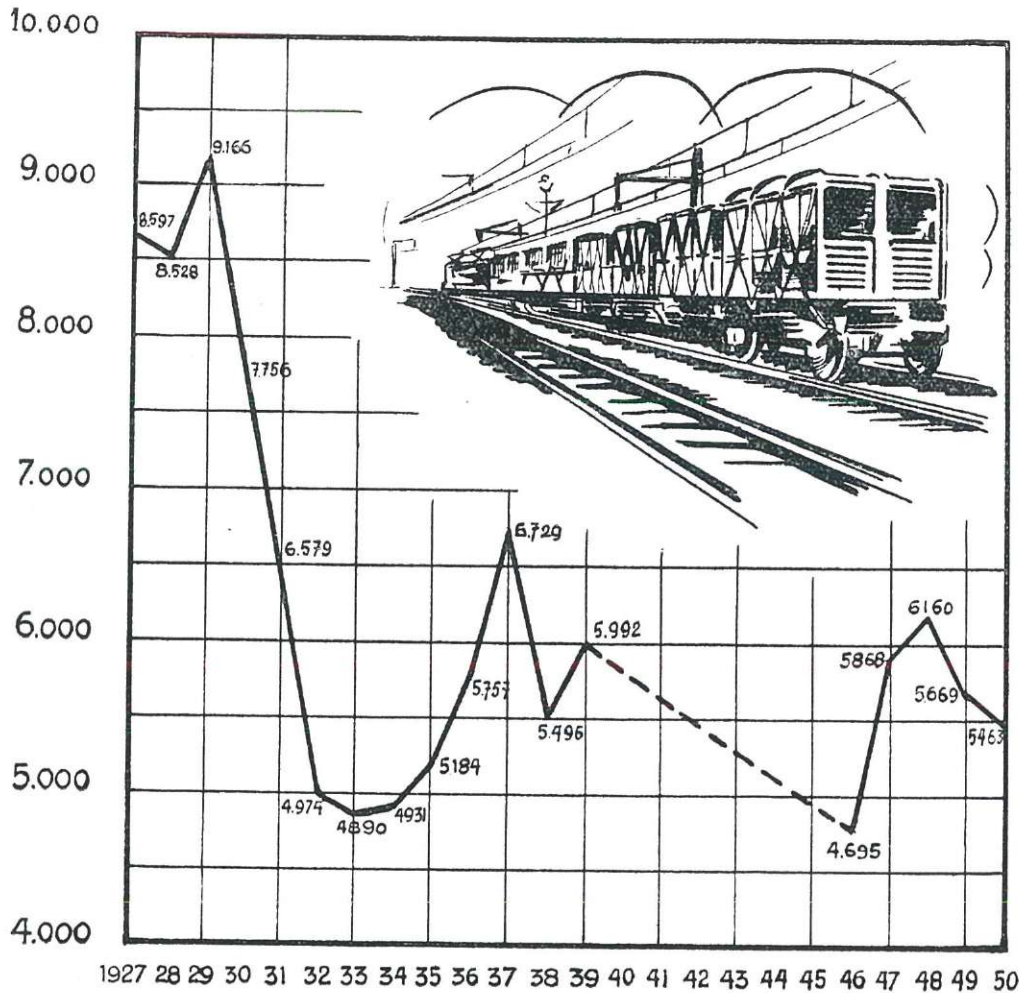
Men stelt vast :

1<sup>o</sup>) Dat, in weerwil van de wegconcurrentie het personenvervoer ongeveer 6 % groter is dan op het ogenblik dat de Maatschappij opgericht werd;

### Totaal aantal reizigerskilometers



## Totaal aantal ton-kilometers zware goederen



2<sup>o</sup>) Dat het goederenvervoer integendeel een belangrijke achteruitgang boekt, meer dan 35 % zelfs, in vergelijking met het vervoer in 1927;

3<sup>o</sup>) Dat het vervoer, geboekt op het ogenblik dat de Maatschappij opgericht werd, overtroffen werd gedurende de jaren van hoogconjunctuur, onmiddellijk na de oprichting; het bereikt zijn maximum in 1929 voor de goederen en in 1930 voor de reizigers.

