

van de wettelijke regeling van 1927, alsmede een Deensch overzicht, hetwelk wij doen volgen:

Het autoverkeer in Denemarken is geregeld bij de wet van 4 Juli 1927. Volgens deze wet is de exploitatie van autodiensten gebonden aan een door de Overheid in den regel voor 5 jaar verleende vergunning. Voorwaarde voor de verleenning van de vergunningen voor autobusdiensten is, dat alle belanghebbende autoriteiten geen bezwaar tegen de verleenning hebben. Kan overeenstemming hieromtrent niet bereikt worden, dan beslist de Minister van Openbare Werken.

De Deensche Staatsspoorwegen hebben bij de verkrijging van autodiensten in het algemeen de volgende methode toegepast: er werd een plan opgesteld voor de verkrijging van de belangrijkste autolijnen. Dit waren de z.g. parallelle lijnen over groote afstanden en de lijnen, die plaatsen verbonden, die reeds een spoorwegverbinding bezaten. Dit plan omvatte ongeveer 10 % van de totale (800) lijnen. Deze lijnen waren voor

de spoorwegen van belang en vertegenwoordigden overigens, ten aanzien van het materieel en van de inkomsten, een grooter percentage van het totaal dan overeenkomt met hun lengte.

De Staatsspoorwegen verzochten volgens dit plan te rechter tijd voor den afloop van de loopende vergunning aan de plaatselijke overheid een vergunning voor de gewenschte lijn en wanneer nu slechts een van de in de wet genoemde autoriteiten de Staatsspoorwegen ondersteunde, en dat was steeds het geval, kreeg — zooals boven opgemerkt is — de Minister de aanvraag voorgelegd. Deze beschikte in dat geval ten voordeele van de Staatsspoorwegen. Wanneer aldus de vergunning verleend was, kostte het weinig moeite om tegen billijke voorwaarden het materieel te verkrijgen.

Uit de kaart op blz. 211 blijkt welk een groot net de Deensche Spoorwegen op deze wijze in handen kregen. Zij bezitten thans 67 lijnen ter lengte van 2766 km.

Tien jaren Exploitatie door de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

A.J. — Onder dezen titel verscheen onlangs een brochure, die de N.M.B.S. in de industriële wereld verspreidde ter herdenking van haar tienjarig bestaan. De bedoeling was niet alleen hiermede een historisch werkje het licht te doen zien — want van een ware geschiedkundige ontwikkeling kan er in den loop van een decennium nauwelijks sprake zijn — maar ook de aandacht te vestigen op de talloze verbeteringen, welke de exploitatie in deze tien jaar onderging, en op deze wijze te trachten in den hardnekkigen strijd, die heden door de vervoermiddelen onderling wordt geleverd, een weinig terrein te winnen of althans te heroveren. Deze publicatie wijst ook eens te meer op de wettelijke gebondenheid, waaronder de spoorwegen te lijden hebben en die hun verweer in den concurrentiestrijd in vele gevallen aan verlamming blootstelt.

Vooreerst worden eenige bijzonderheden gegeven over den aard en de rol der maatschappij, die den 1sten September 1926 van den Belgischen Staat de exploitatie der spoorwegen overnam¹⁾. Ten einde de in dat jaar heerschende financiële crisis te kunnen bekampen, werd het geheele spoorwegnet, dat als staatsbezit op een waarde van 11 miljard frank werd geschat, aan een maatschappij overgedragen, welke in ruil hiervoor het Rijk een zeker aantal acties ter beschikking stelde; een groot deel hiervan werd op de beurs verhandeld: de Staat verzekert interest en delging, maar behoudt anderzijds het meerendeel der aandelen in zijn bezit. Met de stichting der maatschappij beoogde men ook het net op echt industriële wijze te exploiteeren — hetgeen bij staatsbeheer onmogelijk bleek te zijn — en het tegelijkertijd in een zekere mate te onttrekken aan de wisselende lotgevallen van een ministerie.

