

# **(B) HET SPOOR**

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

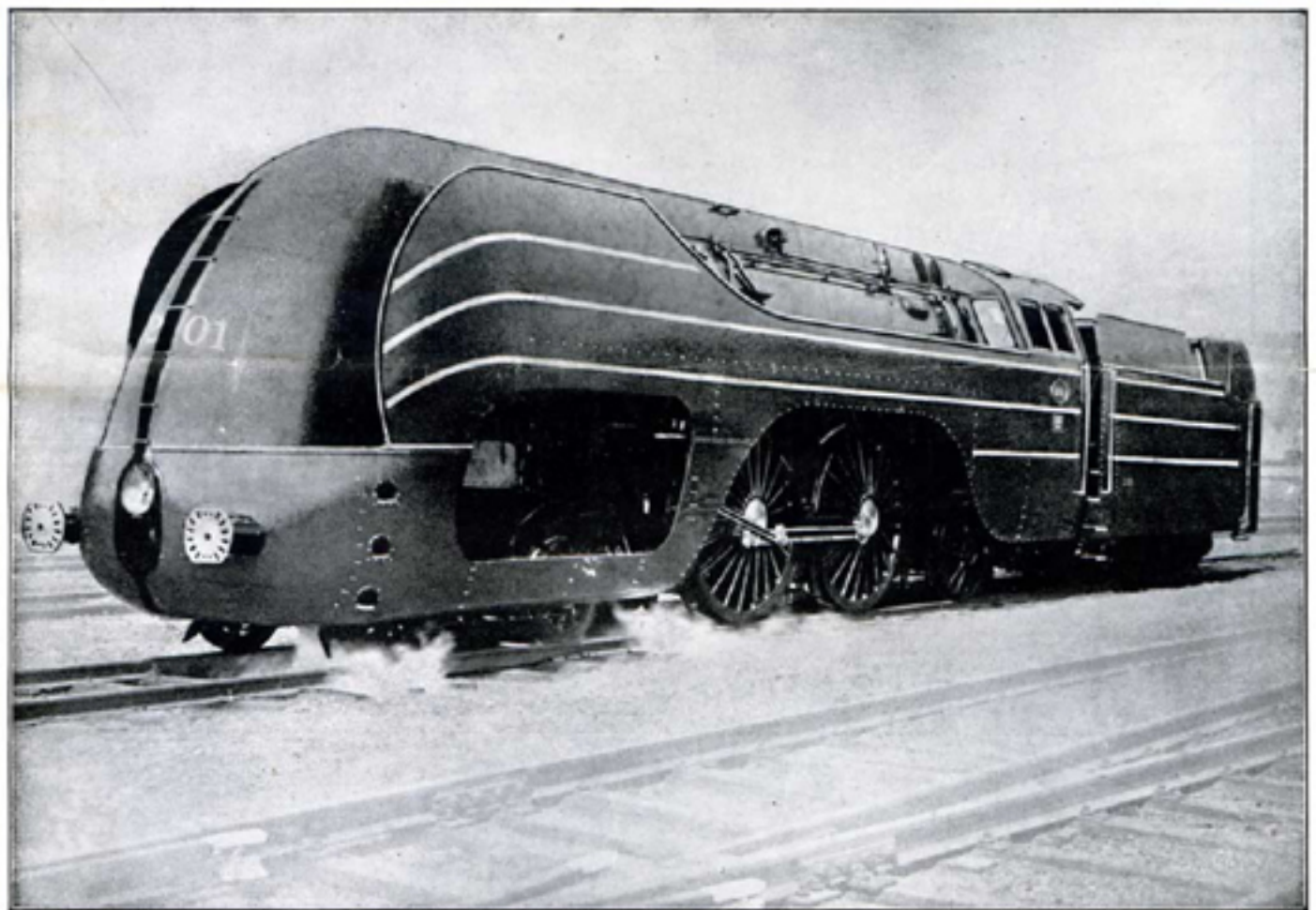


Photo VITS, S.N.C.B.

La nouvelle locomotive « ATLANTIC 1201 » de la S.N.C.B.

**INHOUD** : De Coördinatie der Vervoermiddelen : Hoever staan wij?, door N. Rulot. — Allerlei. — De nieuwe « ATLANTIC-locomotief N<sup>o</sup> 1201 », door R. Notesse. — Het nieuw Station van Brugge. — Vrede op den Rijn, door R. Henning. — Betaling van de Vervoerprijzen, door F. Legros. — Wagenverdeling, door L. Ver Elst. — Economische Documentatie : April 1939.

Jaarabonnement :  
10 frank

Prijs : 1 frank

# **ⓑ HET SPOOR**

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

Postch. : 233 N.M.B.S. Redactie en Administratie : Leuvensche Weg, 17, te BRUSSEL TELEF. : 12.13.95

## DE COORDINATIE DER VERVOERMIDDELEN HOEVER STAAN WIJ?

**A**LWEER de coördinatie van de vervoermiddelen ?

Jawel, en er zal wel moeten over gesproken worden zolang de verwezenlijking er van niet in 't vooruitzicht is gesteld.

Weinig takken van onze economische bedrijvigheid bieden thans nog een voorbeeld gelijk aan dit der vervoernijverheid : een mededinging die des te hardnekkiger is doordat er minder voedsel voor haar bedrijvigheid bestaat, terwijl ieder naar middelen zoekt om den prijs van zijn waar, het « Vervoer », te verlagen.

Overall werden akkoorden, cartels, syndicaten opgericht, om de prijzen te rationaliseeren en aan de meeste industrieën een behoorlijke winst te verzekeren.

Indien de vervoernijverheid tot dusver een uitzondering gemaakt heeft op een haast algemeen streven naar wederzijds begrijpen, ligt dit, het moet wel toegegeven worden, hieraan dat het vraagstuk ingewikkeld is, en ook dat het ten eenen male verschilt van de andere en de vervoerders elkander veroveringsplannen hebben toegeschreven, terwijl het zeer vaak daden van louter zelfverweer gold.

Maar het is vooral, zooals ik dit in een on-

langs gehouden lezing uiteengezet heb, doordat het vervoer over den weg en den waterweg in handen is van al te veel versnipperde belangen, dat de regels der coördinatie zoo moeilijk te aangaarden en vast te stellen zijn.

Wat wel bemoedigend stemt is, dat een waar streven naar begrijpen zich afteekent voor de beginselen van een coördinatie zooals ik ze te Kortrijk en te Luik heb ontwikkeld en gelijk ze in « Het Spoor » van 15 Maart jl. gepubliceerd werden.

Het huishouden dat België heet, begint te begrijpen dat het in aller belang is dat wat orde gebracht wordt in de vervoernijverheid.

Maar begrijpen is niet genoeg. De daad moet er bijkomen. Zal deze de vrucht zijn van de beweging die thans loskomt of zal er moeten gewacht worden tot de nood der vervoerders absoluut niet meer te verhelpen zal wezen ?

In elk geval, wij kunnen onze voldoening uiten over een eerste feit : de waarheid breekt door.

Laten wij voort het spoor verdedigen. Men begint in te zien dat een goed geëxploiteerd nationaal spoorwegnet een noodzakelijkheid is, die ontegenzeggelijk een factor is van 's lands algemeen belang.

N. RULOT.





# ALLERLEI

## OPROEPING TOT DE ALGEMEENE VERGADERING.

De statutaire Algemeene Vergadering van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zal plaats hebben op 26 Mei e. k., te 15 uur, in het station Brussel-Zuid, deur D, Fonsnylaan.

