



evolutie van de personeels- bezetting

de 25 eerste jaren : een verbijsterend begin

Bij de oprichting van de NMBS, op 1.9.1926, werden 119 886 spoorwegbedienden van de staatsdiensten overgenomen.

Wanneer we er na zoveel jaren op terugblikken, lijkt dat cijfer ons wel bijzonder hoog en moet het ook voor de toenmalige Directie zo zijn overgekomen. Inderdaad, want wat

gebeurt er ? Met het inzicht de spoorwegen op een meer commerciële en industriële wijze te beheren, zoals trouwens haar opdracht luidde, werden vrijwel onmiddellijk een aantal zeer ingrijpende maatregelen getroffen die de tot dan toe gevoerde werkmethodes sterk rationaliseerden. Zo werd o.m. het onderhoud van de sporen anders en beter georganiseerd, werden de herstellingen van het materieel in een kleiner aantal

werkplaatsen gecentraliseerd, werd de belasting van de treinen verhoogd, werden bureaus en diensten gegroepeerd en werd er naar een meer economisch verantwoorde beurtregeling van de werkploegen gezocht. De maatschappij trof tevens een reeks schikkingen waar wij thans wel wat van opkijken, waarvan wij ons nu afvragen hoe dit alles toen zo maar mogelijk was. Oordeel zelf : tijdens het eerste werkingsjaar, dat tot eind 1927 liep, werden zo maar eventjes 11 000 voorlopige werklieden afge-

dankt, nagenoeg 1 800 bedienden in de leeftijdsgroep 60/65 werden ambts-halve gepensioneerd, meer dan 1 000 werklieden en bedienden werden ter beschikking gesteld of vertrokken vrijwillig omdat hun werkzaamheden afgeschaft werden. Bovendien werd de pensioengerechtigde leeftijd van 66 op 65 jaar teruggebracht, wat nog maar eens gepaard ging met een afvloeiing van personeel dat niet werd vervangen.

Van groot belang bij dit alles is wel dat al wie door een of meer van die maatregelen werd getroffen, bedankt werd met een anciënniteitsbonificatie of een afdankingsvergoeding naargelang van het geval.

En dat mocht hier wel even worden onderstreept.

Het was een bijzonder ingrijpende operatie die het aantal personeelsleden van 119 886, bij de overname op 1.9.1926, in een tijdsbestek van 16 maanden verminderde tot 103 881 eenheden. In 1927 waren er gemiddeld 105 342 man in dienst.

de personeelsvermindering houdt aan

De dalende trend die de personeelsbezetting na 1927 vertoonde en die mogelijk werd gemaakt door een constante inspanning, hield aan tot 1937, overigens het laatste jaar met normale exploitatie vóór het uitbreken van de oorlog 1940-45. Inderdaad, op dat ogenblik werden er nog slechts 85 929 bedienden door de NMBS tewergesteld. Belangrijk is wel dat bij het inkrimpen van de kaders, het personeel nimmer de dupe was van willekeurig maatregelen. Integendeel, het welzijn en de vrijwaring van de rechten van de werknemers gold hierbij steeds als eerste en voor-naamste norm.

Deze sociale bezorgdheid kreeg tijdens de oorlogsjaren beslist de bovenhand, zodat in die periode welhaast onvermijdelijk het aantal bedienden aangroeide : in 1946 waren er in het totaal weer 97 862.

Dit was het gevolg van de zeer talrijke aanwervingen die gedurende die donkere jaren werden gedaan. Hierbij liet de Maatschappij zich vooral leiden door een vaderlandslievend gevoel, nl. zoveel mogelijk jonge lieden onttrekken aan de op-

vordering van werkkrachten door de bezetter.

Het is ook de periode van de overneming van de spoorwegmaatschappij « La Compagnie du Nord Belge ».

de naoorlogse jaren : een moeilijke tijd

Vlak na de oorlog werd de Maatschappij geconfronteerd met een bijzonder zware opdracht, o.m. vanwege de weinig benijdenswaardige toestand waarin instellingen en materieel zich bevonden.

Er werd nochtans onmiddellijk een grote inspanning geleverd. Zo zien wij vanaf 1947 het aantal personeelsleden opnieuw afnemen (91 698). Op het einde van 1951 staat men — niettegenstaande de overname van Mechelen-Terneuzen en de Compagnie de Chimay — weer met een totaal van 87 304 werknemers.

naar het 50-jarig bestaan

Zoals ze dat trouwens steeds heeft gedaan — de oorlogsjaren buiten beschouwing gelaten — streeft de Maatschappij ernaar de personeelsbezetting voortdurend en zo nauwkeuring mogelijk aan de noodwendigheden aan te passen.

