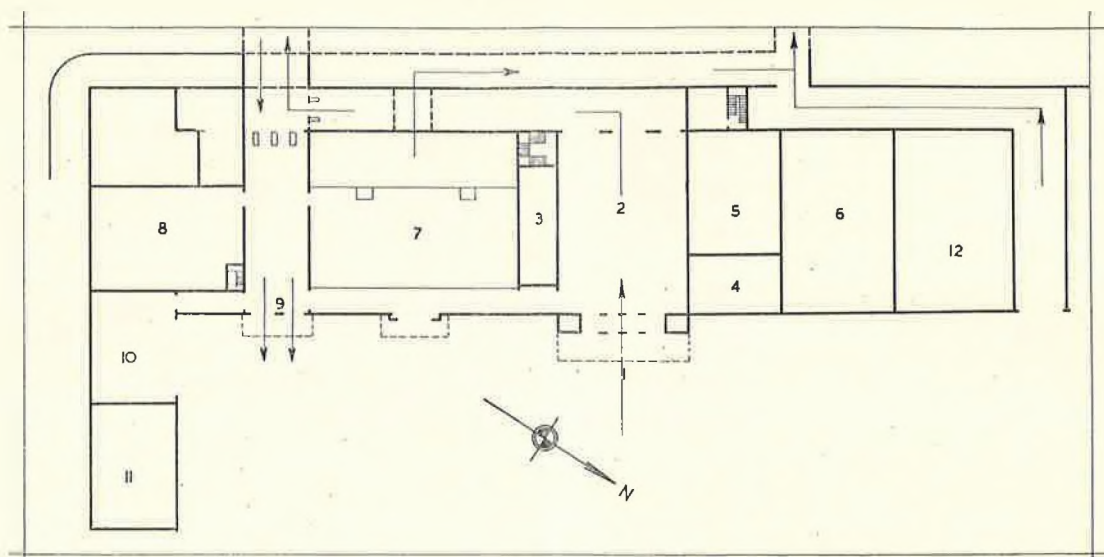


gekozen. Dit fresco is des te sprekender doordat de kunstenaar er personages uit de streek heeft in opgenomen waarvan in de geschiedenis, in legenden en in de folklore gewag wordt gemaakt.

Naar het woord van den reporter van een groot Brusselsch blad, mogen wij zeggen dat :
 « De versiering van het nieuw station van Brugge een prachtig excuus zijn zal voor reizigers die hun trein gemist hebben. »



BRUGGE. — Schematisch plan van het ontvanggebouw.

1) Ingang. — 2) Hal. — 3) Ontvangkantoor. — 4) Wachtkamer 1^e en 2^e klasse. — 5) Wachtkamer 3^e klasse. — 6) Buffet. — 7) Bagage. — 8) Fietsen. — 9) Uitgang. — 10) Autopark. — 11) Telegraaf. — 12) Posterijen.

VREDE OP DEN RIJN

door R. HENNING

KLINKT deze titel niet al te plechtig en zelfs een beetje gezocht ? Best mogelijk, maar toch staat het vast dat het accoord, dat op 28 April 1939 te Parijs onderteekend werd, al de elementen bevat voor een duurzamen vrede tusschen de spoorwegvervoerders en de Rijntransportondernemers, wat de betrekkingen van de Westersche havens met Basel betreft.

Het is niet zonder belang even te herinneren aan de verschillende episodes uit een strijd die lange jaren gevoerd werd, zoowel ten nadeele van de spoorwegvervoerders als van de Rijntransportondernemers, zonder dat er iemand werkelijk baat bij vond.

Bij vertrek uit Antwerpen, hielden de Rijntransportondernemers een waakzaam oog op den spoorweg, terwijl laatstgenoemde zijn geduchte mededingers ook gestadig in de gaten had. Den cliënten van beide vervoermiddelen was die wedijver bekend en zij wisten er behendig munt uit te slaan, door nu bij het eene, dan bij het andere eenig tariefvoordeel los te maken.

En de strijd woedde ongenadig voort, door het al maar verlagen van de vrachten en invoeren van bijzondere tarieven en uitzonderingstarieven.