### AGENDA.

1. *Verslag van den Raad van Beheer.*
2. *Verslag van het College van Commissarissen.*
3. *Goedkeuring van de rekeningen van het boekjaar 1938.*
4. *Ontheffing aan de Beheerders en Commissarissen.*

Dit bericht geldt als oproeping.

De Algemeene Vergadering bestaat uit de houders van ten minste tien preferente aandelen en den titularis der gewone aandelen (art. 29 van de statuten).

Om de Algemeene Vergadering te mogen bijwonen, moeten de houders van preferente aandelen, overeenkomstig artikel 33 van de statuten, hun stukken vóór 11 Mei 1939 deponeren in onderstaande inrichtingen.

#### België :

Nationale Bank van België en haar agentschappen,

Banque de la Société Générale de Belgique, haar bijbanken en agentschappen,

Banque de Bruxelles, haar zetels, bijbanken en agentschappen,

Kredietbank voor Handel en Nijverheid, haar bijbanken en agentschappen.

#### Zwitserland :

Société de Banque Suisse te Basel, haar agentschappen en haar correspondenten in Zwitserland.

#### Nederland :

Nederlandsche Handel Maatschappij te Amsterdam en haar agentschappen.

#### Engeland :

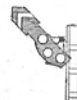
Banque Belge pour l'Etranger, te Londen.

#### Groothertogdom Luxemburg :

Banque Générale du Luxembourg, te Luxemburg.

\*\*  
\*

IN zijn zitting van 5 Mei, heeft de Minister-raad besloten den Koning de benoeming van den heer Parein tot eersten ondervoorzitter en van de heeren Ithier en Lambert tot tweede ondervoorzitters van den Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen voor te dragen.



IN zijn vergadering van 14 April, is de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij overgegaan tot de aanstelling van den heer Paul Gillet in zijn nieuwe functie van Beheerder, ter vervanging van den heer Richard, die Minister van Economische zaken en Middenstand is geworden.

De heer Gillet zal in het beheer van ons nationaal spoorwegnet de groote bevoegdheid aan den dag leggen, die hij in verkeerszaken heeft verworven in zijn functie van gemachtigd Beheerder van de Maatschappij van den Spoorweg van Beneden-Congo naar Katanga en van Voorzitter van het Bestuurscomité van den Dienst tot exploitatie van het koloniaal vervoer.



HET is de heer Loontjens, Beheerder van de Maatschappij sinds haar oprichting in 1926, die den heer Richard opvolgt als lid van het Bestendig Comité van de Nationale Maatschappij. Dit bestaat thans uit de heeren Parein, Voorzitter, Ithier, Lambert en Loontjens, leden.



DE oude steenen brug van den Val-Benoit te Luik is niet meer. De Nationale Maatschappij had besloten ze te vervangen door twee metalen Vierendeel-bruggen. De tweede van die bruggen werd in dienst gesteld op 30 April 1939. Deze belangrijke kunstwerken, waaraan « Het Spoor » eerlang een studie zal wijden, zijn gansch klaar en in dienst vóór de opening van de Tentoonstelling van Luik.

# HET NIEUW STATION VAN BRUGGE

**M**EER dan eenig ander net, ondervond het Belgisch spoorwegnet de droevige gevolgen van den wereldoorlog 1914-1918.

Gedurende de twee en vijftig maanden bezetting, werden het materieel en de installaties in een jammerlijken staat gebracht. Voorgenomen in uitvoering zijnde belangrijke werken moesten voor langen tijd worden uitgesteld of stopgezet.

Van uitstel komt afstel, wordt wel eens gezegd.

De Directie van de Belgische Staatsspoorwegen en later de Raad van Beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen zagen zich echter niet afschrikken voor de taak die hun te beurt viel... Zij zorgden voor een flinke logenraffing van dit spreekwoordelijk gezegde. Zij begonnen met het allernoodzakelijkste: de herstelling van de schade; vervolgens werden de tijdelijk opgedoekte ontwerpen achtereenvolgens terug te berde gebracht en naargelang van de mogelijkheden sloeg men vastbeelden de hand aan het werk.

Wij zullen u vandaag onderhouden over een werk, waarvan de uitvoering lang vóór 1914 noodig geweest werd, en waarvan de voorbereidende fasen afgebroken werden door de omstandigheden: wij bedoelen de verlegging van het station Brugge.

\*  
\*\*

Thans werd dat werk in een recordtempo verzeijnd en zijn de inrichtingen voor de exploitatie opgesteld.

Het voormalig station bood tal van bezwaren: het telde slechts vier doorgangssporen, die een enkele bocht beschreven. De perrons, slechts 5 tot 6 meter breed, leverden op drukke uren gear over. Onmiddellijk bij den uitrit naar Oostende, liepen de sporen over den ongemeen veelvredigen straatweg van Brugge naar Rijsel. Eindelijk beantwoordden de gebouwen, in een afzonderlichen bouwstijl, die van lucht en vooral

van licht verstoken bleven, niet meer aan de vereischten van een moderne exploitatie.

Al deze redenen pleitten voor het hervatten van dit omvangrijk werk, dat in 1914 een begin van uitvoering gekregen had. Inderdaad, op dat tijdstip was een gedeelte van het grondwerk uitgevoerd en waren verschillende kunstwerken voltooid. Men ging « den hoofdschotel » aanvatten, toen de oorlog uitbrak.

\*  
\*\*



BRUGGE. — De gevel van het nieuw stationsgebouw.

Pas in 1934 werd er met het plan voor den nieuwen aanleg een aanvang gemaakt: men legde twee doorgaande sporen die om het buiten dienst te stellen station heenliepen en men richtte te Brugge-Sint-Andries, op eenigen afstand van het nieuw station, in de richting van Oostende, een voorloopige stopplaats op. Zoo kon een gedeelte van het verkeer omgeleid worden en werden de bestaande inrichtingen ontlast.

De eerste studiën werden inmiddels herzien en in overeenstemming gebracht, zoowel met de toekomstige als met de huidige noodwendigheden van den dienst; en in 1937 werd de eigenlijke verplaatsing van de inrichtingen aangevat.

Het nieuw station werd buiten de agglomeratie, in de richting van Gent opgericht.



De voltooiing van het baanlichaam der sporen heeft 250.000 m<sup>3</sup> aanaardingsgrond vereischt; ze werd in economische voorwaarden uitgevoerd, door middel van grond afkomende van de werken tot verbetering van het kanaal Gent-Brugge. De sporen liggen 6 meter hoger dan het stationsplein; dit was noodig om geen overwegen te hebben die het wegverkeer belemmerden.

Het station omvat 10 doorgangssporen en twee uitwijkbundels, samen 26 km. spoor.

De door parapluschuldaken beschutte perrons strekken zich over een gemiddelde lengte van 275 meter uit en zijn 8 tot 10 meter breed. Ze zijn onderling verbonden door twee onder-



BRUGGE. — De drankzaal.

grondsche gangen, de eene voor den reizigersdienst en de andere voor bagage en postcolli.

Met het oog op de oprichting van de nieuwe lokalen, werd een openbare wedstrijd uitgeschreven met betrekking tot de architectonische studie van de gebouwen en de artistieke leiding van de werken.

De Jury van den wedstrijd — samengesteld uit leden van den Raad van Beheer en ambtenaren van de N. M. B. S., uit afgevaardigden van den Staat, van de Stad Brugge en van de mededingers — liet haar keus eenparig vallen op de plans van de architecten Josse en Maurice Kriekinge, uit Brussel.

