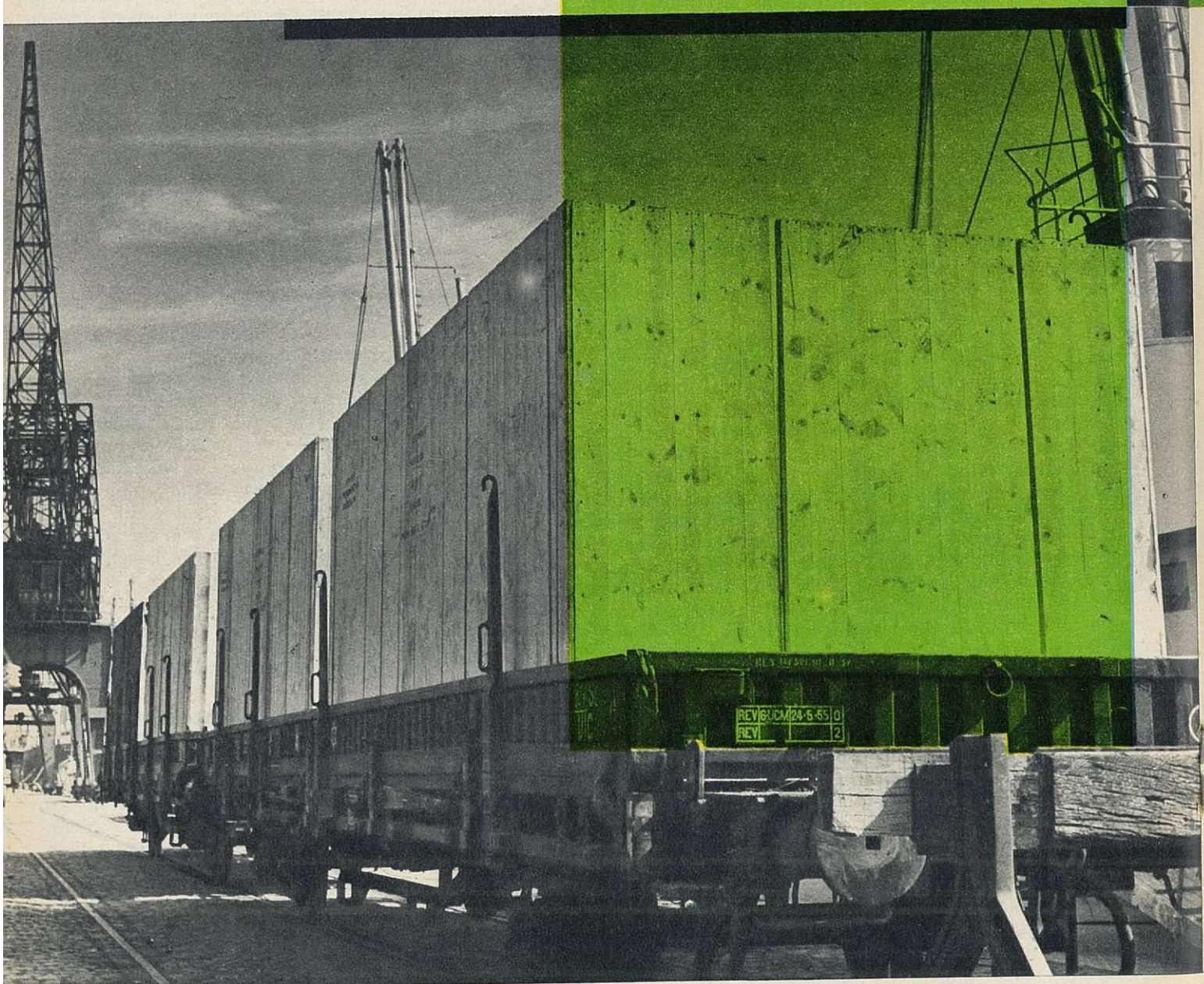


HET VERVOER VAN GOEDEREN PER WAGENLADINGEN





ONDER deze titel hebben wij in juli 1963 (*Het Spoor* n° 83) een onderhoud gepubliceerd dat wij hadden met M. Lokker, Directiesecretaris op Bureau 61.31. Voor ons was dat een gelegenheid om een algemeen overzicht te krijgen van onze commerciële politiek en van de vooruitzichten van ons vervoer per wagenladingen. Sedertdien weten wij dat de nieuwe wet van 3 juli 1964 (*Het Spoor* n° 100) het wettelijk kader van onze activiteit heeft gewijzigd en dat de tarieven van de Maatschappij op 1 januari 1965 werden gewijzigd. Een nieuw bezoek was dus absoluut noodzakelijk.

In welk opzicht zal, praktisch gesproken, de nieuwe wet van 3 juli 1964 de werkmethodes van de N.M.B.S. wijzigen?