Maar, zooals het vaak in oorlogen gebeurt, kon het geschil niet beperkt worden. Als de Belgische Spoorwegen hun tarieven verlaagden met het doel het verkeer te behouden dat de Rijn hun trachtte afhandig te maken, rekenden de vreemde netten het zich tot een plicht aan hun havens dezelfde voordeelen als te Antwerpen toe te staan en breidde de prijsdaling zich meteen uit tot al de havens van Caen tot Hamburg.

Het omlaag halen of « kelderen » van de vrachten werd algemeen.

Eenige kortzichtige, of geïnteresseerde, lieden hebben beweerd dat die keldering aan den spoorweg moest worden toegeschreven. Dat is onwaar. De spoorweg trachtte het verkeer te behouden dat de Rijntransportondernemers hem met geweld wilden ontrukken. Dit louter zelfverweer kan hem niet ten kwade geduid worden.

Niets bewijst beter de ongegrondheid van de verwijten die den spoorweg worden gemaakt dan nevenstaand diagram. Een der curven geeft het verloop van het verkeer dat gedurende ieder van de jaren 1931 tot 1938 aan den spoorweg werd besteld, terwijl een andere het verkeer verbeeldt dat die zelfde jaren aan den Rijn werd toevertrouwd.

Dit diagram is wel suggestief. Het toont onweerlegbaar aan dat de spoorweg in dien ouden twist aan het kortste eind trok. Het diagram zou nog meer indruk maken, moesten wij er de curve van het verkeer van bepaalde goederensoorten aan toevoegen. Wij houden zulks echter voor overbodig : het bewijs is alreeds geleverd.

Tegen alle recht en rede in, gingen de Rijntransportondernemers voort met de verweertarieven van den spoorweg aan te klagen als een onverantwoorden aanval tegen het Rijnverkeer. Zij gingen zoo geweldig te keer dat de Openbare Machten, zoowel in België als in Frankrijk en in Duitschland, ongerust werden en meenden zich voor het probleem te moeten interesseeren.

Wat behoorde er te worden gedaan om de klachten te doen ophouden en een schijnvrede te bekomen ? De spoorwegen er toe overhalen al hun bijzondere verweertarieven in te trekken en er geen nieuwe meer in te voeren.

Deze oplossing was natuurlijk onaannemelijk, daar ze in werkelijkheid neerkwam op den weerlozen afstand van het verkeer aan den Rijn. Maar het is vrij gevaarlijk de « wenschen » van de Openbare Machten in den wind te slaan ; men deed er dus verstandig aan anders dan door een tarievenoorlog tot een vreedzame oplossing trachten te komen.

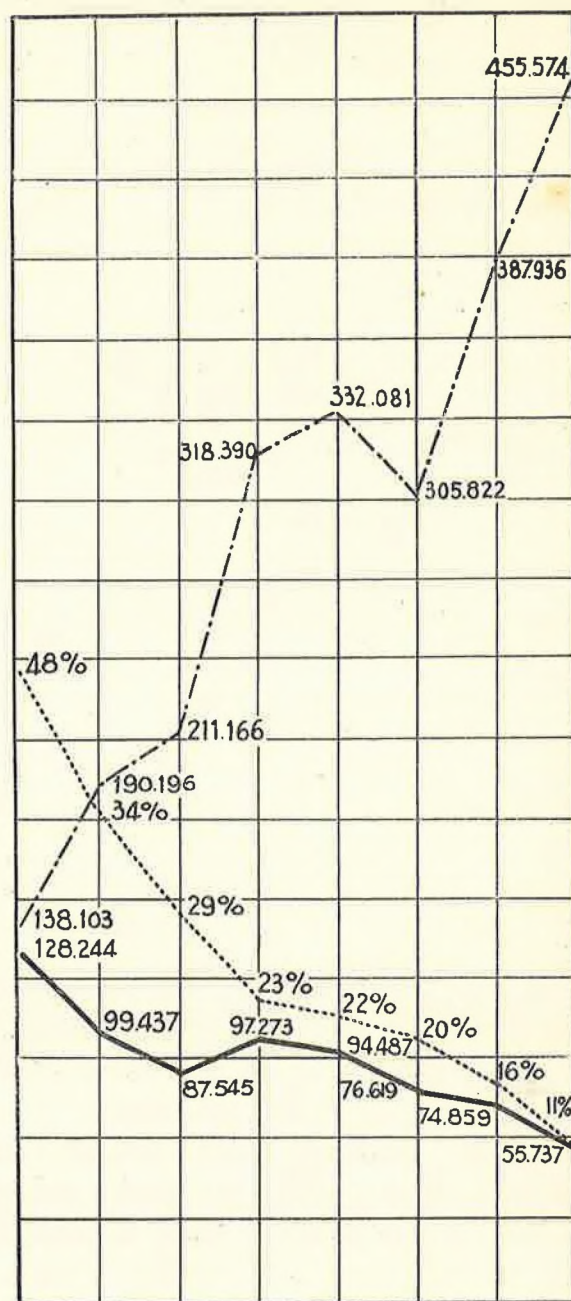
De Belgische spoorwegen vroegen zich af of de belangen van de spoorwegvervoerders en de watertransportondernemers wel zoo schrap tegenover elkaar stonden dat alle samenwerking uitgesloten was.