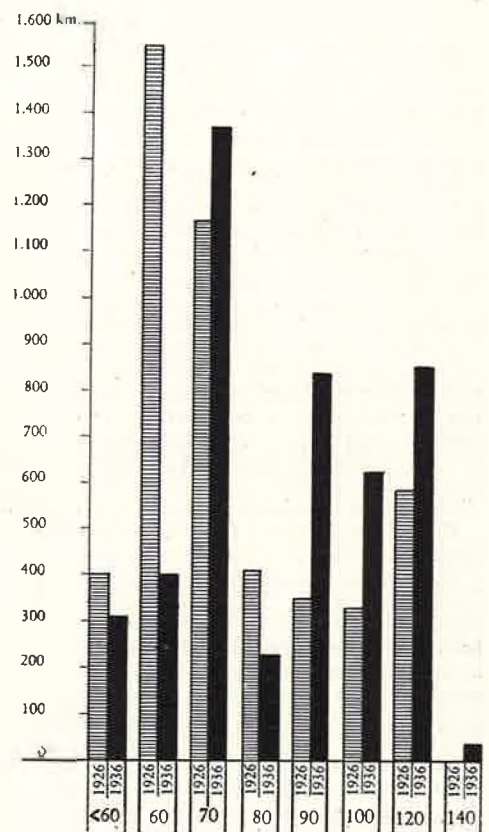
Niettegenstaande dit alles heeft de Staat toch nog talrijke controle-middelen behouden, zoowel op administratief als op financieel en technisch gebied. Aldus wordt de Raad van Beheer, die weliswaar een groote zelfstandigheid en een uitgebreide macht bezit, voorgezeten door den Minister van Verkeerswezen, wanneer deze het noodig acht de vergaderingen bij te wonen. Belangrijke contracten en aankopen worden door den minister goedgekeurd; deze mag ook verlaging der tarieven eischen en zich tegen verhooging verzetten; hij regelt de politie. Hoewel de jaarlijkse begroting niet aan de Kamers behoort te worden voorgelegd, worden de balans en de winst- en verliesrekening aan de wetgevende macht ter kennis gebracht.

Onder de verbeteringen, welke het nieuwe stelsel invoerde, noemt men vooreerst het scheppen van een verjongden geest onder het personeel, zoowel wat betreft de manier, waarop de loopende zaken worden behandeld, als de wijze van optreden tegenover het publiek: de mentaliteit van staatsambtenaren maakte plaats voor meer moderne en commercieele opvattingen. Ook in de organisatie der verschillende diensten kwamen industriële werkmethode in zwang: concentratie en rationalisatie werden het wachwoord. De boekhouding werd op mechanische leest geschoeid. Op het personeel werd bespaard en hoewel men aanneemt, dat onder de exploitatiekosten ongeveer een derde in dezelfde mate verandert als het vervoer, terwijl de inkomsten heelemaal evenredig zijn hiermee, is het nochtans der maatschappij in den loop der crisis-jaren gelukt de uitgaven ten naastenbij met de ontvangsten te doen samenvallen. Van 1926 tot 1936 daalde het aantal ambtenaren en beambten van 105.000 tot 77.000.

Ondanks de jaren van economische inzinking, breidde het net zich met 60 km uit²⁾; 160 nieuwe stopplaatsen en goederenkantoren werden voor het publiek opengesteld. Op zekere lijnen, waarop zeer weinig vervoer

plaats vindt, werd de exploitatie zeer vereenvoudigd, voornamelijk wat betreft stationsbediening, seingeving en overwegbewaking; in dit geval verkeerden 1.157 kilometer lijn op een totaal van 4.854. Het aantal reizigerstreinen steeg; van 2.375 treinen per dag kwam men op 3.591, waarbij natuurlijk de gemiddelde tonnenlast omgekeerd verminderde; op de voornaamste verbindingen werd het aantal treinen verdubbeld: Brussel—Antwerpen 175 in plaats van 88; Brussel—Gent 102 in plaats van 59; Brussel—Charleroi 72 in plaats van 35 treinen.

