

In den globalen kostprijs van den treinkilometer, die thans ongeveer 32 fr. bedraagt, komt de totale uitgave voor onderhoud en herstelling van de stoomlocomotief nog slechts in aanmerking voor 6,6 %; dit aandeel was vroeger ongeveer 10 %; vermelden wij, bij wijze van vergelijking, dat de uitgave aan brandstof gelijk is aan 12 % van den huidige kostprijs van den treinkilometer. Ten opzichte van de regelmatigheid van den dienst, toonen de statistieken dat het aantal vertragingen van meer dan 10 minuten der reizigerstreinen op de groote lijnen en veroorzaakt door de stoomlocomotief, dat vroeger 1 % van het aantal treinen in omloop

bedroeg, thans gedaald is beneden 1 ‰ van dit getal, dit is voor het huidig verkeer der reizigerstreinen gemiddeld ongeveer één voorval per dag te wijten aan de werking van de machine en dat meer dan 10 minuten vertraging voor gevolg heeft gehad.

Zulke cijfers leveren de sprekende bewijzen van hetgeen de huidige organisatie van het onderhoud en van de herstelling van het tractiematerieel tot stand heeft kunnen brengen in het opzicht van de vermindering van den kostprijs der vervoereenheid, terwijl tevens veiligheid en regelmaat van het treinverkeer nog toegenomen zijn.



HET CENTRAAL COMPENSATIEBUREEL

door L. MAHY.

ONTSTAAN VAN HET C.C.B.

Op voorstel van den Volkenbond, werd, in 1920, de Internationale Spoorwegvereniging (I.S.V.) opgericht, waarbij thans haast alle Europeesche netten en eenige netten uit Afrika en Azië aangesloten zijn. Ze heeft tot doel de voorwaarden van aanleg en van exploitatie der Spoorwegen, met het oog op het internationaal verkeer, eenvormig te maken en te verbeteren.

In haar volledige vergadering van 15 October 1924, besloot de I.S.V. tot de oprichting van het CENTRAAL COMPENSATIEBUREEL (C.C.B.) voor het vereffenen van de afrekeningen onder de spoorwegnetten. Ze zag hierin een middel tot vereenvoudiging en bespoediging van de afrekeningen onder de aangesloten Spoorwegen, beoogde daardoor den omvang en het aantal internationale betalingen te verminderen en de voorwaarden van het internationaal verkeer te vergemakkelijken.

De I.S.V. besloot er tegelijker tijd toe de zorg voor de inrichting en de beheering van het nieuwe organisme op te dragen aan de Belgische Staatsspoorwegen, die daartoe met de Nationale Bank van België zouden samenwerken.

Eindelijk bekrachtigde de Belgische wet van 14 Februari 1925, waarbij aan het Centraal Compensatiebureau rechtspersoonlijkheid werd verleend, als 't ware de eer die aan de Belgische Spoorwegen te beurt viel.

BESTENDIG COMITÉ

Het C.C.B. wordt beheerd door een Bestendig Comité van 5 leden, waarvan 1 lid wordt aangewezen door den Zaakvoerenden Spoorweg, in casu hier de Nationale Maatschappij der Belgische spoorwegen, die de taak van het voormalig Bestuur der Staatsspoorwegen overgenomen heeft, en 4 andere door de Spoorwegen welke door het Zaakvoerend Comité van de I.S.V. voor 3 jaar gekozen zijn. De afgevaardigde van den Zaakvoerenden Spoorweg neemt het voorzitterschap van het Bestendig Comité waar. De 4 leden die thans fungeeren werden aangewezen door Duitschland, Frankrijk, Groot-Brittannië en Italië.

Het Bestendig Comité, waarvan de bevoegdheden omschreven staan in het organiek reglement van het C.C.B., goedgekeurd door de I.S.V., doet uitspraak onder meer over de vragen

tot opneming of wederopneming in het C.C.B.; het houdt toezicht op het beheer van het Gemeenschappelijk Fonds, wijzigt, zoo noodig, de belangrijkheid van dit fonds, kiest, naar vereisch van omstandigheden, de munt, die voor de compensatieverrichtingen het best blijkt te passen en maakt het jaarverslag op, dat aan het Zaakvoerend Comité van de I.S.V. wordt voorgelegd.

GEMEENSCHAPPELIJK FONDS

Het C.C.B. beschikt over een Gemeenschappelijk Fonds om te voorzien in de tekortkomingen van de aangeslotenen. Het bedrag van dit fonds beloopt thans 15 miljoen Belgische franken, waarvan 25 % werden gestort door den Zaakvoerenden Spoorweg en 75 % door de overige Spoorwegen, naar verhouding van den omvang van hun netten en hun verrichtingen. Dit fonds wordt beheerd door het C.C.B., onder de controle van het Bestendig Comité.