Wij waren toen in 1935.

Afgevaardigden van de Nationale Maatschappij pleegden te Basel overleg met afgevaardigden van de Rijntransportondernemers. Zij stelden voor, den toestand op een bepaald tijdperk voor definitief te houden en de totale ontvangst voor het verkeer uit en naar Zwitserland in een vast te stellen verhouding onder al de vervoerders te verdeelen.

Het voorstel viel een welwillend onthaal ten deel en na nog eenige vergaderingen werden de

TONNEMATEN VAN HET VERKEER VAN DE BELGISCHE HAVENS NAAR ZWITSERLAND.



1931 1932 1933 1934 1935 1936 1937 1938

— Spoorwegverkeer.
 - - - Rijnwegverkeer.
 Percentage van het spoorwegverkeer met betrekking tot het totaal verkeer.

voorwaarden voor die soort van « pool » opge-maakt.

Dit ontwerp van charter gaf aanleiding tot eenige besprekingen over algemeene aangelegenheden en dan... niets meer.

Wij stellen de Rijnlandsche reederijen niet verantwoordelijk voor dit uitblijven van verdere resultaten. Wij kennen immers maar al te goed de bezwaren die bij de coördinatie van een menigte particuliere en vaak zeer uiteenlopende belangen oprijzen.

Dan behoort hier nog te worden bijgevoegd dat, zoo de spoorwegen uiteraard het algemeen belang tot grondslag van hun politiek moeten nemen, niet al de particuliere ondernemingen van meening zijn dat dezelfde verplichting op haar rust.

Men was op het doode punt vastgelopen. Maar, zoo, om hoogere redenen, de Belgische spoorwegen een lijdzame houding aannamen, zetten de Rijntransportondernemers hun bedrijvigheid onverminderd voort, zoowel door den spoorweg verkeer te ontnemen als door nieuw verkeer bij te winnen.

Dit kon niet blijven duren, te meer daar tweespalt in de rangen van de Rijnvervoerders gesloten was. De inwendige strijd, die welhaast ontbrandde, was heel wat moordender voor de reederijen dan de tarievenpolitiek van den spoorweg, die ze eertijds aan de kaak stelden.

Wolken vertoonden zich aan den tot dan toe helderen hemel en plots op 1 November 1938 brak het onweder los.

Op dien datum besloten de Fransche spoorwegen, die de politiek van uitvluchten van de Rijnlandsche reederijen beu waren, tot de invoering van uitzonderlijke maatregelen waardoor de afzenders voor hun vervoer naar Zwitserland bij vertrek uit de Fransche havens dezelfde voordeelen als over welken anderen weg ook verkregen.

Deze maatregel was iets nieuws.

Tot dan toe hadden de spoorwegen alleen de pariteit met mededingende spoorwegen afgekonddigd. Nu zou de pariteit voor gelijk welken weg gelden : spoor, water, weg.