Het aandeel dat het spoor in de Belgische vervoerseconomie heeft behouden, blijkt spijt alles zeer belangrijk.

Het vertegenwoordigt een dagelijkse beweging van meer dan 600.000 reizigers over een gemiddeld traject van 35 km en van meer dan 200.000 ton goederen over een gemiddelde afstand van 90 km.

Deze productiviteit betreft alle sectoren van de economie en vooral de zware nijverheid.

Zij blijkt vooral op een zeer merkwaardige wijze in verband met de verplaatsing van de werkkrachten, die alleen reeds meer dan 35 % van het totale vervoer vertegenwoordigt.

De openbare mening heeft het dus bij het rechte eind, wanneer zij verklaart dat de spoorweg nog een werktuig van overwegende betekenis is in de nationale economie en een vervoermiddel voor massale goederen, dat onmisbaar is voor de industriële organisatie van het land.

Op het gebied van de nijverheid is het vraagstuk van de verkoopprijs nauw verbonden met de bloei en de vooruitgang van elke zaak.

De lezer die niet onbekend is met de enigszins ongewone wijze waarop de tarifiering van de spoorweg tot stand komt, zou ongetwijfeld graag weten hoe de gevolgen van dat zeer eigenaardig mechanisme zich hebben voorgedaan in de loop van het 25-jarig bestaan der Maatschappij.

Die gevolgen kunnen samengevat worden als volgt :

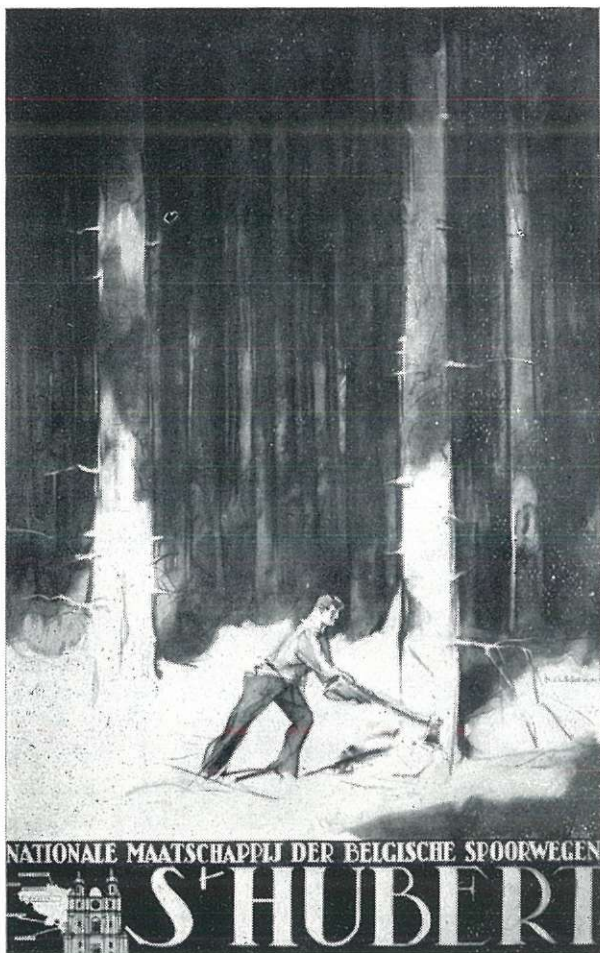
Sedert de oprichting van de Maatschappij tot in 1930, werden zes algemene verhogingen ingevoerd, waardoor aan de aandeelhouders een superdividend van 2 % in 1929 en van 1 % in 1930 kon uitbetaald worden, terwijl aan het reservefonds statutaire stortingen werden toegevoegd ten belope van 382 miljoen.