Er werd geen middel ongebruikt gelaten om de studiën te verhaasten en de ruwbouw kon

begin 1938 openbaar worden aanbesteed. Di werken werden den Gebroeders Goetinck uit Brugge opgedragen.

Aangevat op 1 Maart 1938, konden de installaties zonder ongelukken op 1 April 1939 voor het verkeer worden opengesteld.

Het snel verloop van de onderneming is, grootendeels, te danken aan de verstandige, werksame en toegewijde medewerking van allen, zo architecten als aannemers.

\*\*

De N. M. B. S. is thans in bezit van een gebouw, dat zoowel in esthetisch opzicht als uit het oogpunt van het comfort de reizigers algeheel voldoening schenkt.

Het nieuw gebouw, sober en sierlijk van lijn, is opgetrokken uit helder getinte materialen (baksteen van de kust, hardsteen van Zinnik, buitenmuurvlakken van baksteen in lagen van verschillende dikte die origineel aandoen) en opgevat in een stijl die beslist afwijkt van het middeleeuwsch karakter van het oud gebouw. Zij emplacement, op een grooten afstand van het stadscentrum, in een nieuwe wijk, maakte de toepassing mogelijk van een modernen bouwstijl, die aan de huidige vereisten van het verkeer voldoet.

Het gebouw, dat zich winkehaakvormig aan beide kanten van het stationsplein uitstrekt, herbergt, evenwijdig aan de sporen, de diensten van het reizigersstation en een postkantoor; de zijvleugel bestaat uit een overdekte autogarage en lokalen voor de telegraafdienst.

Achter dien vleugel komen de sporen van het goederenpark, die aldus aan den kant van het stationsplein aan het gezicht zullen onttrokken zijn.

Een breede laan zal, na slooping van de oude inrichtingen, dit plein met het oud stationsplein verbinden.

Dank zij allerlei versieringen en plantsoenen zal het station in een prettige omgeving van water en groen liggen.

Vakkundigheid en smaak beslisten bij

keuze en de kleur der in het gebouw te verwerken materialen. Het schrijnwerk is buitengewoon verzorgd. Er werden vooral Congoleesche houtsoorten gebruikt : Wengé-palissanderhout en Kam-bala-teakhout.

De meeste lokalen zijn voorzien van wandbekledingen van verglaasde grès-tegels; de bevoering is van grès-cérame.

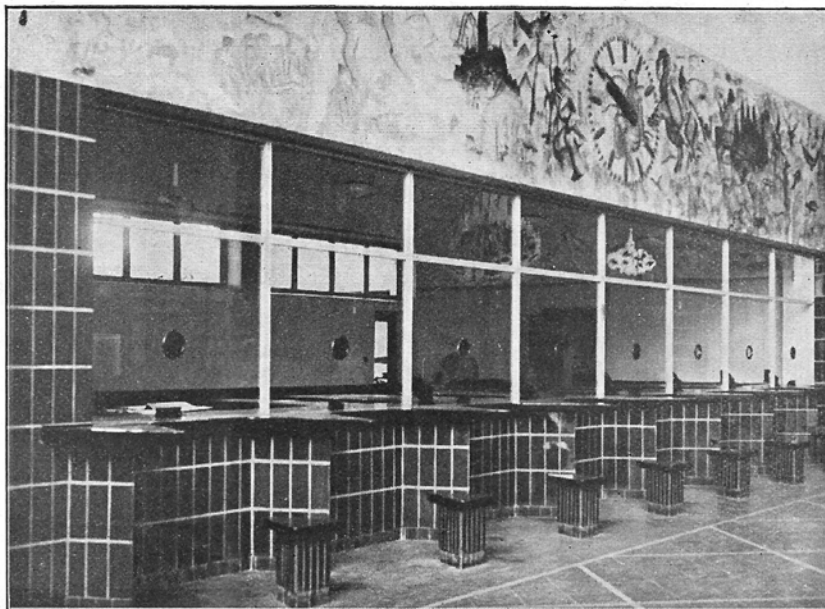
Brede glasramen laten overvloedig licht binnen en zijn, bovendien, voorzien van speciale glasruiten daar waar last van de zon te duchten is. De kunstmatige verlichting vooral maakt een mooi indruk.

Het middeldeel van het gebouw is hooger opgetrokken en wordt tweemaal door de vertrekhal ingenomen. Rondom die hal zijn de loketten gegroepeerd, alsmede de wachtkamers met belendend buffetlokaal, een inlichtingskantoor, een boekwinkel, telefoontoestelen en lavatories.

De hal staat in directe verbinding met de bagagezaal, die links gelegen is tusschen den hoofdingang en den uitgang. Deze laatste ligt in de hartlijn van de gang onder de sporen. Het verkeer werd zoo bestudeerd dat de vertrekkende en aankomende reizigers zooveel mogelijk worden gescheiden.

De gangen onder de sporen bestaan uit betonnen ramen. Die voor de bagage is 4 meter breed. De personengang is 8 m. 50 breed, met een middelrij van zuilen van 0 m. 50; de beschikbare breedte is dus overal ten minste 8 meter.

De seininrichting van het gansche reizigersstation wordt bediend door een electrisch seinhuis dat boven in het nieuw ontvanggebouw is geïnstalleerd. Om zich een denkbeeld te vormen van de belangrijkheid van die installatie, vermelden wij haar uitrusting, bestaande uit ongeveer 20 km. geïsoleerd draad, en dat 80 km. kabels (waarvan sommige tot 37 geleidraden hebben) aangelegd zijn in de



BRUGGE. — De loketten.

sporen, voor de bediening van wissels en seinen.

Om te eindigen mogen wij de prachtige versiering van de vertrekhal van de hand van den Brugschen kunstschilder René De Pauw niet onvermeld laten. Dit werk stelt een groote wandkaart voor (18 meter lengte bij 4 m. 80 hoogte), waarop de gansche streek tusschen Brugge en de Kust afgebeeld staat. Elke gemeente van eenig belang werd schematisch voorgesteld met de silhouetten van haar voornaamste monumenten of gebouwen; Brugge werd als knooppunt van verkeer met die verschillende agglomeraties

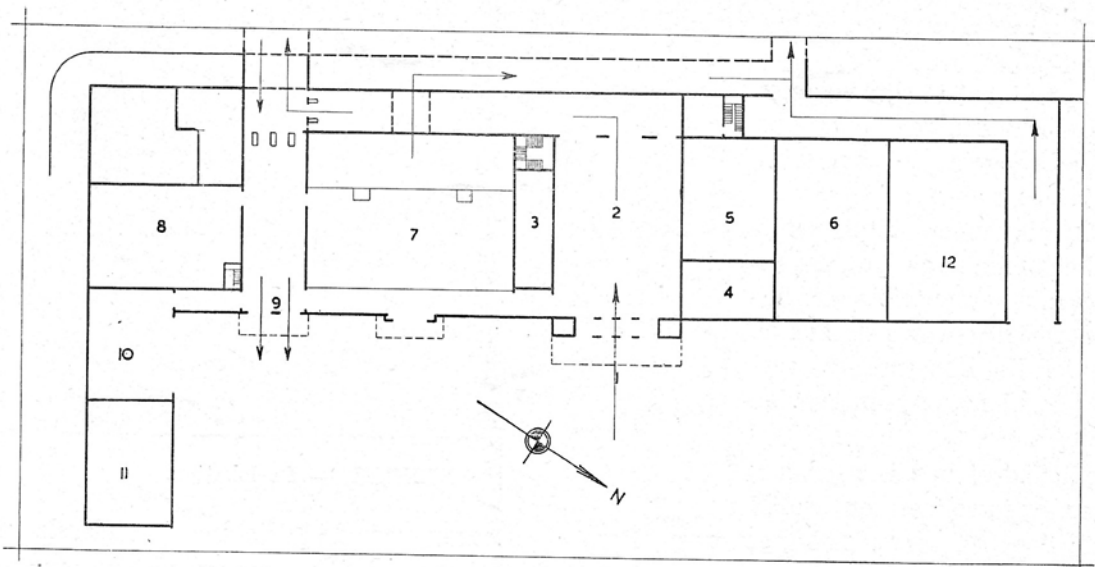


BRUGGE. — Doorgang onder de sporen.



