

Als de belastingen op de motorbrandstoffen stijgen...

SINDS de Regeering haar inzicht heeft te kennen gegeven de invoerrechten op vloeibare motorbrandstoffen te verhoogen, gaan allerwegen stemmen op om dit voornemen te verketteren als een heimelijken aanslag dien de Spoorweg beraamt tegen zijn mededingers, den Weg en den Waterweg.

Het is een blijk van luttel vertrouwen in het gezag van de Regeering, te onderstellen dat deze zich zou leenen tot het uitvoeren van de gemeene plannen, die, zonder den minsten grond, den Spoorweg worden toegeschreven.

Buitendien brengt de nieuwe belasting op gas-oil voor den Spoorweg een jaarlijksche meerdere uitgave van circa 3 miljoen mee. Zou de Spoorweg dat tweesnijdend mes zoo onhandig hanteeren?

* * *

Een en ander geeft ons de gelegenheid er andermaal den nadruk op te leggen, dat, ondanks vier maand oorlog aan onze grenzen, de Belgen alle vraagstukken den maatstaf van hun particuliere belangen, hun gemak en hun vooringenomendheid aanleggen.

Het meerendeel van onze medeburgers zullen de pleidooien ten gunste van een economische en financieele oorlogspolitiek, waardoor de noodige middelen gevonden worden tot financiering van de mobilisatiemaatregelen waarvan de veiligheid van het land afhangt, volmondig goedkeuren.

Op economisch gebied, moet de invoer worden beperkt, de uitvoer verhoogd en het batig saldo van onze handelsbalans ter beschikking van de Schatkist gesteld worden.

Op financieel gebied, moeten de persoonlijke behoeften worden verminderd om de beschikbare marge voor den Rijksbelastingontvanger, met andere woorden voor de Schatkist, op te voeren.

Maar zoodra het er op aan komt die beginselen toe te passen, begint de geniepige strijd. Dan valt de burgerzin op slag van het nationaal op het persoonlijk plan en dan zoekt elkeen metterhaast naar spitsvondige of ongerijmde argumenten, waardoor hij meent te kunnen bewijzen dat de zaken beter zullen gaan indien meerbedeelde beginselen niet op hem zelf worden toegepast.

Er bestaat in België wellicht geen enkel ander gebied dan dat van het vervoer, waarop, reeds

van bij den aanvang der vijandelijkheden, de richtlijnen van een nationale oorlogspolitiek op een meer doorslaande of duidelijker wijze deugdelijk gebleken zijn.

België, dat weliswaar afhankelijk is van het buitenland voor al het materieel en de brandstof voor het automobielvervoer, kan in zijn eigen behoeften voorzien voor het materieel en de brandstof voor zijn spoorwegen. Zijn net van 10.000 km. spoorbanen loopt langs alle plaatsen van eenig belang en de Spoorweg heeft, van in de maand October, zijn diensten voor afhaling en bestelling aan huis over gansch het land uitgebreid.

Ligt het dan niet vóór de hand dat de Spoorweg uit den aard der zaak de spil van onze oorlogseconomie moet zijn? Mochten wij er niet voldoende van overtuigd wezen, dan zouden wij even een pamflet kunnen opslaan, dat door de tegenstanders van den Spoorweg uitgegeven werd tusschen de mobilisatie van 1938 en die van 1939, en waarin de elementen voor een andere oorlogspolitiek zijn vervat :

« De Spoorweg heeft afgedaan. Er moeten autosnelwegen worden aangelegd in de plaats van spoorlijnen. De vrachtauto heeft den ouden damplocomotief, aan zijn spoorstaven gekluisterden trein, verdrongen. Door het in stand houden van een spoorwegnet, gaat het land ten onder enz... »

Zoo'n onderstelling is gewoon belachelijk.

Al mag de waarheid een ieder nog zóó dwingen aan den Spoorweg een voorrang toe te kennen in onze oorlogseconomie, toch raken de tegenstanders van den Spoorweg niet los van hun eigen petieterige bekommernissen en schrijven zij den Spoorweg schacheraarsbedoelingen toe. Volgens hen, wil de Spoorweg profiteren van de weer opgeflikkerde belangstelling, die hij, dank zij de omstandigheden, geniet, om zijn mededingers kapot te maken.

Laten wij eenvoudig constateeren dat, indien de rollen omgekeerd waren, d.w.z. indien het de Spoorweg was die zijn werkmiddelen ten gevolge van den oorlog had zien verminderen, zij, die altijd het woord « kapotmaken » op hun tong hebben, niet zouden gearzeld hebben den toestand te exploiteeren opdat de in hun propagandaschriften aangekondigde voorspellingen werkelijkheid zouden worden.

De Spoorweg, integendeel, blijft, zoo voor dezen tijd als voor dien van vrede, staande houden dat een coördinatie van de vervoermiddelen absoluut noodig is.