Met het jaar 1930 doet zich een crisisperiode voor die een steeds belangrijker inkringing van het spoorwegvervoer veroorzaakt, terwijl van de andere kant de vervoercapaciteit over de weg en te water al maar groter wordt.

Onvermijdelijk gevolg : er ontstaat een tekort dat steeds groter wordt, vooral daar de Staat in Januari 1935 zelfs een vermindering van 10 % op de goederentarieven eist.

Enkele maanden later komt er een devaluatie die tot gevolg heeft dat er zich in de productie en het verkeer een verbetering voordoet.





Type van toeristisch aanplakbiljet.

Maar het tekort blijft bestaan en de prijsverhogingen van 1937, 1938 en 1939 maken er geen einde aan.

Dan breekt de oorlog uit en daar de bezetter het net controleert, zich beroepend op de Conventie van Den Haag, vordert hij, in zijn belang en in weerwil van een bijzonder duur geworden exploitatie, de handhaving der tarieven van 1940, op een lichte afwijking voor de reizigers na.

Bij de bevrijding maken de omstandigheden een geleide economie noodzakelijk, en daar moet ook de spoorweg zich aan onderwerpen wat zijn tarieven betreft.

Zoals men de zaken toen inzag, zouden de prijzen opgevoerd worden binnen een beperkte verhoging.

De spoorwegtarieven zullen met 50 % stijgen in Januari 1945, dan met 50 % in April 1946, met 9 % in April 1949 en eindelijk met 7,5 % in Mei 1951.

Al deze verhogingen, samengevoegd sedert 1939, hebben de tarieven op een peil gebracht dat, in zijn geheel gezien, de vermenigvuldiger 3 geeft.

Men kan daaruit afleiden hoe belangrijk de «remming» is die de regering veroorzaakte, wanneer men de aanzienlijk grotere vermenigvuldiger van de prijs van alle zaken kent.

Het ligt hoegenaamd niet in onze bedoeling de rechtmatigheid te betwisten van de redenen die de Staat er toe aangezet hebben aldus te handelen. Wij vragen eenvoudig aan de zaken-

lui te oordelen of de aan de Maatschappij opgelegde verplichting om haar begroting in zulke voorwaarden in evenwicht te brengen aanvaardbaar was.

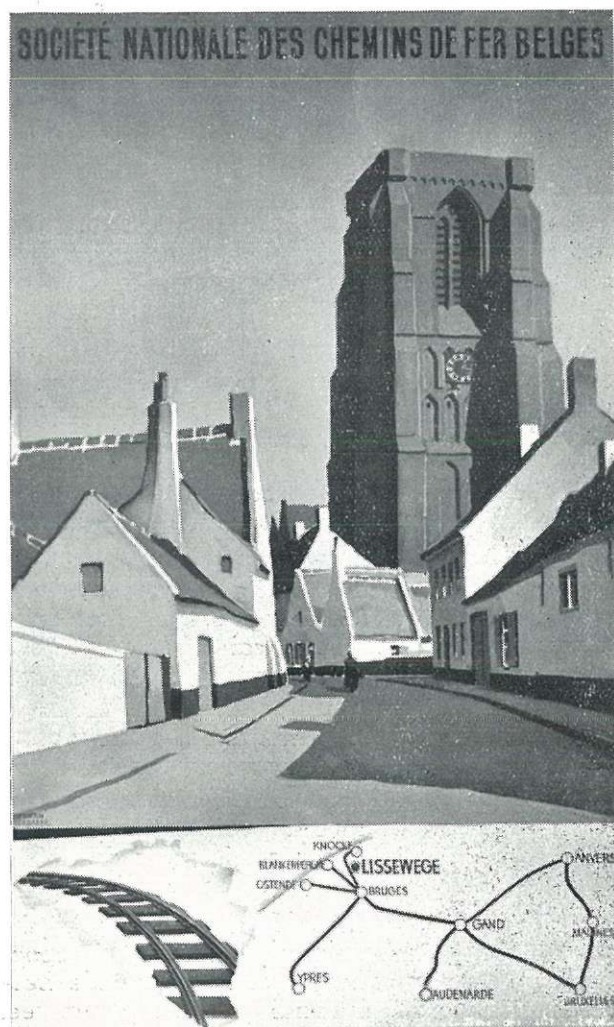
Deze overwegingen wijzen er op hoe het algemeen peil der tarieven geëvolueerd heeft.