Laten wij zeggen dat die wet de verdienste heeft het al te nauw geworden keurslijf van de wet van 1891 enigszins te versoepelen. Wij zullen een beetje vrijer kunnen ademen, zonder dat daarom al de problemen van de N.M.B.S. zijn opgelost. Zo wordt er ons, wat de gelijkstelling der aanvangsvoorwaarden van de verschillende vervoermiddelen betreft, slechts op twee punten iets positiefs toegemeten :

- De verzachting van de verplichting alle goederen ten vervoer aan te nemen, wat betekent dat wij nog slechts hoeven in te staan voor de normale behoeften van het verkeer ;
 - De mogelijkheid om afzonderlijke vervoercontracten af te sluiten die niet moeten worden bekendgemaakt.
- Praktisch gesproken staat het ons dus vrij :
- De vervoeren te weigeren die slechts uitzonderlijk aan de spoorweg worden aangeboden, b.v. wanneer de waterwegen dichtgevroren zijn ;
 - De vervoerprijzen aan te passen aan het geval van elke onderneming afzonderlijk.

Laten wij het eerste punt nemen :

zullen wij het zó ver drijven dat wij een vervoer zullen weigeren onder voorwendsel dat het normaal uitgevoerd wordt door een ander vervoermiddel dat tijdelijk in gebreke blijft ?

Uit wettelijk oogpunt is daar beslist geen enkel bezwaar tegen. In de praktijk zouden wij er belang bij hebben het te doen in geval van gebrek aan materieel om de regelmatige klanten van de spoorweg te bedienen. Het spreekt vanzelf

dat wij bereid zijn de rol van « noodhelper » te aanvaarden voor zover er materieel zou beschikbaar blijven nadat onze regelmatige klanten werden bediend. Bovendien zullen dergelijke noodgedwongen transporten op basis van de normale tarieven worden uitgevoerd.

Meent u niet dat begrip « noodhulp » te overdrijven ?

Alle winters zijn beslist niet even streng als die van 1963, maar het is normaal dat een fabriek ons gedurende het hele jaar een rechtmatig aandeel van het vervoer garandeert om zich te wapenen tegen de onzekerheid van de andere vervoermiddelen. Ze zal een zekerheid genieten die verdient te worden vergoed door een prijsverschil ten gunste van de spoorweg, zo iets als een verzekeringspremie die de regelmatigheid van het vervoer dekt. Stel u voor wat het de N.M.B.S. zou kosten gedurende elf maanden een overcomplete wagenpark in stand te houden en u zult zien dat de financiële inspanning die de N.M.B.S. zich zou moeten getroosten om de toevallige klant uit de nood te helpen geenszins in overeenstemming is met de tarieven.

Goed,

maar om een klaar inzicht in de toestand te krijgen en om tevens die befaamde afzonderlijke contracten ter sprake te brengen, zullen wij ons hier in de plaats stellen van M. X..., hoofd van de dienst « Vervoer » van een fabriek die jaarlijks 250.000 t te water verzendt voor overzeese uitvoer. Wat zoudt u ons voorstellen ?

Met dat doel zou ik enkele veronderstellingen willen maken :

- De normale prijs per spoor zou 150 fr/t bedragen, die van de waterweg 100 fr/t ;
- In de loop der laatste jaren heeft de N.M.B.S. u in de volgende mate uit de nood geholpen : 1962, 20.000 t ; 1963, 50.000 t ; 1964, 10.000 t.

Uw boekhouder zal u zeggen hoeveel u aan vervoerkosten hebt uitgegeven :

1962 :
 $100 \times 230.000 + 150 \times 20.000 = 26.000.000 \text{ fr.}$

1963 :
 $100 \times 200.000 + 150 \times 50.000 = 27.500.000 \text{ fr.}$

1964 :
 $100 \times 240.000 + 150 \times 10.000 = 25.500.000 \text{ fr.}$

zegge gemiddeld :

1962 : 104 fr/t
 1963 : 110 fr/t
 1964 : 102 fr/t

} gemiddelde
 } 105,33 fr/t.

Daar de spoorweg, zelfs tegen de normale prijs van 150 fr/t niet meer verplicht is u uit de nood te helpen, is uw risico thans nog groter dan het risico waarbij u zoudt gedwongen zijn, volgens het jaar, gemiddeld 2 tot 10 fr/t te betalen. U loopt gevaar niet meer in staat te zijn 10.000 tot 50.000 t per jaar te verzenden. Indien uw produkt u een winst van 70 fr/t opbrengt, zult u, 700.000 tot 3.500.000 fr minder aan dividenden kunnen uitkeren.