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<sup>e</sup> en 2<sup>e</sup> klasse. — 5) Wachtkamer 3<sup>e</sup> klasse.  
 — 6) Buffet. — 7) Bagage. — 8) Fietsen. — 9) Uitgang. — 10) Autopark. — 11) Telegraaf. — 12) Posterijen.

## VREDE OP DEN RIJN

door R. HENNING

**K**LINKT 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 ondertekend 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 heel 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 weerloozen 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.

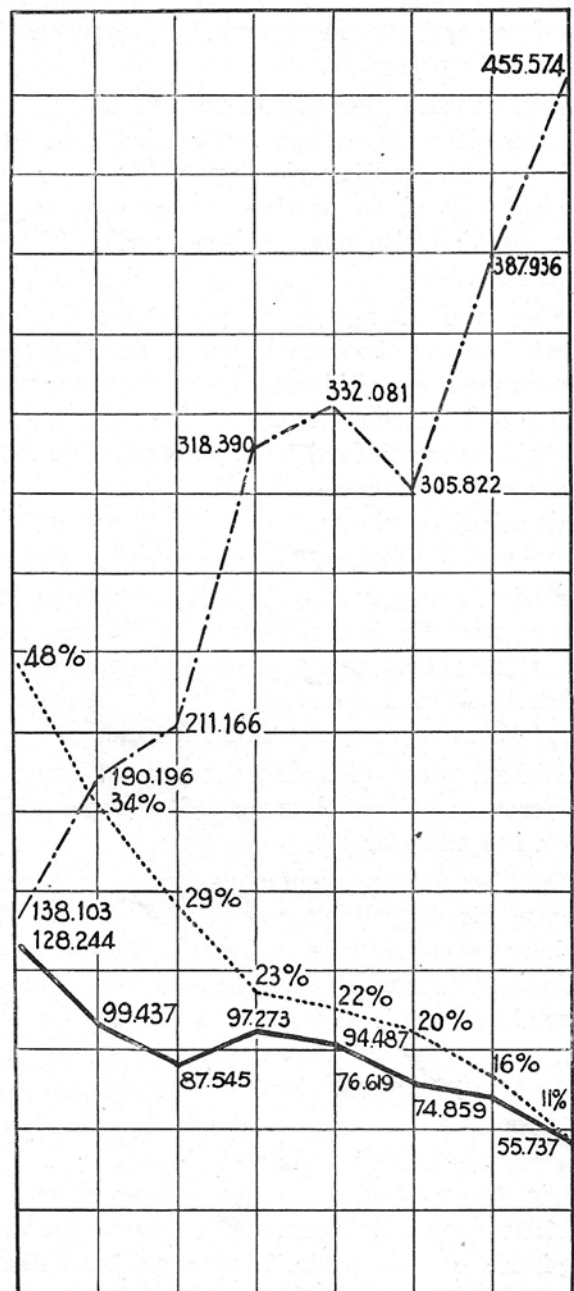
De Belgische spoorwegen vroegen zich af of de belangen van de spoorwegvervoerders en de watertransportondernemers wel zoo schrap tegenover elkaar stonden dat alle samenwerking uitgesloten was.

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 aangelegen-  
 heden 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 hogere 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 afgekondigd. 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 samenkomst 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, erts, pyriet, 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 ontzegt 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 praedvies, 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 ondertekening 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 geniepigen 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.

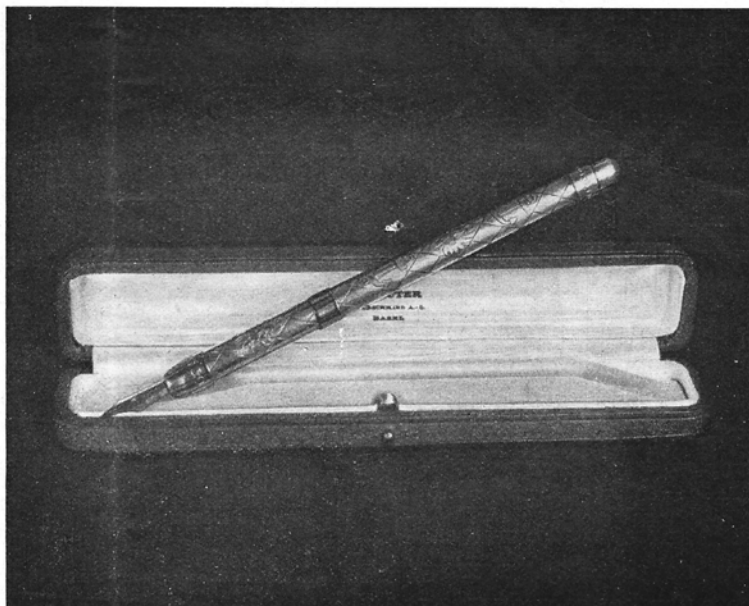
Dit resultaat is merkwaardig en de vervoerders mogen den datum van 28 April als een mijlpaal op den weg

der ontwikkeling van hun bedrijf beschouwen.

Een lichte schaduwzijde echter : twee Rijnlandsche reederijen hebben tot dusver geweigerd het accoord mee te ondertekenen. 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 loyaleiteit, 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.



# BETALING VAN DE VERVOERPRIJZEN EENVOUDIG EN GEMAKKELIJK

door F. LEGROS

**D**E meeste menschen kennen van den spoorweg alleen den reizigersdienst, waarvoor de onmiddellijke betaling van den vervoerprijs een vaste en algemeen toegepaste maatregel is.

Voor het vervoer van goederen, en volgens de overeenkomsten gesloten onder afzenders en geadresseerden, zijn de kosten voor het vervoer van goederen per spoor in beginsel betaalbaar onmiddellijk hetzij bij de aanneming van de zendingen bij vertrek, hetzij bij de aflevering van de goederen ter bestemming.

Met de uitbreiding van het verkeer per spoor bleef die regel van contante betaling over het algemeen alleen van kracht voor de gelegenhedsccliënteel, die trouwens zeer talrijk is als men het land over zijn geheel beschouwt, en vooral in het verkeer van kleine colli, voor de cliënteel die geen regelmatige en evenmin bijzonder belangrijke betrekkingen met den spoorweg heeft, alsmede voor den cliënt die zich gewoon aan de oude gebruiken houdt.

Wij zullen achtereenvolgens de verschillende wijzen van uitgestelde betaling onderzoeken, namelijk het zoogenaamd 24-urenkrediet, de wekelijksche afrekeningen, de loopende rekeningen op 15 dagen of op één maand, het stelsel der kredietbladen, en tusschen die verschillende systemen invallend, bepaalde modaliteiten van betaling door bemiddeling van den postcheckdienst.

## I. — 24-urenkrediet.

Dit is een notoriëteitskrediet, door de stationschefs verleend aan de als solide bekend staande cliënten. De betaling der vervoerkosten van een zelfden dag kan globaal overgedragen worden tot 's anderen daags 's middags, om het even of deze betaling geschiedt in specie of door de afgifte hetzij van een overschrijvingsblad van de postcheckrekening van den cliënt, ten bate van het schuldvorderend station, hetzij van een doorgestreepte check op een door de Nationale Maatschappij aangenomen bank.