Daaruit mag niet afgeleid worden dat het recht van initiatief van de Raad van Beheer in zake tarieven zich slechts in beperkte mate zou hebben kunnen uitoefenen.

Aanhoudend zijn bijzondere tarifieringen opgedoken waarbij aan de algemene tarifiering de nodige en mogelijke verzachting werd gebracht. Op sommige ogenblikken waren meer dan 400 bijzondere tarieven gelijktijdig van kracht.

Dergelijke initiatieven leveren ontegenzeggelijk risico's op vermits de Maatschappij — we legden er reeds de nadruk op — voor de toepassing van de bijzondere tarieven gebonden is door de formaliteiten van de bekendmaking en het verbod van de particuliere overeenkomst.

Tegenover de concurrentie, en om redenen die we o.i. onvermeld kunnen laten, moeten zulke maatregelen slechts een beperkte uitwerking hebben. De Maatschappij is daarom de mening toegedaan dat, voor het vraagstuk van de mededinging der vervoermiddelen, een duidelijke en billijke oplossing moet gezocht worden.



Type van toeristisch aanplakbiljet.





Handelsagentschap te Gent  
(buitenaanzicht).

De spoorweg komt in het strijdperk met een minderwaardigheidscomplex.

Hij alleen draagt de lasten die hem als openbare dienst opgelegd zijn.

Wij nemen vast aan dat de Openbare Machten kunnen menen dat zulks zijn roeping is en dat hij hoe langer hoe meer de veiligheidsreserve moet verzekeren waarvan we hierboven gewaagden. Doch een dergelijke functie is hoe langer hoe minder verenigbaar met de verplichting een evenwichtige balans te verkrijgen met het middel alleen van de verkeersontvangsten.

Bij niemand zal de gedachte opkomen aan de Post het monopolie van haar verkeer te ontnemen, en haar daarbij te verplichten verder de « residuele » prestaties tegen de huidige prijzen te volbrengen.

Bij een dergelijke opvatting zou dus het probleem van de statuten der Maatschappij moeten herzien worden.

Doch bij nader onderzoek blijkt zulks niet een absolute noodzaak te zijn.

De noodzakelijke coördinatie moet ten andere niet bestaan in een reglementatie waarbij aan de weg en de waterweg dwangmaatregelen opgelegd worden die per slot van rekening een productiviteit kan in de weg staan die werkelijk het algemeen belang kan dienen.

Er moet dus, naar onze mening, inzonderheid gedacht worden aan een mildering van een strikte verouderde wetgeving waarbij de Nationale

Maatschappij verstoken wordt van alle doelmatig initiatief op het stuk der tarieven. Het zou wel stoutmoedig zijn te beweren dat de Raad van Beheer aan zijn verantwoordelijkheid zou kunnen tekortkomen, door de hoofdelementen der problemen : de kostprijzen en de zorg voor het algemeen belang, uit het oog te verliezen.

\* \* \*

De eisen in verband met de behoorlijke organisatie van een verkeer met zulke omvang, de valorisatie van de nieuwe middelen welke de moderne spoorwegtechniek aan de cliënteel kan bieden, de bezorgdheid om deze laatste te dienen en te bevredigen, de gestrengheid ook van de mededinging hebben niet nagelaten de Maatschappij er toe te bewegen haar actie op het commerciële plan perfect in te stellen.

Deze actie kan slechts gevoerd worden met een juist inzicht in de economische toestand en in de mogelijkheden voor de spoorweg, inzonderheid in functie van zijn kostprijzen, om deel te hebben aan het reizigers- en goederenverkeer. Gespecialiseerde studiebureau's zijn met deze zeer zware en zeer tere taak belast.