Zoowel door een rationeeler gebruik der locomotieven³⁾ als door de vermindering van de lengte der treinen en de verbeteringen aan het spoor konden de rijtijden in hooge mate worden verkort, zooals kan blijken uit onderstaande tabel.



Baanvak	Afstand in km	1926		1936		Opmerkingen
		Rijtijd	Gem. snelh.	Rijtijd	Gem. snelh.	
Brussel—Antwerpen	45	40'	67 km/h	29'	93 km/h	vlaktelij
Brussel—Oostende	115	96'	72 "	77'	90 "	vlaktelij
Brussel—Bergen	61	53'	69 "	38'	96 "	vlaktelij
Brussel—Charleroi	56	58'	58 "	42'	80 "	
Brussel—Aarlen	198	211'	56 "	162'	73 "	berglij
Brussel—Luik	100	89'	67 "	75'	80 "	

De verbetering aan het spoor spreken het duidelijkst uit bovenstaande afbeelding, waarvan iedere kolom (in twee deelen gesplitst om den toestand vóór en na het decennium te doen uitkomen) de samengestelde lengte aanduidt van de lijnen, waarop de op den ondersten regel aangeduide hoogste snelheden worden toegestaan.

Het rollend materieel werd in hooge mate gemoderniseerd: 1.500 stalen rijtuigen werden in dienst gesteld, evenals 67 motorrijtuigen (58 enkele, 1 dubbele en 8 drie-wagentreinen) met stoom-, Diesel- of Diesel-electrische aandrijving; 1.000 oude locomotieven werden uit het bedrijf verwijderd, 33 werden gebouwd.

³⁾ Zie het artikel *Machine tot het berekenen der rijtijden van treinen* in *Spoor- en Tramwegen*, 1 Sept. '36, blz. 427.

¹⁾ Onder de spoorwegen met normale spoorwijdte maken geen deel uit van het net der maatschappij: de lijnen Givet—Namen—Luik, Erquelinnes—Charleroi en Quévy—Bergen (Nord-Belge), de lijn Hirson—Chimay—Hastière (Compagnie de Chimay) en Mechelen—Ter Neuzen. Sedert 1926 werd de lijn Gent—Selzaete overgenomen en Brussel—Tervuren voor electricificatie afgestaan.

²⁾ Verschil van bijgekomen en afgestane of opgeheven lijnen.

Ook op het gebied der goederentreinen vond groote vooruitgang plaats: enerzijds werd de benutting van de trekkracht der locomotieven verbeterd, zoodat de gemiddelde treinlast van 518 tot 635 kon worden opgevoerd, anderzijds werd de maximumsnelheid, dank zij de invoering der doorgaande rem, van 45 op 70 km/h gebracht voor de gewone treinen en van 70 op 85 voor de ijsgoedtreinen. Het aantal besteldiensten werd verdubbeld en in het bereik gebracht van 1.300 gemeenten, tellende samen 6 miljoen inwoners. Bovendien werd een duizendtal laadkisten in gebruik genomen. Met dit alles werd niet alleen de vervoertijd verkort, doch ook de behandelingen werden bespoedigd; aangaande de stukgoederen kan nu vrijwel zonder uitzondering gezegd worden: „heden verzonden, morgen afgeleverd”. Talrijke extra-lage tarieven werden voor bijzondere goederensoorten ingevoerd teneinde de crisis of de concurrentie te kunnen bestrijden; bovendien werd op 20 Januari 1935 op bevel der toenmalige regering een algemeene verlaging van 10% opgelegd, welke nu pas weer werd opgeheven.

Onder de verbeteringen aan den bovenbouw zijn o.a. vermeldenswaard: de grondige wijzigingen van het tracé der sporen, die op talrijke plaatsen (vooral in vertakkingen) een aanmerkelijke verhooging der snelheid mogelijk maakten; de nieuwe organisatie van het onderhoud; de lichtseinen bij dag en bij nacht, welke op twee lijnen werden ingevoerd; de herhaling van den stand der seinen op de locomotief; de beveiliging der onbewaakte overwegen.