Na aandachtig uw boekhouder te hebben gehoord, zult u dan ook met genoegen de handelsagent van de N.M.B.S. ontvangen die u voor zijn Maatschappij een rechtmatig aandeel in het vervoer zal vragen. Indien men, na moeizame onderhandelingen tijdens welke u hardnekkig de belangen van uw aandeelhouders zult verdedigen en de handelsagent niet minder hardnekkig die van de Maatschappij, indien men dus, zei ik, ertoe komt aan de N.M.B.S. 100.000 t/jaar tegen 120 fr/t te garanderen, zult u geen slechte zaak hebben afgesloten. De kostprijs van uw vervoer zal bedragen :

$100 \text{ fr} \times 150.000 = 15.000.000 \text{ fr}$
 $120 \text{ fr} \times 100.000 = 12.000.000 \text{ fr}$
 27.000.000 fr

zegge 108 fr/t en, tegen betaling van een premie van $108 - 105,33 = 2,67 \text{ fr/t}$ of 667.500 fr 's jaars, zult u er in elk geval bij winnen en zult u de zekerheid hebben dat uw produktie in alle omstandigheden zal worden vervoerd.

Dit is natuurlijk een « verzonnen » voorbeeld. De verschillen tussen de vrachtprijzen en de tarieven zijn, inderdaad, niet altijd zo belangrijk en, in 't algemeen gezien, is men het erover eens dat de door de spoorweg geboden veiligheid en de regelmatigheid gemakkelijk een verschil van 10 % wettigen.

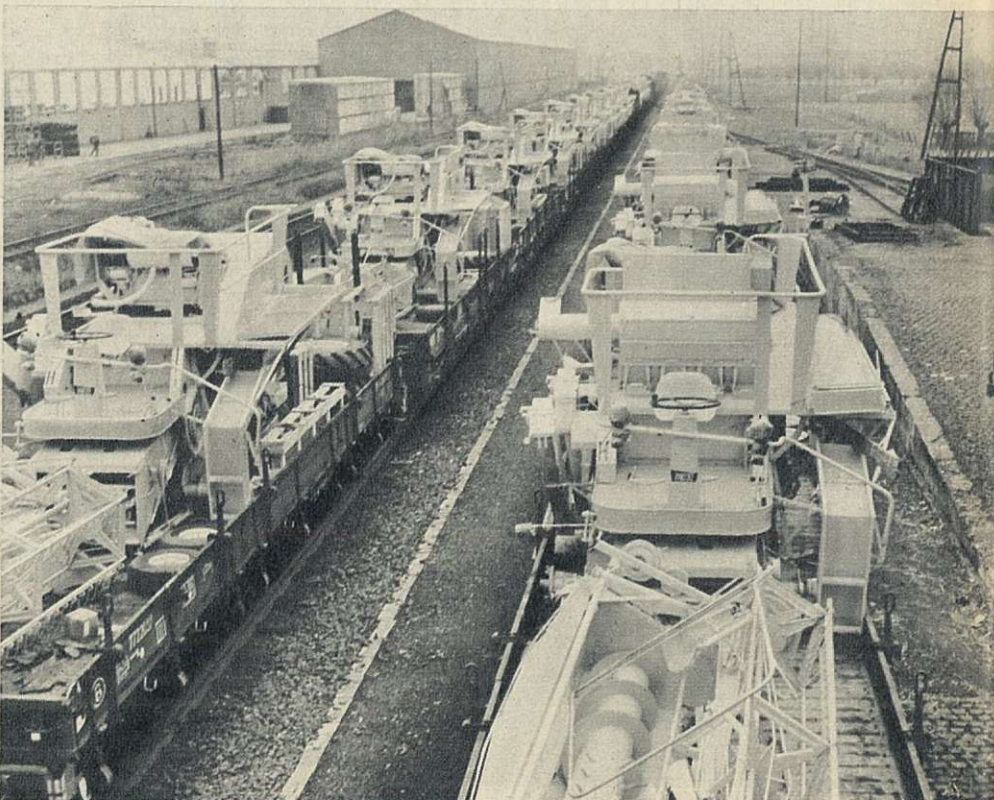
Akkoord, laten wij veronderstellen dat wij het eens worden voor 110, 115 of 120 fr/t, of welke prijs ook, dan sluiten wij een afzonderlijk contract af dat niet gepubliceerd wordt, nietwaar ?

Inderdaad, maar u zult zien dat er, voor het gegeven voorbeeld, in dat contract een tonnemaatsclausule wordt ingelast die hoger ligt dan wat « noodhulp » zonder meer zou kunnen zijn. Dat contract zou eveneens tal van andere vervoeren kunnen opnemen waardoor wij ertoe zouden worden gebracht concurrentieprijzen te verlenen, ofwel om de verworven tonnemaat te behouden, ofwel om er nieuwe te bekomen. Tot nog toe hadden wij gevallen van ondernemingen die op tien en zelfs meer gepubliceerde speciale tarieven intekenden. Thans is een enkel « niet gepubliceerd » contract voldoende om alle gevallen te regelen.