Maar door de Maatschappij werd een gans bijzondere inspanning gedaan om een nauw, aangenaam en bestendig contact met de cliënteel te hebben.

De Maatschappij heeft geen poging onverlet gelaten opdat haar personeel onder alle omstandigheden van een ware commerciële geest in de omgang met het publiek zou laten blijken. Over het algemeen weet het personeel dat vriendelijkheid het middel blijft dat in menig geval de sympathie van de klant opwekt.

Ten andere werd een bestendig contact gezocht door de oprichting van toerismekantoren en handelsagentschappen.

Deze zelfstandige organismen, oordeelkundig over het gehele land verspreid, hebben in hoofdzaak als opdracht de markt af te zoeken, de vervoersproblemen te kennen die bij de cliënteel oprijzen en, door hun bemiddelend optreden, hieraan de meest bevredigende oplossing te geven.

Om aan de lezer een indruk te geven van de omvang van deze bestendige opsporings-



Handelsagentschap te Gent (binnenaanzicht).



arbeid moge vermeld worden dat, gedurende ieder der jaren 1949 en 1950, de toerismekantoren voor bij het miljoen reizigers groepsreizen ingericht hebben, terwijl de handelsagentschappen voor het goederenvervoer met bij de 30.000 grote klanten in nauwe voeling gebleven zijn.

Dit bestendig contact zou geen zin hebben indien het geen steun vond in de nieuwe faciliteiten en voordelen die de cliënteel kunnen geboden worden ingevolge de toepassing van moderne opvattingen in de exploitatiemethoden: voor de reizigers, sneller en frequenter vervoer als gevolg van de uitbreiding der electricatie en het gebruik van motortreinen, snackbars, radiotreinen; voor de goederen, ontwikkeling van de uitrusting waardoor het vervoer van huis tot huis in de hand gewerkt wordt of waardoor de kosten voor verpakking en behandeling kunnen verminderd worden.



Binnenaanzicht.

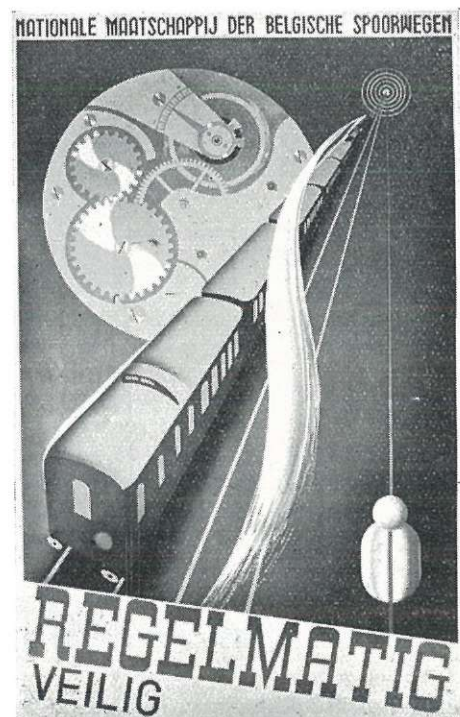


Handelsagentschap  
te Namen.

Buitenaanzicht.

Zo — wat wel te betreuren is — de Maatschappij in haar wederuitrustingsprogramma's niet over de onmisbare belangrijke financiële middelen kan beschikken om de uitvoering daarvan te verhaasten, dan toch tracht zij haar plannen naar beste vermogen ten uitvoer te leggen ten einde op de getrouwheid van haar cliënteel te kunnen rekenen en de toekomst aldus te vrijwaren.

De Maatschappij is overtuigd van het economisch belang van het werktuig dat haar is toevertrouwd; ze meent ook dat dit werktuig, geëvolueerd door de moderne techniek, een vooraanstaande plaats in 's lands vervoerseconomie kan innemen.



Typisch aanplakbiljet  
van de N.M.B.S.