Zestien nieuwe stationsgebouwen werden opgetrokken of zijn in aan-

bouw. Daarenboven werden op 7 plaatsen bestaande gebouwen gemoderniseerd; daar deze proeven uitstekend slaagden, werd besloten in de e.k. jaren 600 stationsgebouwen met bescheiden middelen te verfraaien. Langzamerhand werden hooge perrons aangelegd langs de stationssporen.

Ook over de personeelaangelegenheden wordt in de brochure eenige uitleg gegeven, waaruit o.a. blijkt, dat de van het staatsbedrijf overgenomen ambtenaren hun vaste benoeming hebben behouden, terwijl voor het personeel, dat na 1926 in dienst trad, een regeling getroffen werd, die aan de maatschappij meer vrijheid van handelen overlaat. Eenige woorden worden nog gewijd aan de sociale maatregelen.

Op financieel gebied blijken de jaren 1926⁴⁾ tot 1930 een tegoed van 1.637 miljoen frank te hebben overgelaten en de jaren 1931 tot 1936 een totaal tekort van 823 miljoen. Van de winst werden 1.540 miljoen uitgekeerd aan de aandeelhouders (het Rijk ontving als zoodanig 1.155 miljoen) en 81 miljoen aan het personeel. Het verlies werd tot een bedrag van 445 miljoen door de reserve goed gemaakt, terwijl de overblijvende 378 miljoen in de winst- en verliesrekening wachten op een regeling; tot heden echter werd de staatskas niet aangesproken tot dekking van het tekort. De vermindering der uitgaven, welke uitsluitend aan bezuinigingsmaatregelen toe te schrijven is, wordt op 350 miljoen frank geraamd.

⁴⁾ Het tijdsverloop van 1 September 1926 tot 31 December 1927 wordt beschouwd als vormende één dienstjaar.

Omvang van het vervoer van Reizigers en Goederen op de Nederlandsche Spoorwegen in de jaren 1880 tot en met 1935.

V. — Sedert 1880 verschenen in het Jaarverslag van den Verein D.E. jaarlijks de gegevens der aantallen reizigerskm en tonkm N.S. Daarom beginnen wij hier met 1880; van vorige jaren zijn deze waarden niet bekend. Genoemde Verslagen verschenen tot en met 1913. Zij worden sedert 1926 vervolgd in de rapporten van de Union I.C. In laatstgenoemde verslagen geven echter N.S. het aantal tonkilometers niet meer aan. En toch is het bij een vergelijking der 56 jaren noodig, geen reizigers en tonnen vast te stellen, doch reizigerskm en tonkm, omdat eerstgenoemde in de Vereinstatistiek bij het binnenlands rechtstreeksch verkeer tot de fusie in 1917 twee of meer malen worden geteld in de optelling van het vervoer der verschillende spoorwegmaatschappijen, zegge N.S., H.S., N.C.S., N.R.S. en N.B.D.S. Vervolgens zijn de tonkm sedert 1926 hier afgeleid uit de aantallen tonnen, waarbij aan de hand van steekproeven de gemiddelde afstand per ton op 110 km is aangenomen.