COMPENSATIEPROCEDURE

De taak van het C.C.B. is zeer eenvoudig. Zij bestaat hierin op den grondslag van een niet onder wisselcontrole vallende munt alle debeten creditsommen die volgen uit de verrichtingen onder de deelnemende Spoorwegen, te compenseren, om het even in welke munt ze ook uitgedrukt zijn. De door het Bestendig Comité aangenomen munt is de Belgische frank.

Nadat de Spoorwegen onderling zijn overeengekomen inzake de saldi welke van de verkeers- of andere afrekeningen (rollend materieel, exploitatie van gemeenschappelijke stations enz.) voortkomen, zenden ze aan het C.C.B. het voorgeschreven borderel dat den te debiteeren en den te crediteeren Spoorweg opgeeft, wijzen de te compenseeren som in de door beide betrokken Spoorwegen overeengekomen munt aan alsmede het verwijzingsnummer, dat eventueel moet toelaten de oorzaak der afrekening te bepalen. De kennisgevingen aan het C.C.B. moeten afzonderlijk per muntsoort worden opgemaakt.

Eens dat het C.C.B. de borderellen bezit, sluit het de te compenseeren verrichtingen af op den 15ⁿ en op den laatsten dag van de maand. Daags na het afsluiten van de verrichtingen, herleidt het bureel de genotificeerde bedragen tot Belgische franken, tegen den koers van den 15ⁿ of van 't einde der maand, al naar het geval, en bepaalt het, in die munt, de saldi die door iederen betrokken Spoorweg moeten afgedaan

of geïncasseerd worden. Het maakt vervolgens de compensatie op, overeenkomstig de voorgeschreven bepalingen en herleidt de creditsommen alsmede de debetsommen, waardoor zij worden gedekt, opnieuw en tegen denzelfden koers, tot de munt van den te crediteeren Spoorweg.

VEREFFENEN VAN DE SALDO'S

De vereffeningen geschieden door bemiddeling van de Nationale Bank van België.

Met het oog hierop, wijst iedere deelnemende Spoorweg de financieele inrichting aan, die met het incasseeren, in de munt van zijn land, der door het C.C.B. bepaalde creditsaldi belast is. Harerzijds, opent de Nationale Bank een zoogenaamde rekening T bij haar correspondenten in de landen wier Spoorwegen bij het C.C.B. aangesloten zijn.

Twee dagen na de afsluiting van de compensatie, zendt het C.C.B., aan iederen betrokken spoorweg een rekening-uittreksel en tevens :

a) aan de debiteuren, de order tot betalen, met aanwijzing van den of de te crediteeren spoorwegen;

b) aan de crediteuren, de kennisgevingen van crediteering.

Tegelijkertijd maakt het aan de Nationale Bank een algemeen staat der te vereffenen saldi over.

De order tot betaling, die aan de iets schuldig zijnde Spoorwegen wordt gezonden, vermeldt den uitersten datum (den 28ⁿ voor den op den 15ⁿ afgesloten verrichtingen en den 13ⁿ voor die welke einde maand worden afgesloten) waarop de rekening T van de Nationale Bank bij de er op aangewezen correspondenten behoort te worden gecrediteerd.

Zoodra de iets verschuldigde Spoorwegen hun storting hebben gedaan, en uiterlijk op den datum van de invorderbaarheid der creditsaldi (15 dagen na den compensatiedatum), draagt de Nationale Bank, door bemiddeling van meergenoemde rekening T, aan de betrokken Spoorwegen het bedrag van hun schuldvordering af.

Heeft de iets verschuldigde Spoorweg op den voor de invorderbaarheid gestelden datum zijn storting niet gedaan, dan crediteert de correspondent van de Nationale Bank toch den schuldvorderenden Spoorweg en vraagt hij het bedrag op bij de Nationale Bank. Het C.C.B. dekt het voorschot van laatstgenoemde door middel van een heffing op zijn Gemeenschappelijk Fonds.

IN GEBREKE BLIJVEN VAN DE IETS VERSCHULDIGDE SPOORWEGEN

In dat geval, stelt het C.C.B. de procedure wegens in gebreke blijven in. Heeft de iets verschuldigde spoorweg tien dagen na het verstrijken van den termijn zijn schuld niet afgedaan, dan worden al de compensatieverrichtingen die er verband mee houden geschorst. Het geeft hiervan kennis aan den in gebreke zijnden Spoorweg, alsmede aan de overige aangesloten Spoorwegen. Behoudens andersluidend advies van het Bestendig Comité, wordt de schorsing, na verloop van één maand, in schrapping veranderd.

