

De Belgische Buurtspoorwegen*)

DOOR

LIONEL WIENER,

Gedelegeerde van den Belgischen Minister van Economische Aangelegenheden, Adviseerend Ingenieur der Belgische staatsspoorwegen.

Men kent over het algemeen de reusachtige ontwikkeling van het Belgische spoorwegnet dat, met betrekking tot de oppervlakte van het land, wel het dichtste ter wereld is. Maar minder schijnt men op de hoogte te zijn van het merkwaardige net van secundaire lijnen, waarvan het land is voorzien.

Hoewel de groote spoorwegen wel het belangrijkste vervoermiddel mogen genoemd worden, dringen zij toch niet overal door, en het is noodig, ze aan te vullen door zij-lijnen, welke doordringen tot het binnenland, teneinde er de landbouw- en de bewerkte produkten te halen, ofwel er de grondstoffen en produkten, noodig voor landbouw en nijverheid, aan te voeren. Hoe grooter de uitbreiding van dit secundaire net is, des te belangrijker zullen de voordeelen zijn waarvan de producenten van welke categorie ook zullen kunnen profiteren, en des te lager ook zullen de prijzen zijn, betaald door de verbruikers.

Ieder land heeft, sedert ettelijke jaren, naar middelen gezocht om dit net van secundaire lijnen uit te breiden, en in Nederland vooral bestaat een zeer uitgestrekt net van stoomtramwegen en uit economische overwegingen aangelegde lijnen, dat werkelijk goede diensten bewezen heeft.

Maar nergens ter wereld is het vraagstuk systematischer en vollediger bestudeerd dan in België. Men heeft de meest uiteenlopende stelsels beproefd om de uitbreiding van deze kleine lijnen te bevorderen; ieder land heeft het zijne en dikwijls zelfs zijn er verschillende stelsels na elkander ingevoerd. België echter heeft het geluk gehad, in den beginne reeds een praktisch systeem te vinden, dat den weg baant voor eene belangrijke uitbreiding, en de praktijk heeft de mogelijkheid van een zoodanige uitbreiding bewezen. Daarom mag het interessant heeten, dit systeem in groote trekken te beschrijven.

Sedert verscheidene jaren is de groote meerderheid der hoofdspoorwegen in handen van den staat, die ze zelf exploiteert. Het is dan ook natuurlijk, dat het openbaar gezag in ruime mate meegewerkt heeft tot den aanleg der buurtspoorwegen. Daarenboven besliste men, toen de aanleg van dit nieuwe net door eene wet geregeld werd, van den beginne af, het te verdeelen over het gansche land, en niet eerst hier en daar een gedeelte aan te leggen, zooals men gewoon was geweest te doen en hetgeen het nadeel had, dat allereerst eenige lijnen werden aangelegd, die onmiddellijk een loonnende exploitatie beloofden, waardoor dan de constructie der andere lijnen werd verwaarloosd.

Daarbij kwam dat men, werkend op de Belgische manier, uniformiteit kon brengen in de constructie en de exploitatie, hetgeen later vruchten zou dragen. Dit plan werd als volgt uitgevoerd:

Een wet van 1885 stelde eene maatschappij in, genaamd „Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen”, die het net der buurtspoorwegen moest aanleggen. Elke lijn had haar eigen, afzonderlijk kapitaal, aan welks vorming de Staat mag deelnemen voor hoogstens de helft, particulieren voor hoogstens 2 pCt. en de Provincie en de Gemeenten voor de rest. Dit stelsel biedt zeer vele voordeelen. Allereerst maakt het mogelijk, er alle particulieren en het geheele publiek gezag in zijn verschillende vormen bij te interesseeren. Zoodoende heeft iedereen er belang bij, dat de lijn aangelegd wordt onder de best

mogelijke voorwaarden; niemand echter heeft er belang bij, haar aan te leggen indien zij niet in eene werkelijke behoefte voorziet.