Die wijze van betaling geldt vooral voor de industrieelen en de handelaars die met den spoorweg verbonden zijn, voor de expediteurs enz., wier geregelde betrekkingen met den vervoerder beide partijen een kostbaren tijd zouden doen verliezen, moest de betaling van de kosten bij elke afgifte van documenten en van goederen op alle oogenblikken van den dag plaats vinden.

## II. — Wekelijksche afrekeningen.

De methode van de globale dagelijksche afrekening werd uitgebreid tot de wekelijksche, mits bepaalde voorwaarden die de houder van de rekening zich verbindt na te leven. Formulieren voor verbintenis liggen ter beschikking van de cliënteel in al de stations en halten van het net.

Dit stelsel geldt voor den cliënt die ten minste 1.000 frank vervoerkosten per maand te betalen heeft. Het bedrag was vroeger vastgesteld op 2.000 frank. Het werd met de helft vermindert en op dat cijfer behouden, zelfs na de opeenvolgende devalvaties van den Belgischen frank en de daaruitvolgende verhooging van de goederentarieven, en wel ten einde het gebruik van die wijze van periodieke vereffening uit te breiden.

In de Brusselsche en Antwerpsche agglomeraties en voor de aan huis afgehaalde « franco » zendingen, volstaat het, buitendien, nagenoeg 200 frank kosten per maand te bereiken om de opening van een rekening te bekomen.

Deze maatregel werd vooral genomen tot vereenvoudiging van de betaling der kosten die de bediende van den besteldienst niet zelf bepalen kan bij de weghaling van het goed.

Bij gebrek aan wekelijksche afrekening, moet immers hetzij de kwitantie ter inning worden aangeboden bij een volgende dienstronde, hetzij met de Post worden geïncasseerd door middel van een ontvangkaart, hetzij de cliënt worden verzocht het bedrag over te schrijven of te storten op de postcheckrekening van het afzendend station.

Deze wijzen van handelen, die de cliënteel hinderen, bemoeilijken tevens de verrichtingen van den spoorweg.

Bij de vraag om opening van een wekelijksche loopende rekening moet een provisie in specie gevoegd zijn, gelijk aan het gemiddeld bedrag van de vervoerkosten over één week. Die provisie moet van week tot week aangevuld worden.

Ze brengt geen interest op.

Er bestaat, ten slotte, onder dat stelsel een zes dagen vervroegde betaling, maar de belangrijkheid van die vervroeging vermindert naarmate dat het debet van de rekening verhoogt.

Er werd wel eens gecritiseerd dat de gestorte provisie geen interest opbracht.

Houdt men rekening met de termijnen verleend voor het aanvullen van de provisie, dan wordt er evenwicht bereikt tusschen de debet- en creditinteressen die het nauwkeuriger maar meer kosten vergend houden der rekeningen zou opleveren.

Op het einde van 1938 bestonden er 1.457 weekrekeningen met een totaal bedrag gestorte provisies van 8.773.000 frank. In dit aantal zijn begrepen 166 rekeningen op het station Brussel (T. T.) geopend voor de afhaling aan huis van stukgoed en met bestelgoedtreinen te vervoeren bagage.

### III. — Loopende termijnrekeningen van 15 dagen of van een maand.

De wekelijksche afrekeningen beantwoorden aan het gemak van de cliënteel voor wie de binnen een termijn van een week te vereffenen vervoerkosten geen grootere provisie in specie noodig maakt.

Om de betrekkingen te vergemakkelijken met onze correspondenten met belangrijk verkeer en om hun den last van dagelijksche betalingen te besparen, heeft de N. M. B. S. op 1 November 1928 loopende rekeningen zonder storting van specie ingevoerd, hetzij voor een tijdperk van 14 dagen, hetzij voor een tijdperk van 28 dagen.

De verbintenis omvatte een verklaring van borgstelling onderschreven door een door de N. M. B. S. aangenomen bank en voor een som berekend op het gemiddeld bedrag van de vervoerkosten, voor veertien dagen verschuldigd in de rekeningen op 14 dagen en voor een maand in de rekeningen op 28 dagen.

Die tijdperken werden gesteld opdat de betalingen zouden vallen op een goed bepaalden dag van de week, dit wil zeggen den Dinsdag volgende op de afsluiting van de rekeningen.

Om tegenwerpingen van de zijde van onze cliënten te voorkomen, vooral wat betreft de aanpassing der vervaldagen aan die welke in den handel en in de nijverheid in gebruik zijn, werden die loopende rekeningen, met ingang van 1 April 1931, veranderd in rekeningen op 15 dagen en op een maand.

De commissie wegens verlies van interesten op de geboekte sommen, gesteld op 1,25 per 1.000 frank in de rekeningen over 14 dagen en op 2,50 per 1.000 frank in de rekeningen over 28 dagen, werd onderscheidenlijk verminderd tot 1,15 ‰ en tot 2,20 ‰.

Met ingang van Januari 1934, werd de door de N. M. B. S. geïnde commissie afgeschaft voor de rekeningen op 15 dagen en met 1 ‰ verminderd voor de rekeningen op 1 maand. In dit laatste geval staat die commissie gelijk met een interest van minder dan 2 % per jaar.

Om onzen correspondenten meer gemak te verschaffen voor de vereffening van de periodieke afrekeningen, werd de betaling van de saldi overgedragen op den derden werkdag na de afsluiting van de rekeningen. De opening van de rekening geschiedt den 1<sup>er</sup> of den 16<sup>er</sup> voor de rekeningen op 15 dagen en den 1<sup>er</sup> voor de maandrekeningen.

Om te voldoen aan een van verschillende zijden geuit wensch, kon de bankwaarborg, met ingang van Juni 1936, vervangen worden door een storting in specie of in effecten in de « Deposito- en Consignatiekas ».

De firma welke van die vrijheid wil gebruik maken, moet haar deposito storten op de Nationale Bank van België of op een van haar agentschappen (Rijkskas) en het bewijs van storting bij haar vraag om kredietopening voegen.

De cliënteel heeft tot dusver daarvan haast geen gebruik gemaakt, want voor 640 door de banken gewaarborgde rekeningen, bestaan slechts 10 pandrekeningen met tusschenkomst van de Deposito- en Consignatiekas.

Wat de details over de werking van die rekeningen betreft, kan men de formulieren voor verbintenis naslaan, die in al de stations van het net ter beschikking liggen van het publiek.

#### IV. — Stelsel der kredietbladen.

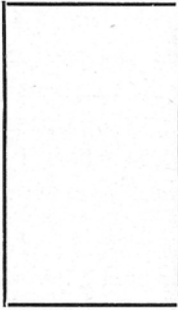
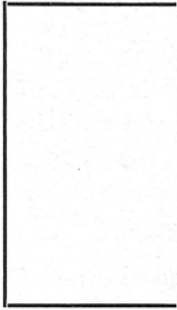
Het geldt hier een belangwekkende nieuwigheid, die samen met de opening der door een bankwaarborg gegarandeerde rekeningen werd ingevoerd. Dank zij dit stelsel kunnen de door een zelfden cliënt in verschillende stations van het net gedane verrichtingen op een enkele loopende rekening geregeld worden.

De kredietbladen, in brochures van 25 exemplaren (facsimile hieronder), worden verstrekt

Wat den stam A betreft, deze wordt bewaard door den cliënt, tot verantwoording van zijn verrichtingen.