De uitzonderlijke Fransche maatregelen konden zeer grooten invloed uitoefenen op het verkeer van de haven van Antwerpen. Immers, de Zwitsersche importeurs verkregen, bij vertrek uit Duinkerke, Dieppe, Le Havre, enz., voor het vervoer per spoor, dezelfde vrachten als die welke hun door de Rijnlandsche reederijen bij vertrek uit Antwerpen werden aangeboden. Daar het vervoer per spoor, vergeleken met het waterwegtransport, onbetwistbare voordeelen

biedt, liep onze groote haven gevaar een belangrijk deel van haar verkeer te verliezen.

De Belgische spoorwegen namen den eenigen maatregel welke nog uitkomst bood : Mutatis mutandis de door de Fransche spoorwegen afgekondigde uitzonderlijke maatregelen op de Belgische havens toepassen.

De Duitsche en de Nederlandsche spoorwegen deden natuurlijk hetzelfde, zoodat de Zwitsersche importeurs bij vertrek uit al de havens van het vasteland dezelfde vervoerkosten over het spoor betaalden als de vrachten die hun door de Rijnlandsche reederijen bij vertrek uit Antwerpen werden aangeboden.

De verlaging van de vrachten werd aldus tot het uiterste gedreven.

Daar de Nationale Maatschappij dien staat van oorlog nadeelig ja zelfs ruïneus achtte voor alle vervoerders, stelde zij voor een nieuwe samenwerking met de Rijnlandsche reederijen te beleggen. Haar initiatief werd door al de betrokken spoorwegen goedgekeurd.

De atmosfeer was gunstiger geworden voor een minnelijke oplossing van het geschil en na enkele vergaderingen kon, op 28 April 1939, te Parijs, een definitief accoord ondertekend worden.

De beginselen van het Accoord.

Het accoord bekrachtigt een verdeling van het verkeer tusschen de spoorwegen en de Rijn-scheepvaart en schenkt aan elk van die vervoermiddelen het verkeer dat er normaal toe behoort.

Aldus hebben de spoorwegen, voor het vervoer naar Zwitserland, de verbintenis aangegaan geen concurrentietarief in te voeren voor de zoogenaamde massagoederen als graan, kolen, ertsen, pyrietten, zand, enz.

Daarentegen ontzeggen de Rijnlandsche reederijen zich het recht over den Rijn partijen goederen te vervoeren die geen 10 ton overschrijden alsmede bepaalde goederen die haast niet anders dan door den spoorweg kunnen vervoerd worden. Wij noemen op dit stuk onder meer : versche vruchten, versche groenten, bewerkte wol, eieren, geestrijke dranken, enz.

Hetzelfde beginsel wordt toegepast op het verkeer bij vertrek uit Zwitserland, maar de lijst der goederen werd natuurlijk gewijzigd : Zwitserland voert, evenmin als andere landen, de

producten uit die het invoert. Bovendien werd het gewicht van de partijen goederen waarvan het transport over den Rijn aan de reederijen ontzegd is van 10 ton tot 2 ton verminderd.

Dan blijft echter nog het vervoer te regelen van de goederen, die noch den spoorweg noch den Rijn voorbehouden zijn.

Er werd een zeer eenvoudige oplossing aangenomen. De prijzen van de spoorwegen voor dit vervoer zijn bekend : zij komen voor in de gepubliceerde tarieven. Wat de Rijnlandsche reederijen betreft, deze deelen den spoorwegen de door haar gevorderde minimum-vrachten mede. Laten wij onderstellen dat het verschil tusschen de prijzen van den spoorweg en die van den Rijn E bedraagt. Dit verschil E zal constant blijven wanneer beide partijen het zoo willen.

De spoorwegen en de Rijn mogen naar believen hun prijzen wijzigen voor het zoogenaamd « vrij » vervoer met 15 dagen præadvies, aan de andere partij gegeven. Deze laatste kondigt, op eigen gezag, af of het in haar belang is haar eigen prijzen te wijzigen, zoodat het verschil E gehandhaafd blijft.

Kortom, voor « vrije » goederen wordt de aantrekkingskracht behouden die, op het oogenblik van de onderteekening van het accoord, van het spoorwegtarief en van het tarief der Rijnlandsche scheepvaart uitgingen.