Het Bestendig Comité vergadert binnen de 15 dagen na de schorsing en beslist of een verlenging van dien termijn, welke op ten hoogste 3 maand mag worden gebracht, behoort te worden verleend.

Is schorsing uitgesproken, dan worden de creditsaldi die door de aangesloten Spoorwegen ten bate van den in gebreke gebleven Spoorweg genotificeerd werden, op het credit van het Gemeenschappelijk Fonds van het C.C.B., in mindering van zijn schuld geboekt. Het saldo van het ongedekt bedrag van het C.C.B. zal, eventueel, verhaald worden op de Spoorwegen die, bij de Compensatie welke tot het in gebreke blijven geleid heeft, crediteurs waren van den betrokken Spoorweg. De aldus verhaalde sommen worden hun terugbetaald zoodra laatstgenoemde zijn schuld heeft voldaan.

Wordt schrapping uitgesproken, dan zal het aandeel van den in zijn verplichtingen te kort schietenden Spoorweg in het Gemeenschappelijk Fonds aangewend worden tot betaling van zijn schulden aan de betrokken Spoorwegen.

De eventuele wederopneming van een geschrapt of ontslagnemenden Spoorweg wordt door het Bestendig Comité opnieuw onderzocht en kan alleen worden uitgesproken als geen 1/4 van de aangesloten spoorwegen er zich tegen verzet.

* *

Op 1 Januari 1939, waren 30 Spoorwegen bij het C.C.B. aangesloten.

Tijdens het verlopen dienstjaar, notificeerden die Spoorwegen aan het C.C.B. meer dan 23.000 verrichtingsposten welke door zijn tus-schenkomst behoorden te worden geregeld.

De genotificeerde bedragen in 21 verschillende muntsoorten beliepen 1 milliard 416 mil-

lioën Belgische franken, in 1938, maar de saldi welke, na het compenseeren van de debet- en creditsommen, moesten worden uitbetaald, werden gereduceerd tot 366 1/2 miljoen, zoodat het verschil, d.i. meer dan 1 milliard Belgische franken, geregeld werd zonder geldverplaatsing.

De beheerskosten van het C.C.B. loopen, dank zij een uiterst beperkt personeel, niet hoog en blijven heel wat lager dan de kosten die de deelnemende Spoorwegen zouden moeten betalen moesten zij zich, voor de regeling van hun verrichtingen, tot financieele inrichtingen wenden. In 1938 bedroegen die beheerskosten 164.600 fr., waarin een vast commissieloon van 15.000 fr. voor de Nationale Bank van België is begrepen. Daarenboven beliep de opbrengst van de belegging van het Gemeenschappelijk Fonds, voor hetzelfde dienstjaar, 176.000 frank.

Gedurende het jaar 1938, bedroeg het aantal tus-schenkomsten van het Gemeenschappelijk Fonds, uit hoofde van het momenteel in gebreke blijven van Spoorwegen die iets schuldig waren, twee, met een globaal voorschot van 590.000 fr.

* *

De rekeningen van het C.C.B. worden jaarlijks nagezien door drie afgevaardigden van de verschillende aangesloten Spoorwegen, die om de beurt optreden. Die van het dienstjaar 1938 werden geverifieerd door den heer Dr. Katsanyi, Hoofdadviseur en Chef van de algemeene boekhouding der Hongaarsche Spoorwegen, door den heer Dr. Laloni, Opperhoofdinspecteur van de Italiaansche Spoorwegen en door den heer Dr. Berger, adjunct-chef van het bureau der Financien van de Zweedsche Spoorwegen. Bij die gelegenheid heeft dit college van hooge ambtenaren van vreemde spoorwegen zijn voldoening uitgedrukt over het beheer van het C.C.B., en wel in de volgende bewoordingen :

« Om te besluiten, geven de afgevaardigden »
» uiting aan hun voldoening over de gedane »
» bevindingen en bevestigen zij de regelmatig- »
» heid van het beheer en de juistheid van de »
» werkmethoden.

» Zij danken, in den naam der bij het C.C.B. »
» aangesloten Spoorwegen, den heer Voorzitter »
» van het Bestendig Comité, de heeren Direc- »
» teur en Adjunct-Directeur van het C.C.B. »
» alsmede hun personeel waaraan de zorg voor »
» de belangrijke werken inzake comptabiliteit »
» en administratie is opgedragen ».