Dit stelsel van loopende rekening met kredietbladen biedt werkelijke voordeelen voor de industriele concentraties, waarvan de bedrijfsafdeelingen in verschillende streken van het land verspreid liggen en waarvan de boekhouding in den financiëleen zetel wordt gecentraliseerd.

Dit is ook het geval voor de ondernemingen

<p>Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen</p> <p>Boekje n<sup>o</sup> <b>035</b> Reeks A</p> <p><b>Kredietblad N<sup>o</sup> 0025</b></p> <p>M..... .....straat, n<sup>o</sup>....., te..... geeft dit kredietblad af voor betaling der sommen verschuldigd aan het station .....</p> <p>Bedrag van het blad (in letterschrift) .....</p> <p>Station aangewezen voor het houden der loopende rekening. .....</p> <p>Te....., op ..... 193 .</p> <p>Handteekening van den titularis van het boekje,</p> <p>C</p>	<p>Boekje n<sup>o</sup> <b>035</b> Reeks A</p> <p><b>Kredietblad</b> <b>N<sup>o</sup> 0025</b></p> <p><b>BEDRAG VAN HET BLAD</b></p> <p>De Stationschef of zijn gemachtigde,</p> <p></p> <p>Station aangeduid voor het houden van de loopende rekening.</p> <p>B</p>	<p>Boekje n<sup>o</sup> <b>035</b> Reeks A</p> <p><b>Stam van het kredietblad</b> <b>N<sup>o</sup> 0025</b></p> <p><b>BEDRAG VAN HET BLAD</b></p> <p>De Stationschef of zijn gemachtigde,</p> <p></p> <p>Datumstempel van het station waar het blad voor betaling afgegeven is.</p> <p>A</p>
--	---	--

op aanvraag van de houders van loopende rekeningen. Zij worden aangenomen ter betaling van de vervoerkosten in de stations die vooraf aan het Hoofdbestuur (Directie der Exploitatie) moeten aangewezen worden. Een enkel kredietblad kan volstaan voor al de vervoerkosten van een zelfden dag.

Dagelijks of op gestelde tijden worden de vakken B en C van die bladen door den ontvangenden dienst gezonden aan het station, dat door den cliënt werd aangewezen om de rekening te houden en hem de vakken B tot staving van staten over te maken.

De gedeelten C zijn bestemd voor den spoorweg, voor zijn contrôleverrichtingen.

die werken in uitvoering hebben hetzij tegelijker tijd, hetzij achtereenvolgens, op verschillende plaatsen van het net.

De betaling van de vervoerkosten geschiedt door elken bedrijfsleider, door middel van kredietbladen genomen uit een boek, dat door de Directie der onderneming te zijner beschikking wordt gesteld. Voor de expediteuren is het voordeel nog stilliger en grooter. Eertijds, wanneer zij een goed moesten voortzenden van het eene punt naar het andere, gedekt door nieuwe bescheiden, soms vrachtvrij en na betaling van de onkosten die de eerste zending bezwaarden, moesten zij noodzakelijk het vereischte geld overmaken aan het station van voortzending en



vaak een hunner gemachtigden ter plaats sturen.

Thans is het voldoende, na het Hoofdbestuur per brief of per telefoon verwittigd te hebben, een blanco-kredietblad met de onderrichtingen en de bescheiden voor de voortzending te laten geworden aan het betrokken station.

Thans maken 56 personen gebruik van de loopende rekeningen volgens het stelsel der kredietbladen, en wel 34 voor de rekeningen op 15 dagen en 22 voor de rekeningen op een maand.

#### V. — Belangrijkheid der loopende rekeningen.

Om zich rekenschap te geven van de evolutie der loopende rekeningen, verstrekken wij in de verderstaande tabellen het aantal per categorie geopende rekeningen, het totaal der waarborgen in specie of der gewaarborgde bedragen evenals het gemiddeld bedrag per rekening.

WEKELIJKSCHE LOOPENDE REKENINGEN.					
Stand op 1 September 1926.			Stand op 31 December 1938.		
Aantal rekeningen	Totaal der provisies in specie.	Gemiddeld bedrag	Aantal rekeningen	Totaal der provisies in specie.	Gemiddeld bedrag
725	5.610.000	7.700	1.457	8.773.000	6.000

In 1938 was het globaal bedrag van de vervoerkosten aangeschreven op de 1.457 wekelijkse loopende rekeningen 275.000.000 frank.

#### LOOPENDE REKENINGEN MET BANKWAARBORG OF MET PANDGEVING BIJ DE DEPOSITO- EN CONSIGNATIEKAS.

Stand op 31 December 1930.			
Termijn.	Aantal rekeningen.	Totaal bedrag der bankwaarborgen.	Gemiddeld bedrag.
14 dagen	128	5.628.000	44.000
28 dagen	115	4.552.000	40.000
Stand op 31 December 1938.			
15 dagen	405	19.103.500	47.000
1 maand	235	9.136.400	38.800
Stand op 31 December 1938.			
Termijn.	Aantal rekeningen.	Totaal bedrag van de panden in effecten of specie.	Gemiddeld bedrag.
15 dagen	7	167.800	24.000
1 maand	3	14.700	15.000

In 1938 was het globaal bedrag der vervoerkosten aangeschreven op 650 loopende rekeningen met bankwaarborg 357.000.000 frank.

Uit het onderzoek van de cijfers in die tabellen kan het volgende afgeleid worden:

1° van 1 September 1926 tot 31 December 1938 verdubbelde het aantal wekelijkse loopende rekeningen en vermeerderde het totaal bedrag van de provisies met 60 %; er valt op te merken dat het gemiddeld bedrag der voor die rekeningen gestorte provisies afgenomen is, onder meer ten gevolge van de opening van bijzondere rekeningen met geringen waarborg voor de aanhuishafaling;

2° van 1930 tot 1938 is het aantal rekeningen op 15 dagen en op één maand met meer dan 160 % toegenomen, terwijl het globaal bedrag der waarborgen en panden met 180 % vermeerderde; het gemiddeld bedrag van die onderschreven borgstellingen is betrekkelijk stabiel gebleven.

Men merkt eveneens dat de ontwikkeling der rekeningen op 15 dagen scherper omlind is dan die der maandrekeningen; dit resultaat kan toe te schrijven zijn aan de afschaffing van alle commissie wegens verlies van interest voor de rekeningen op 15 dagen.

Er kan niettemin worden vastgesteld dat de maandrekeningen in aantal verdubbeld zijn gedurende het tijdperk 1930-1938.

De drie typen van loopende rekeningen, met de bijzondere modaliteiten die aan elke er van eigen zijn, beantwoorden aan de particuliere belangen van de cliënteel. Er kon trouwens worden geconstateerd dat amper 6 % der weekrekeningen in rekeningen met bankwaarborg werden veranderd.

#### VI. — Betaling per postcheck.

De Belgische Spoorwegen waren onder de eerste spoorwegbesturen die een postcheckrekening geopend hebben voor al hun stations en hun halten, waar de maatregel gewettigd was.

Die organisatie heeft het vereffenen van rekeningen met de cliënteel aanzienlijk vergemakkelijkt. Zoowel voor de vervoerkosten, de voorschotten, de remboersen, de vrachtverbeteringen naar boven of naar onderen, de provisies voor weekrekeningen, de periodieke vereffening van saldi enz., kunnen al die verrichtingen uitgevoerd worden met de cliënteel die een rekening bij den dienst der postchecks bezit.