Voorts wordt, daar elke lijn dan uitsluitend lokaal is, de vorming van het kapitaal daardoor vergemakkelijkt. Ten slotte is het den Staat en de Provinciën toegestaan, hunne inschrijving te voldoen in 90 annuïteiten.

Het tweede belangrijke kenmerk dezer buurtspoorwegen is, dat de Nationale Maatschappij ze niet zelf exploiteert. De lijnen van éézelfde streek zijn meestal gegroepeerd en worden geëxploiteerd door een afzonderlijke exploitatiemaatschappij. Op die manier vermijdt men alle bezwaren, verbonden aan een exploitatie door den Staat, of aan een centrale exploitatie door één enkel lichaam, dat slecht op de hoogte is van de verschillende zoo uiteenlopende behoeften van iedere lijn afzonderlijk. Dit is vooral van belang voor de lijnen van deze categorie, die bovenal eene zeer economische exploitatie vereischen.

Anderzijds heeft de Nationale Maatschappij centrale bureelen waar zij de technische exploitatie van haar gansche net bestudeert. Zij is het, die elke lijn construeert, die haar volledig met allerhande materiaal uitrust; alleen als dit voltooid is, draagt zij de exploitatie aan den speciaal daarmee belasten exploitant over.

Noteeren wij daarbij nog dat, in geval een buurtspoorweg voorsteden aan eene groote stad verbindt, het dikwijls gebeurt, dat de exploitatie dezer lijn aan de tramwegmaatschappij dezer stad opgedragen wordt. Indien de buurtspoorweglijn dezelfde route volgt als een particuliere spoorweglijn, dan wordt de exploitatie vaak aan deze laatste opgedragen; o. a. is dit het geval met verschillende lijnen, geëxploiteerd door den „Chemin de fer du Nord-Belge.”

In geval de exploitatie der lijn met verlies gepaard gaat, zoo kan de maatschappij nieuwe fondsen op haar eigen risico voorschieten, met de bedoeling, deze fondsen uit toekomstige winsten terug te betalen. In geval het deficit aanhoudt gedurende drie opeenvolgende jaren, of in geval de winst gedurende jaren minder bedraagt dan van wat noodig is om als rente van het kapitaal uit te keeren, zoo kan de Maatschappij een einde maken aan de exploitatie der lijn. Dit is logisch, daar men in dit geval tot de conclusie moet komen, dat de lijn van geen „publiek belang” is en dat het kapitaal der Maatschappij in eene andere onderneming nuttiger kan worden aangewend.

Onze bedoeling is niet, hier eene technische studie te geven van dit net, maar enkel om de aandacht te vestigen op de meest in het oog loopende kenmerken. Over deze punten zullen wij dus niet langer uitwijden.

Maar toch is het van belang, een blik te werpen op de huidige positie der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

Op 31 December 1913 waren 159 lijnen aangelegd en in exploitatie. Hare totale lengte bedroeg 4095 kilometer, dit is ongeveer die van alle groote spoorwegen. Teneinde vergelijkingen mogelijk te maken, zij aan deze gegevens gevoegd, dat op 31 December 1912 de bevolking van België 7.571.000 zielen bedroeg en de oppervlakte des lands 2.945.000 Hectaren was.

Aldus waren er 6,46 kilometers lijn, waarvoor vergunning was verleend, per 10,000 inwoners en 1661 kilometers lijn waarvoor vergunning was verleend per vierkante myriameter (100 vierk. kilometer); want buiten de lijnen, die reeds in exploitatie waren, waren nog 46 lijnen in aanleg, met eene lengte van 785 kilometers.

*) Deze bijdrage kon wegens plaatsgebrek niet opgenomen worden in ons vorig (Belgisch) nummer.

Indien men bedenkt, dat die reusachtige uitbreiding bereikt werd in een tijdperk van 27 jaar, dan mag dit resultaat wel merkwaardig heeten.