En vermits de uit de « nationale noodzakelijkheid » geputte argumenten om in België een bedrijvig en degelijk bewerktuigd spoorwegnet in stand te houden, in de oogen van onze tegenstrevers verdacht lijken, zullen wij bij hen zelf onze argumenten gaan halen, die onder meer zijn te vinden in den grooten nood waarin onze schippers sedert maanden verkeerden.

In een artikel van den *Echo de la Bourse* van 22 November, dat wij reeds aangehaald hebben in een vorig nummer van *Het Spoor*, wordt uitgemaakt dat de verhooging van de belastingen op gas-oil voor elken schipper een extra-uitgave van 900 frank per maand meebrengt.

En de *Echo de la Bourse* voegt daaraan toe :

« Om er zich goed rekenschap van te geven wat die 900 frank voor een eenvoudigen schipper beteekenen, moet men den toestand van onze binnenscheepvaart kennen. Die toestand kan samengevat worden in een paar woorden : hij is erbarmelijk ! Redenen : het verkeer is aanzienlijk geslonken en de schipper moet, om te kunnen bestaan, transporten tegen een hongerloon aanvaarden.

» Beseft men wel wat, onder die voorwaarden, de 900 frank per maand beteekenen in het huidige budget van een schipper ? Voor vele schippers bedraagt dit meer dan hun maandelijksche verdienste. Voor de overige, is het een uitgave die hun zelfs niet meer toelaten zal met een schijn van fatsoen te leven. »

De *Echo de la Bourse* stelt dus als beginsel dat alle verhooging van de algemeene onkosten of van de exploitatie-uitgaven van den schipper, wordt afgetrokken van de winst die hij maakt.

Dit beginsel lijkt ons op een essentielele misvatting te berusten.

Ieder industrieel of handelaar verandert zijn verkoopprijs volgens zijn kostprijs. Wanneer deze verhoogt, volgt de andere een daarmee evenwijdige curve. Alleen de schipper zou dus een uitzondering op den regel maken.

Maar waarheen leidt het door den *Echo de la Bourse* vooruitgezet beginsel ? Het zal alle schippers in België door uitputting den dood aandoen.

Noteeren wij hier dat die gewisse dood niet het uitsluitend gevolg is van de verhooging van den gas-oil-prijs. Hij zal even onvermijdelijk komen wanneer de prijs van het brood, de aardappelen, de kleedingstukken en andere voor het bestaan van den schipper, van zijn gezin en van zijn helpers onmisbare voorwerpen stijgt, en het bedrag van de verdienste van den schipper overtreft.

Deze toestand is, ongelukkig genoeg, even waar als dwaas.

Eeperzijds, verklaart men dat de schippers, de wegvervoerders en zelfs de spoorwegen — voor laatstgenoemden hebben de gebeurtenissen genoeg bewezen hoe het er mee staat — onmis-

baar zijn voor het economisch leven van het land. Anderzijds, worden die transportondernemers in de onmogelijkheid gesteld te bestaan. Men kan zich moeilijk een economisch regime voorstellen, gebaseerd op het postulaat dat vervoerders tot den ondergang doemt, terwijl zij, aan den anderen kant, voor onmisbaar worden gehouden.

En toch leven wij onder de heerschappij van die paradox.

Het is natuurlijk eenvoudig dien toestand uit te leggen met het argument « van den Spoorweg die zijn concurrenten kapotmaakt ». Maar dat argument vindt, jammer genoeg, in onderhavig geval hoegenaamd geen steun.

In enkele weken, verminderden de vrachtprijzen met 50 % in de voornaamste waterverbindingen. En nochtans heeft de Spoorweg geen enkel van zijn tarieven verlaagd. Deze staan thans ten minste driemaal hooger dan die van de binnenscheepvaart, in de meeste gemeenschappelijke verbindingen van spoor- en waterweg.

Onze schippers zwoegen voor een hongerloon of loopen werkloos langs de verlaten kaaien. Zij die er openlijk voor uitkwamen de verdedigers van de binnenscheepvaart te zijn, beweerden onlangs nog dat de schipper zijn eigen coördinatie had ingevoerd, en de verraderlijke coördinatie, welke de Spoorweg hem bood, best kon missen.

Maar waarom dan, in dezen tijd van overvloedig vervoer, met een marge van ten minste 1 à 3 op de vervoerprijzen van den Spoorweg, loopt de schipper werkloos en verkommert hij onverdiend ?

Al te veel belangen van derde personen, die geen vervoerders zijn, hebben zich als parasieten vastgehecht op het bestaan van den schipper en, ten slotte, de specifiek aan het beroep verbonden belangen van den waterwegvervoerder verdrongen.