Dat alles is natuurlijk zeer mooi, maar kan de vertrouwelijke aard van het niet gepubliceerd contract bewaard blijven ?

Zullen de toegestane prijzen geen geheim worden dat Jan en Alleman weet ?

In het contract is een clausule opgenomen die de contractant het zwijgen oplegt. De N.M.B.S., van haar kant, zal niets laten uitlekken. De vrachtberekening zal niet in de stations geschieden, doch wel in een Centraal bureau voor vrachtberekening, waar alleen een ambtenaar op de hoogte zal zijn van de details van het contract die hij zal toevertrouwen aan... de elektronische machine, belast met de vrachtberekening en met het opmaken der rekening van de klant. In de Commerciële Directie zal het stilzwijgen, vanzelfsprekend, zorgvuldig in acht worden genomen.



Er is eveneens sprake geweest van een hervorming der tarieven op 1 januari van dit jaar? Waarin bestaat ze en houdt ze verband met de niet gepubliceerde afzonderlijke contracten?

Het enige aspect van de hervorming die rechtstreeks in verband staat met de wet van 3 juli 1964 is de massale verdwijning der speciale tarieven die betrekking hebben op vervoeren die voortaan het voorwerp zullen uitmaken van afzonderlijke niet gepubliceerde contracten. Dit is geen eigenlijke hervorming, maar het uitvloeisel van de machtiging om afzonderlijke contracten af te sluiten.

Werd er nog wat anders gedaan?

Wij hebben, in de eerste plaats, onze afstanden herzien waarop de vrachtberekening steunt, om ze in overeenstemming te brengen met de huidige toestand van het net. Er werd zelfs al rekening gehouden met de ontworpen indienstneming van de rechtstreekse spoorverbinding tussen het Waasland en de haven van Antwerpen langs de toekomstige tunnel onder de Schelde alsmede met de nieuwe lijn die de industriële complexen langs de rechteroever van het kanaal van Gent naar Zelzate zal bedienen. De stations zullen niet meer het omvangrijke bundel II van de afstanden moeten naslaan; die bundel werd vervangen door 17 afzonderlijke brochures die elk de afstanden bevatten die als basis dienen voor het berekenen van de vrachtprijs bij vertrek uit een vijftigtal punten die daarvoor in aanmerking komen.

Wij hebben eveneens de naamlijst ingekort van de niet-E.G.K.S.-goederen waarvan het aantal rubrieken van meer dan 1.000 tot 400 werd verminderd. De nieuwe classificatie zal het werk van de vrachtberekening in de stations en de statistische werken die aan onze mechanografie worden overgemaakt, vergemakkelijken, wat terzelfder tijd een aanzienlijke papierbesparing zal betekenen.

Ten slotte hebben wij, naast minder belangrijke wijzigingen, ons tariefsysteem van de particuliere wagens omgewerkt door het eenvoudiger te maken (zij die de vrachtprijzen moeten berekenen, zullen ons hiervoor dankbaar zijn) en door de verhoging van het voordeel toegestaan aan de eigenaars van wagens die, uiteraard, voor de spoorweg belangwekkende klanten zijn. Wij kunnen



hier evenwel niet alle details van die hervorming weergeven, de kwestie van de particuliere wagens is een langere uiteenzetting waard.

Wij herinneren ons onze laatste vraag tijdens ons onderhoud van juni 1963 : optimist of pessimist ?

Oordeel zelf over de cijfers. Ik zal mijn kleine tabel aanvullen :

Vervoer in miljoenen t/km, met uitzondering van de militaire vervoeren.

	1958	1961	1962	1963
Binnenland	1.517	1.519	1.541	1.578
Uitvoer	902	955	940	1.023
Invoer	2.025	2.434	2.432	2.387
Transiet	1.334	1.499	1.507	1.791
	5.778	6.407	6.420	6.780

Voor 1964 zijn de definitieve resultaten nog niet bekend, maar ze zullen die van 1963 heel dicht benaderen, een uitzonderlijk jaar wat de eerste drie maanden ervan betreft als gevolg van het bevroren der waterwegen.

De huidige toestand lijkt ons dan ook vrij bevredigend. In verband met de toekomst moeten wij u zeggen dat er sprake is van de Moezel, dat sommige kanalen worden verbreed, dat de wegen worden uitgebreid en het kolenverbruik afneemt. Indien wij desondanks vertrouwen hebben is dat omdat wij de technische en commerciële mogelijkheden van de Maatschappij kennen. Alle spoormannen weten dat wij, om onze posities te behouden en vooral om vooruitgang te boeken, moeten strijden. Een wijziging van een wettekst is weinig zaaks vergeleken met de inspanning en de arbeid van iedereen.