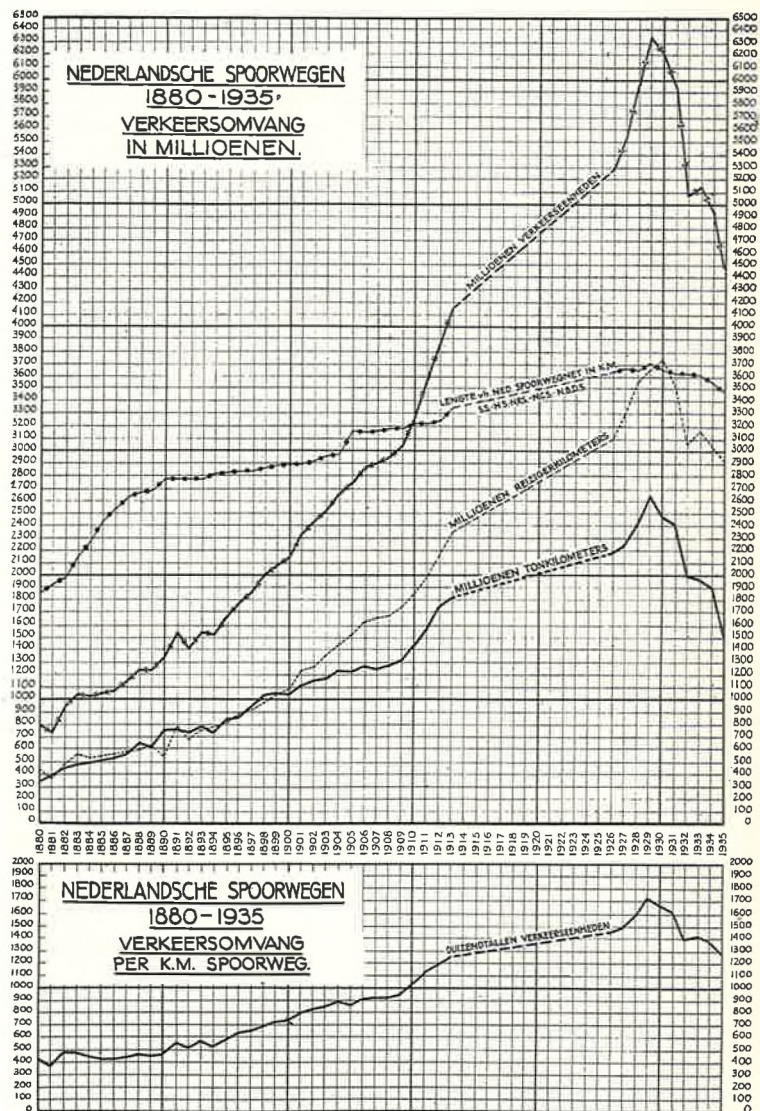
Ten slotte zijn de jaarlijksche twee getallen van reizigers- en goederenvervoer samengesteld als gelijkwaardige verkeers-eenheden; en laatstgenoemden zijn daarna teruggebracht tot eenheden per km spoorweg. (In zake de onderlinge waardeering van een reizigerskm en een tonkm moge worden verwezen naar *Econ.-Stat. Berichten* van 15 April 1936 bladz. 287, en van *Spoor- en Tramwegen* van 9 Juni 1936 bladz. 277).

In de jaren 1890 t/m 1917 heerschte het stelsel van het gemeenschappelijke gebruik van sommige lijnen (running power); bij het bepalen van het aantal km telde ieder bedrijf deze spoorwegen bij het zijne, zoodat deze lijnen dubbel werden geteld; daarom is het totaal der netten met de lengte der lijnen in medegebruik eenmaal verminderd.

Het bovenstaande diene ter toelichting van bijgaande grafische voorstelling.

Sedert 1900 is het reizigersverkeer sterker gestegen dan het goederenvervoer, doordat het totale goederenvervoer in den lande niet of weinig door de totale stijging der verkeersmiddelen wordt bevorderd, en vooral doordat waterweg en openbare weg meer dan ooit concurreeren. Sedert 1929/30 dalen reizigers- en goederenvervoer N.S. Het laat zich aanzien, dat het goederenvervoer sedert 1937 het tekort eerder zal inhalen dan het reizigersverkeer.

Het totale treinvervoer was in 1929 achtmaal zoo groot als in 1880, en per km spoorweg viermaal zoo groot, zegge 800—6300 miljoen eenheden, en 400—1700 duizend eenheden; het



aantal inwoners is in deze halve eeuw verdubbeld, en het spoorwegvervoer per km spoorweg en per inwoner eveneens. Tusschen 1913 en 1936 zijn geen voldoende gegevens bekend, zoodat deze geheel zijn weggelaten.