Niemand kan het ons euvel duiden als wij, na een eeuw evolutie van de exploitatie der spoorwegen, constateeren dat de spoorweg over de gansche wereld niet dat machtige werktuig zou zijn dat hij heden nog is, indien hij, om zijn bestaans- en exploitatievoorwaarden te bepalen, had moeten gehoorzamen aan den overheerschenden en noodzakelijk geïnteresseerden roep van tusschenpersonen, met name commissonnairs en leveranciers van diverse pluimage.

De psychologie van den schipper is thans zoodanig, dat hij het als een aan zijn vrijheid verbonden recht beschouwt uit den treure zijn bestaansvoorwaarden te bediscussieeren met hen die er een beroep van maken zijn winst te « kelderen ». Zal de schipper eenmaal inzien dat het geenszins een prijsgeven van zijn vrijheid maar, integendeel, een betere uitoefening er van is, met de andere vervoerders overleg

te plegen en zelf het loon van zijn werk te bepalen, binnen de grenzen van wat het algemeen landsbelang dragen kan?

De schipper betaalt door zijn nood of werkloosheid de bedrieglijke vrijheid namens dewelke bezoldigde pleiters, die openlijk betuigen hem te verdedigen, hem er toe aanzetten de gedachte van een coördinatie van het vervoer af te wijzen.

L. B.

Het recht om te vervoeren

door R. Henning

ER is vaak kwestie van het « Vervoerrecht », maar men heeft het, bij ons weten, nooit over het « Recht om te vervoeren ». De openbare meening is overtuigd dat dit recht niet behoeft te worden bestudeerd, omdat het inhaerent is aan de dosis vrijheid die elke enkeling bij zijn geboorte in een democratische maatschappij deelachtig wordt.

Het zou dus een recht zijn, dat men bij de geboorte verwerft.

En doordat dit principe zonder betwisting wordt aanvaard, worden als axioma's voorgehouden flagrante dwalingen voor de zuivere waarheid aangenomen, wanneer ze toch niet meer verdienen dan als sophismen te worden gedoemd.

De handelaar is vrij, zoo zegt men; waarom zou de vervoerder, van wien de wet een handelaar heeft gemaakt, het dan niet zijn?

Door elke onderneming met commissie van vervoer te land of te water als een « daad van koophandel » te bestempelen, heeft de wetgever wijs gehandeld. Maar hij beging niet de dwaling, die men dagelijks vaststelt, het juridisch karakter van de bedrijvigheid van dengene die verkoopt en van dengene die vervoert te verwarren.

Indien koper en verkooper dus over een haast onbepaalde vrijheid beschikken, is het nochtans niet bepaald noodzakelijk dat de vervoerder dezelfde vrijheid van handelen geniet.

De verwarring dienaangaande spruit grootendeels voort uit de zucht tot vulgarisatie van hen die de vervoerovereenkomst uit een commercieel oogpunt bestudeeren. Om te vermijden dat hun redeneering te abstract zou blijven, trachten zij ze te concretiseeren en beweren zij dat de vervoerder vervoer *verkoopt*.

Aan die verkeerde voorstelling zijn de meeste dubbelzinnigheden te wijten, waarin de polemieken over de coördinatie van het vervoer verward raken.

't Is een truïsme, maar wij zijn wel verplicht het neer te schrijven : koper en verkooper zijn verbonden door een *verkoopcontract*; vervoerder en afzender zijn juridisch gebonden door een *overeenkomst tot huur van werk en van bedrijf*. Rechtens bestaat er dus hoegenaamd geen gelijkenis tusschen deze beide in wezen verschillende bedrijvigheden. De verkooper levert een zaak tegen betaling; de vervoerder verhuurt zijn diensten.

Nu dit fundamenteel onderscheid gemaakt is, zullen wij vermijden den vervoerder met den verkooper te vergelijken en er ons toe bepalen de bedrijvigheid te bestudeeren van hen die elkander de vervoermarkt betwisten.

In 1934 heeft de Internationale Kamer van Koophandel een uitgebreid onderzoek ingesteld over de organisatie van het vervoer in de verschillende landen der wereld. Uit dit onderzoek kon een beginsel worden afgeleid, waarvan de bewijskracht door geen enkele uitzondering wordt ontzenuwd.

Uiteraard werd het vervoer steeds beschouwd als een vorm van de industriele bedrijvigheid, die niet ten eenen male aan zich zelf mocht worden overgelaten. In weerwil van de afbrokkeling der voormalige economie met gesloten monopolie, hielden de regeeringen een zeker toezicht op de vervoermiddelen in stand. Dank zij de ontwikkeling van het vervoer konden zij de uitgestrekte grondgebieden organiseeren aan de uiteinden waarvan het economisch en politiek leven van de naties ontstond. Bij de opkomst van de nieuwe vervoermiddelen, hebben ook zij maar een korten tijd van vrije ontwikkeling gekend. Het toezicht of de controle van regeeringswege, in een