In dat opzicht is de periode vanaf 1951 veelbetekenend, omdat ze gekenmerkt wordt door een ingrijpende evolutie in de spoorwegexploitatie. Het is de tijd van de grootscheepse elektrificatiewerken, van de aankomst van de diesellocomotieven en van de verdwijning van de stoomtractie die nochtans meer dan een eeuw het spoorwegsymbbool bij uitstek was. Rijtuigen en wagens worden vernieuwd terwijl de capaciteit ervan wordt vergroot. De dienst van de Baan schaft zich indrukwekkende machines aan, o.m. om de sporen te onderhouden. De seininrichting wordt vernieuwd en gemoderniseerd. Het gaat alles geleidelijk aan, maar het wijzigt beslist ook de technische eisen die aan de uitrusting van de stations en diensten worden gesteld.

We kunnen hier terloops ook aanstippen dat de elektronica, met o.m. de telex en computer, zich hoe langer hoe meer opdringt.

Op alle terreinen worden nieuwe

technieken bestudeerd en toegepast, terwijl bepaalde facetten van de werkzaamheden bij de Maatschappij grondig worden gewijzigd. Die gang van zaken moest onvermijdelijk een stem-pel drukken op het personeelsbestand. Concreet gezien kwam dit erop neer dat ongeschoolde arbeid grotendeels vervangen werd door geschoolde. Voortaan zou de recrutering dan ook gericht zijn op geschoolde arbeiders, specialisten en technici.

De rationalisering van de spoorwegactiviteiten ging bovendien gepaard met een gestadige vermindering van het aantal personeelsleden, en zulks tot in 1969 toen de personeelsbezetting, met 55 554 eenheden, een dieptepunt bereikte.

Op dat ogenblik slaat de trend om. De veroudering van het personeel die stilaan merkbaar wordt en de vervanging ervan die daaraan inherent is, doen scherpe problemen rijzen. De personeelssterkte die tot dan toe geleidelijk daalde, begint opnieuw even geleidelijk te stijgen. Zo zijn er 56 685 spoor mannen in 1970, 58 846 in 1971 en 60 414 in 1975.

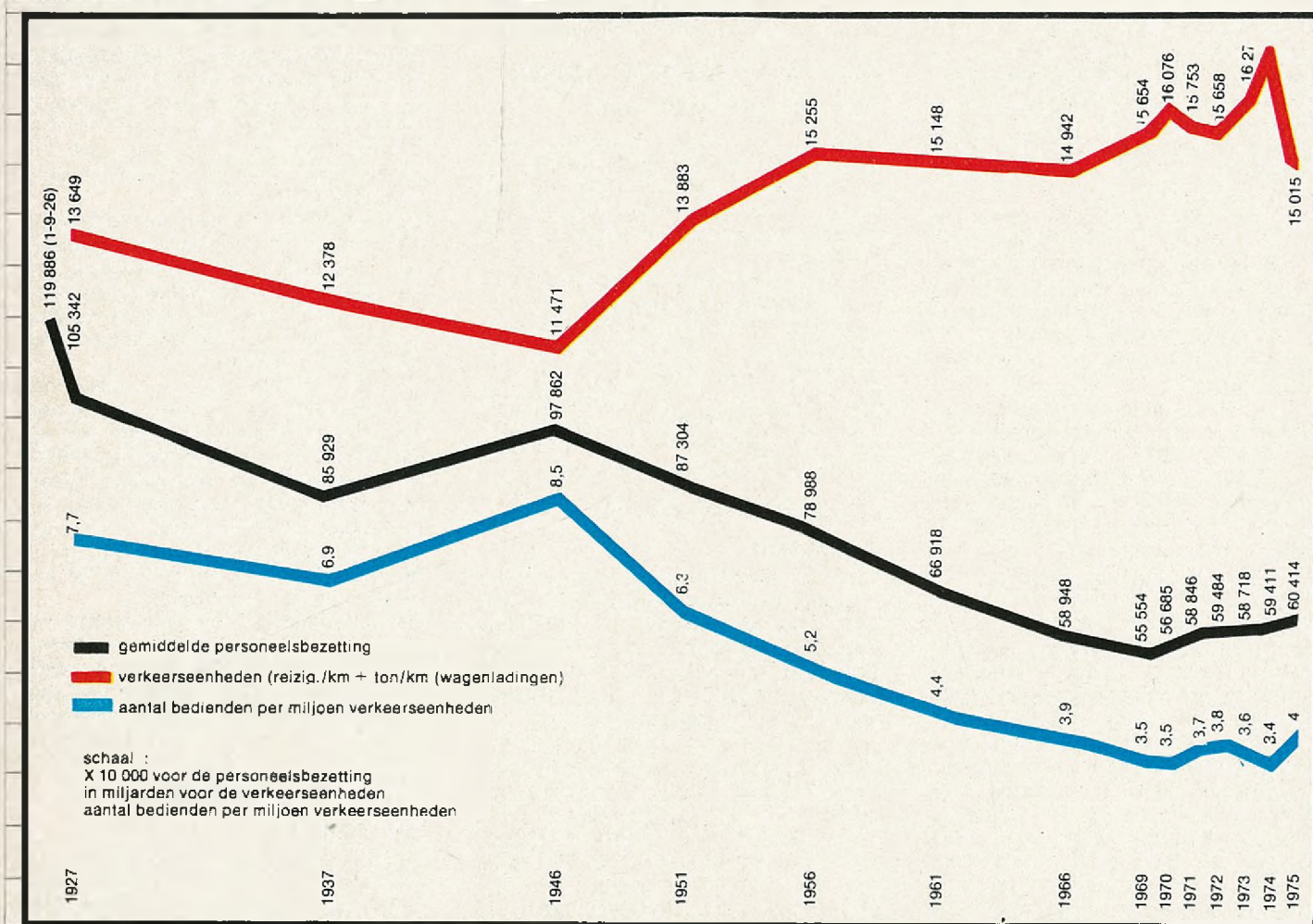
Op de grafieken die wij hierbij publiceren, is die evolutie duidelijk merkbaar ; ze geven tevens de relatie aan die er bestaat tussen het personeelsbestand, het aantal reizigers/kilometers en het aantal ton/kilometers.