Het behoeft geen verder betoog dat deze wijze van verreffening, door de methode der overschrijving, de bezwaren wegneemt welke verbonden zijn aan geldbehandeling, en tevens verifieerbare sporen achterlaat om eventueel ver-gissingen weer goed te maken.

Een voordeelige toepassing van de checkrekening werd sedert eenigen tijd in de Brussel-sche agglomeratie ingevoerd ten behoeve van de bij den Postcheckdienst aangesloten cliënteel, wier betrekkingen met den spoorweg niet omvangrijk genoeg zijn om het regime der loopende rekening te gebruiken.

Voor de aan huis afgehaalde en op kosten van den afzender verzonden goederen, volstaat het dat de afzender aan den besteller een overschrijvingsblad afgeeft, dat in allen deele is ingevuld behalve wat de over te schrijven som

betreft, welke door het station van vertrek vermeld wordt na berekening van de vracht. De afzender krijgt 's anderen daags per bijzonder borderel kennis van de omstandige opgave der vervoerkosten waarvoor zijn postrekening ge-debiteerd werd.

Die wijze van betaling kan de cliënteel geen nadeel berokkenen, vermits de N. M. B. S. de volle verantwoordelijkheid voor de overschrijvingsverrichting op zich neemt. Ze voorkomt de bezwaren die voortvloeien uit het naderhand in-casseeren en ze wordt trouwens maar toegepast ingeval de besteller niet in staat is de kosten te berekenen.

Deze handelwijze is vooral voordeelig voor de cliënten die in den vacantielijd op reis gaan. Zij hebben er een ruim gebruik van gemaakt in 1938.



## WAGENVERDEELING

door Louis VER ELST

**O**NLANGS waart gij reeds lang voor de komst van uw trein in het station.

Het was een rustig en keurig platte-landsstationnetje. Wat gedaan om den tijd te dooden? In de wachtkamer blijven?

Ze was netjes, comfortabel, kortom gezellig met haar mooie toeristische aanplakbiljetten. De reclame « van huis tot huis » ontbrak er niet. Maar alleen te zijn! Eindelijk, nadat de dienst-tabel u de verzekering gegeven had dat gij nog den tijd hadt, zijt gij gewandeld naar een plaats waarvan gij nog niets af wist: het goe-derenpark.

Gij ziet daar een wagen lossen; gij ziet er een anderen laden. Waar komt de eerste van- daan? Waar gaat de tweede heen? Twee wa- gens staan ledig. Waarom staan ze daar? Hou- dt men er zich mee bezig? Een wagen moet heel wat kosten en men kan niet aannemen dat het kapitaal dat er in werd gestoken, ongebruikt blijft. Is het in de leidende kringen bekend dat dit materieel daar staat?

Dit waren evenveel zeer pertinente vragen waarop het antwoord uitbleef.

Indien gij er aan gedacht hadt u tot den be-voegden persoon te wenden, dan had men u vol- gaarne uitgelegd dat een der ledige wagens in het station zou geladen worden en dat de andere met den namiddagtrein naar het station X zou worden gestuurd. Maar, zoudt gij dadelijk ge- antwoord hebben — meenende uw zegsman daarmee in het nauw te brengen — « waarom » werd hij niet verzonden met den trein dien » ik bij mijn aankomst gekruist heb; hij zou » vroeger vertrokken zijn? » En de chef zou » geantwoord hebben « omdat deze trein den » wagen zou verwijderd hebben van de ladings- » plaats waarvoor hij per slot van rekening be- » stemd is ».

Hoe ingewikkeld dat alles!

U benieuwd ziende opkijken, zou de chef u nader verklaard hebben dat hij in het bezit is van instructies waarbij aangegeven wordt al wat hij moet doen om de te over zijnde wagens weg te sturen en om de benodigde wagens te bekomen. Hij zou u gesproken hebben over de bestendige eindverdeling, de bestendige stroo- men van ledige wagens, de verdeelingsstations,

de verdeelingskantoren, het centraal verdeelingskantoor, kortom over de gansche organisatie der wagenverdeeling.

Indien gij nu wat meer bijzonderheden wenscht te kennen, over dezen dienst, waarmee in de hoogste mate het economisch leven van het land verbonden is, gelieve dan de nieuwsgierigheid en het geduld te hebben om dit tot het einde toe te lezen.

Wij beginnen met u enkele begrippen te geven over hetgeen wij in de spoorwegtaal de wagenstellingen, de rotatie en het effectief noemen.

Wij veronderstellen het net beperkt tot twee stations A en B. In het station A laadt men dagelijks een wagen voor het station B. Dit laatste station stuurt den wagen na lossing terug naar het station A.

Het verstrekken van een wagen in A wordt « wagenstelling » genoemd.

Indien de wagen, voor den omloop ABA, 5 dagen noodig heeft zullen er, om dagelijks een wagen in A te verstrekken, 5 verschillende wagens ter beschikking moeten zijn. Inderdaad, de wagen verstrekt op den 1<sup>n</sup> dag kan den 6<sup>n</sup> dag weder gebruikt worden; deze verstrekt den 2<sup>n</sup> dag kan den 7<sup>n</sup> dag weder gebruikt worden, enz.

De tijdruimte van 5 dagen, d. w. z. de tijd tusschen twee opeenvolgende beladingen van een zelfden wagen in een station van de Nationale Maatschappij, wordt « rotatie » of « wagenomloop » geheeten.

De 5 verschillende wagens welke noodig zijn om dagelijks een wagen met een rotatie van 5 dagen te stellen, heet « effectief ».

Hoe korter de rotatie is, hoe kleiner het effectief zal kunnen zijn om een bepaald verkeer te verwerken. Indien, in het bovenstaande voorbeeld, de in A gestelde wagen regelmatig na 4 dagen terugkwam, zou het noodige effectief nog slechts 4 wagens bedragen.

Men laadt op het net van de Nationale Maatschappij dagelijks vijftien à twintig duizend wagens in meer dan 1.000 stations.

Deze wagens worden gestuurd naar stations van het net of naar stations van andere spoorwegnetten. Deze andere spoorwegnetten laden die wagens opnieuw voor stations van de Nationale Maatschappij of bezorgen ze ledig terug op de overgangsplaatsen, dit zijn de stations waar de wagens van het eigenaarsnet op een

vreemd net overgaan, en omgekeerd. Over het geheel dus, moet op zeer weinig na het aantal geladen wagens, eenerzijds, gelijk zijn aan het aantal geloste of op de overgangsplaatsen ledig terugbezorgde wagens, anderzijds.

Laten wij nu in bijzonderheden treden en de stations afzonderlijk beschouwen.

Hier kunnen wij een volledig gebrek aan evenwicht vaststellen tusschen het aantal te lossen en het aantal te laden wagens. Wat waar is voor het net in zijn geheel, is zulks niet meer voor de onderdeelen er van. Dit is begrijpelijk: de gebieden van verbruik en van voortbrenging van een product kunnen immers niet op dezelfde plaats liggen. Kortom, het eene station lost meer wagens dan het er laadt; in een ander station is de toestand andersom. Sommige stations zullen dus de te over zijnde wagens moeten kwijt-raken; dit zal natuurlijk geschieden ten voordeele van de stations die er te kort hebben.

De methodische organisatie van de uitwisseling van te over of te kort zijnde wagens is de taak van den dienst der wagenverdeeling.

Het probleem is niet nieuw; het is zoo oud als de spoorweg zelf. Maar het aspect van het probleem is veranderd en de er op gevonden oplossingen hebben geëvolueerd onder den invloed van velerhande omstandigheden.

In den beginne konden de wagens afzonderlijk worden gevolgd; er waren er maar weinig en de netten hadden slechts een geringe ontwikkeling.