De nakoming van het accoord wordt door gewichtige sancties verzekerd en de geschillen over de interpretatie worden beslecht door een scheidsgerecht dat als het ware automatisch in werking treedt.

Er kan worden vastgesteld dat de spoorwegen en de reederijen alle complicatie uit hun accoord hebben geweerd. Het is soepel genoeg gehouden om den afzenders de vrije keuze van het vervoermiddel te laten.

Het accoord bindt vier spoorwegen en dertien Rijnlandsche reederijen. Het maakt een einde aan den nu eens geniepig en dan weer openlijken strijd die te allen tijde door de vervoerders gevoerd werd ; het stelt tevens paal en perk aan de mededinging die de vastelandshavens elkaar aandeden.

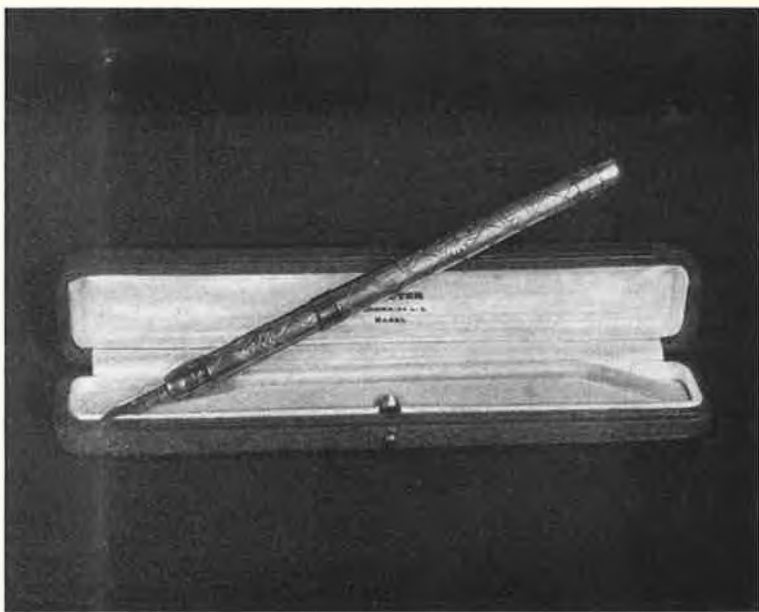
Dit resultaat is merkwaardig en de vervoerders mogen den datum van 28 April als een mijlpaal op den weg

der ontwikkeling van hun bedrijf beschouwen.

Een lichte schaduwzijde echter : twee Rijnlandsche reederijen hebben tot dusver geweigerd het accoord mee te onderteekenen. Het is niet mogelijk dat zij door hun onthouding een zoo moeizaam verworven vrede zouden in gevaar brengen. Wij durven hopen dat, als ze beter voorgelicht zullen wezen, haar bezorgdheid om het algemeen belang haar er toe zal bewegen den olijftak, dien de spoorweg haar toereikt, te aanvaarden.

Daar dit artikel in een tijdschrift voor spoorwegmannen verschijnt, is het ons een plicht een luide hulde te brengen aan de loyauteit, de bevoegdheid en den goeden wil van de Rijnlandsche reeders, met wie de spoorwegen samen de modaliteiten van het accoord hebben bestudeerd. Nooit hebben zij de hoofdzaak ondergeschikt gemaakt aan de bijzaak en nooit werd een gegeven woord in twijfel getrokken.

Wij zouden al degenen die hun eerlijkheid en hun vertrouwen in den dienst van het accoord gesteld hebben bij hun naam willen aanwijzen. Maar dat is ons jammer genoeg onmogelijk, en wij betuigen hun onze dankbaarheid door bemiddeling van den heer Jaquet, Directeur van de Schweizerische Reederei te Basel, die, met onbetwist gezag en met een merkwaardige ruimte van begrip, de thesis van de Rijnlandsche reederijen heeft voorgedragen.



Het accoord tusschen de Rijnlandsche Reederijen en de Spoorwegen werd geteekend met deze pen, waarin afwisselend gevleugelde wielen en ankers gegraveerd zijn.