oude en nieuwe beroepen

Sommige beroepen die in de pioniers-tijd onmisbaar waren, zijn verdwenen onder de druk van de verotechnisering en de daarmee gepaard gaande wijziging van de exploitatiemethodes. Ter illustratie van dat verschijnsel zouden we misschien kunnen vragen wie er nog een remmer, gasfitter, lampenist, stoker, vlampijpdoorsteker, wagenmaker, mandenmaker, touwslager, zadelmaker, daklegger, kolenlader of dies meer, kent.

Al die beroepen zijn het slachtoffer geworden van de vooruitgang. Maar zoals dat in het leven wel meer gebeurt « zijn er die gaan en zijn er die komen » zoals de geneesheer, de verpleegster, de sociale assistente, de hostess, de programmeur, de technicus in de ruimste betekenis van het woord de bestuurder elektrische

vergelijking : gemiddelde personeelsbezetting/verkeerseenheden



tractie, om er maar enkele te noemen. De toepassing van de doorlopende rem bij het goederenmaterieel, de elektrificatie, de dieseltractie, de afschaffing van de stoomtractie, het vervangen op sommige lijnen of gedeelten van lijnen van treinen door autobussen, de aanpassing van de werktuigen en het gereedschap, de herinrichting van de werkplaatsen, de mechanisering van de administratie, de instelling en de ontwikkeling van de geneeskundige en de sociale diensten, enz... maakten het mogelijk om progressief het aantal personeelsleden alsook de verscheidenheid

van de beroepen aan de wisselende noodwendigheden aan te passen.

Nog even als illustratie : in 1926 startte de NMBS met 119 886 eenheden, verdeeld over ongeveer 310 verschillende beroepen ; sedert 1.1.76 worden 269 beroepen uitgeoefend door 59 931 spoor mannen.

Al die wijzigingen zijn, in 50 jaar tijd zoals gezegd, geleidelijk aan gebeurd, steeds in nauwe samenwerking met de erkende vakbonden en met als bestendige zorg geen enkel personeelslid ook maar enigszins te benadelen.

Vijftig jaar NMBS ! Heel wat is er

in deze periode veranderd en op bepaalde ogenblikken waren de sombere voorspellingen inzake de toekomst en de leefbaarheid van de spoorweg niet uit de lucht. Op dit ogenblik waait er evenwel een gunstiger wind en zelfs de meest voorzichtige prognose ziet na het — hopelijk vlugge — einde van de thans heersende economische recessie, een bloeiend tijdperk voor het openbaar vervoer aanbreken.

Laten wij zorgen dat wij daarop voorbereid zijn.

M. Vervoort