

DE SPOORWEGTEKORTEN

EEN BEDRIJFSECONOMISCHE
ANALYSE VAN HET SPOOR-
WEGBEDRIJF IN NEDERLAND

DOOR

A. M. GROOT

EC. DRS.



1 9 3 6

NIJGH & VAN DITMAR N.V. ROTTERDAM

INHOUD.

Inleiding	Blz. 5
-----------------	--------

HOOFDSTUK I.

De schrikbarende lijnen	9
§ 1. De oorlogswinst der spoorwegen. — Bespreking van de ontwikkeling der rendabiliteit in de jaren 1914—1919	12
§ 2. In vier jaar f 88 millioen te kort. — Bespreking resultaten 1920—1923	17
§ 3. Een welvarend spoorwegbedrijf. — De positie in de jaren 1924—1929	22
§ 4. Het begin van de groote tekorten. — Bespreking uitkomsten 1930—1934	26
§ 5. Wat zal 1935 brengen?	49

HOOFDSTUK II.

Waarom de Staat moet bijbetalen	51
§ 1. De overeenkomst van 1890. — De naastingsverplichting, de naastingsvoorwaarden	51
§ 2. Waarom geen Staatsexploitatie? — Bespreking van de motieven, die aanleiding waren tot oprichting van een gemengd bedrijf	57
§ 3. Exploitatie op Staatskosten. — Bespreking overeenkomst 1920	59
§ 4. In 1925—1928 optimistische verwachtingen voor de toekomst — Gunstige uitkomsten 1925 en volgende jaren leiden tot overbelasting bedrijfsrekening spoorwegen bij reorganisatie afschrijvingen	65
§ 5. De lijdensweg van het Spoorwegpensioenfonds. — De groei van het tekort met rente op rente, de beleggingspolitiek, zijn liquiditeitsmoeilijkheden pensioenfonds te vreezen?	80
§ 6. De knoop niet doorgehakt. — Het vraagstuk van het doode kapitaal en van het tekort pensioenfonds onvoldoende opgelost	90
§ 7. Ook thans nog onbetaalde diensten. — Defensiebelangen, afsluiting spoorwegovergangen	98

HOOFDSTUK III.

De ontwikkeling van het spoorwegbedrijf	99
§ 1. De capaciteit van het rollend materieel	100
a. personenmaterieel	100
b. goederenmaterieel	104
c. tractiematerieel	108
§ 2. De intensiteit van het verkeer	109
a. aantal reizigers	109
b. vervoerde tonnen	113
c. aantal treinkilometers	118
§ 3. Vervoercapaciteit en werkelijk vervoer	120
§ 4. De geïnvesteerde kapitalen. — Ontwikkeling van de kapitaalsinvestatie	125

	Blz.
§ 5. Zal het spoorwegkapitaal nog ooit worden geamortiseerd? — De verhouding van afschrijvingen en boekwaarde	132
§ 6. De invloed van de inkrimping van het rollend materieel op den stand van de kapitaalrekening	138
§ 7. Hoe de lasten van rente en afschrijving thans zijn verdeeld. — Bespreking verschil afschrijving volgens annuïteitenstelsel en afschrijving vast percentage.....	146

HOOFDSTUK IV.

Loon- en tariefpolitiek	151
§ 1. Loonpolitiek. — De beteekenis van de loonen als kostenfactor, de samenhang van spoorwegloonen en kosten van levensonderhoud..	151
§ 2. Tariefpolitiek	157
a. Reizigerstarieven, de eenvormigheid in de tarieven, het verband met de kosten van levensonderhoud.....	157
b. Goederentarieven	161

HOOFDSTUK V.

De crisis en het spoorwegbedrijf	164
§ 1. De conjunctuercijfers en de vervoercijfers van de Nederlandsche Spoorwegen	164
§ 2. De afrooming van het verkeer	176
§ 3. Het buitenlandsche goederenvervoer	179
§ 4. De vermindering van het buitenlandsch vervoer in de verschillende goederencategorieën.....	184

HOOFDSTUK VI.

De rendabiliteitspositie der spoorwegen	187
§ 1. De uitkomsten van 1914—1934. — Overzicht van het werkelijk resultaat, ongerekend extra afschrijvingen, stortingen tekort pensioenfonds e.d.	187
§ 2. Een gezuiverde bedrijfsrekening over 1934. — Ontlasting van de rekening van gemeenschappelijke baten en lasten van bedragen, die ten laste van het Staatsbudget behooren te komen, toepassing annuïteitenafschrijving	189
§ 3. Is <i>f</i> 100 miljoen het minimum kostenniveau? — Bewijs, dat bij handhaving van het huidige loonniveau en den bestaanden exploitatieplicht de kosten niet zullen dalen tot een bedrag dat ver beneden <i>f</i> 100 miljoen ligt	201
§ 4. Wat kan het reizend publiek betalen voor de spoorwegdiensten? — Beteekenis van de gedaalde koopkracht	209
§ 5. Dragen de spoorwegtekorten een permanent karakter? — Rechtvaardigt de beschikbaarheidsnuttigheid het voortbestaan ook bij blijvende tekorten? Welke voordeelen zijn te verwachten van vermindering der concurrentie auto—trein met het doel, om de kosten der spoorwegexploitatie weer te brengen binnen de grenzen der voor reis- en vervoerdoeleinden beschikbare koopkracht?	215
Slotbeschouwing	220