De spoorwijdte der lijnen is niet overal dezelfde. Als stelregel heeft men een breedte van 1 meter genomen, maar drie lijnen hebben dezelfde spoorwijdte als de groote spoorwegen, om het verkeer harer wagens zonder overlading mogelijk te maken, en 13 lijnen) meer dan 500 kilometers) zijn aangelegd op dezelfde spoorwijdte als die der Nederlandsche stoomtramwegen, om het den treinen mogelijk te maken, hunne reis over de grens voort te zetten zonder overlading van passagiers of goederen. Men ziet dus, hoe men eraan vastgehouden heeft, zich te voegen naar de lokale behoeften, zelfs wat de spoorwijdte betreft. Hetzelfde doet zich voor bij de drijfkracht; hoewel men in beginsel den stoom als drijfkracht aangenomen heeft, neemt men zijn toevlucht toeh tot de electriciteit overal waar men er belang bij heeft zulks te doen. Er worden dan ook 24 lijnen geëxploiteerd met electricische drijfkracht en 14 andere hebben een gemengden dienst, electriciteit of stoom.

Merken wij nog terloops op, dat de Maatschappij geen volledig monopolie heeft voor spoorlijnen van dien aard. Maar er bestaan slechts 7 lijnen, die aan particuliere maatschappijen toebehooren en haar geheele net heeft niet meer dan 70 Kilometer lengte.

Op 31 December 1913 bedroeg het volledig kapitaal der geconcessioneerde lijnen 371.000.000 francs en de verdeling der aandeelen onder de verschillende deelnemers was de volgende:

Staat 44,1 pCt.; Provinciës 27,9 pCt.; Gemeenten 26,8 pCt.; Particulieren 1,2 pCt.

De Maatschappij geeft 3 pCt. obligaties uit. Het dividend der lijnen is natuurlijk veranderlijk en beweegt zich gewoonlijk tusschen 2 en 3 pCt, met af en toe

eene gevoelige daling, daar het van 3,21 pCt. in 1904 gezakt is op 2,82 pCt. in 1913. Maar, naast dit geldelijk resultaat, moet men niet vergeten de merkwaardige ontwikkeling van het land, waarin de buurtspoorwegen een zoo belangrijk aandeel hebben. En dit is juist het belangrijke punt.

Eén cijfer zal gemakkelijk doen begrijpen, hoe nuttig werk deze exploitatie doet: het is voldoende te vermelden, dat er meer dan 500 industrieele zijlijnen aan de lijnen der Maatschappij verbonden zijn.

Met inbegrip van het in aanbouw zijnde materiaal, werd de dienst verricht door:

764 lokomotieven, 2520 reizigerswagens, 8080 goederenwagens, 610 electricische motorwagens, 510 electricische aanhangwagens.

Op den bovengenoemden datum, had het net der buurtspoorwegen van de Maatschappij een volledige lengte van 4.952 kilometers; dat der groote spoorwegen: 4.722 KM. Beide resultaten zijn even merkwaardig!

Een prachtig bewijs voor de levenskracht der buurtspoorwegen kan gevonden worden in het feit, dat er op het huidige oogenblik nog een honderdtal nieuwe lijnen in studie zijn, met een lengte van ongeveer 1.500 nieuwe lijn-kilometers!

Eén opmerking nog, alvorens te eindigen. Terwijl de groote spoorwegen in België betrekkelijk weinig geleden hebben van de Duitsche bezetting, is dat niet het geval met de buurtspoorwegen; honderden Kilometers spoor zijn vernield geworden door den bezetter, en een belangrijke hoeveelheid materiaal, in het bijzonder al de zware lokomotieven, is door hem weggevoerd. In dit opzicht is er dus na het herstel een reusachtige taak te vervullen, een taak echter, die, dank zij de bewonderenswaardige levenskracht van België, in zeer korten tijd tot een goed einde gebracht zal worden.