Maar de netten smolten samen, breidden zich uit, en het aantal te verdeelen wagens steeg in geweldige verhoudingen. De toegepaste methode vergde zooveel moeite dat er moest van afgezien worden.

Men voerde alsdan de methode der « depots » in. Men verdeelde het net in 19 districten; aan het hoofd van elk district was een hoofdstation. Dit laatste verdeelde de wagens binnen het eigen district en ontving de te over zijnde wagens in depot, na de verdeeling. De depotstations meldten elkander hun beschikbare wagens en hielpen elkander in geval van nood.

Deze methode bood het groot bezwaar dat niet altijd een billijke verdeeling verkregen werd en dat de leegloop aanmerkelijk toenam. Een ledige wagen, gestuurd van het depotstation naar een ander station van het district, kwam dikwijls terug over de route die hij enkelen tijd voordien gevolgd had om het depot te bereiken.



In 1871 verving men de methode der depots door die der verdeelingskantoren, gevestigd in den zetel der 11 groepen van den exploitatiedienst. Op dit tijdstip telde het effectief 19.500 wagens en bedroeg de gemiddelde dagelijksche stelling 2.500 wagens.

Het net had een lengte van 1.400 km. en omvatte 300 ladingsplaatsen.

De verdeelingskantoren werkten op de directe verantwoordelijkheid van den dienstchef, die meer dan de depotstations belang had bij de billijke verdeling der wagens. Hun bedrijvigheid strekte zich uit over een grooter aantal stations. De in de groepen te over zijnde wagens werden niet meer naar een depot gestuurd; ze bleven zooveel mogelijk ter plaats, in afwachting dat ze in een naburig station konden gebruikt worden. Daaruit volgde een groote vermindering van den leegloop.

Evenals de depotstations boden de verdeelingskantoren — na volledig in de behoeften van de eigen groep voorzien te hebben — elkander de wagens aan die ze te over hadden. Geen enkel organisme had tot opdracht in te grijpen om de misbruiken te voorkomen, die onvermijdelijk moesten ontstaan.

Dit gebrek aan coördinatie lokte zeer heftige

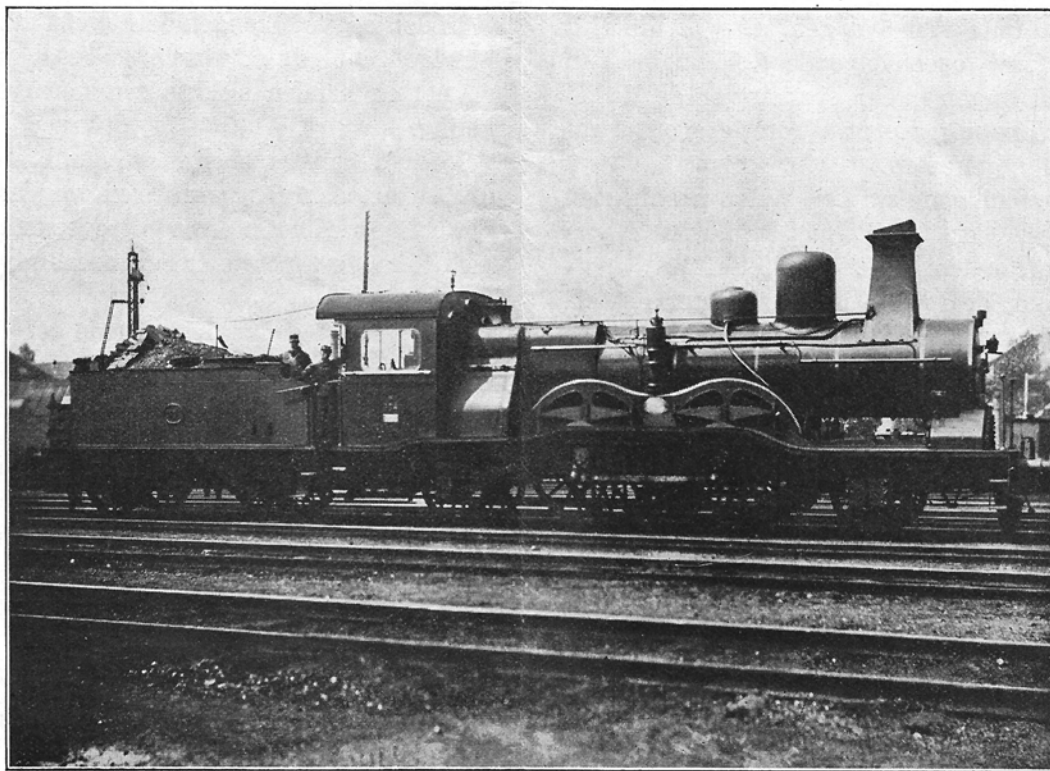
critiek uit bij een wagenschaarschte die in 1879-1880 heerschte. Het is van dit tijdstip dat de oprichting van een centraal verdeelingskantoor dagteekent. Het effectief was alsdan 34.600 wagens en de gemiddelde dagelijksche stelling 6.000 wagens. De lengte van het net bereikte 2.800 km. en het aantal ladingsplaatsen 600. Het centraal verdeelingskantoor moest onder de groepen verdeelen en de eenheid van gezagvoering tot stand brengen.

Het verdeelingsstelsel onderging nadien geenerlei structuurwijziging meer. Grondige wijzigingen moesten echter in de modaliteiten van toepassing aangebracht worden.

Een gelukkige vinding, die reeds van vóór den oorlog dateert, bestond hierin de stations met regelmatig verbruik te voorzien door middel van permanente stroomen van ledige wagens.

Met andere woorden, sommige vooraf aangeduide stations verzonden steeds de wagens die ze te over hadden naar de stations die er geregeld te kort hadden. Aldus werd de tijd dat de wagens in het station bleven staan, tot een minimum beperkt, en daar die tijd een deel van de rotatie is, moest deze bijgevolg verbeteren.

*(Wordt vervolgd.)*



De oude locomotief type 12, die 50 jaar verleden werd gebouwd door de Vennootschap Cockerill.

# ECONOMISCHE DOCUMENTATIE

APRIL 1939

## HET VERVOER IN BELGIE.

De ontvangsten over de maand Maart 1939 bedragen 211,8 miljoen, tegen 210,4 miljoen in Maart 1938, d. i. 0,65 % meer.

Vergeleken met Maart 1938 is het reizigersverkeer met bijna 4 % teruggelopen; dat van de zware goederen met 5 %. Niettemin wordt, voor het goederenverkeer althans, een lichte heropleving geregistreerd, daar de vermindering voor Februari immers 8 1/2 % bedroeg; dit resultaat werd verkregen door een verhooging van het Belgisch binnenverkeer, die de steeds belangrijke vermindering van het doorvoer- verkeer (— 7,3 %) goedmaakt.

De stand van het verkeer en van de financiële uitkomsten over de eerste drie maanden van het jaar is als volgt :

	1938	1939	Verschil
<b>in miljoenen</b>			
Exploitatie - ontvangsten . . . . .	607,8	615,6	+ 7,8
Uitgaven (financiële lasten inbegrepen) .	715,5	686,4	— 29,1
Uitkomsten . . . . .	— 107,7	— 70,8	+ 36,9
Reizigerkilometers . . . . .	1419,0	1373,6	— 3,2 %
Tonkilometers zware goederen . . . . .	1326,9	1249,8	— 5,8 %

*Binnenscheepvaart.* — De toestand van de binnenscheepvaart blijft zorgwekkend. Over het algemeen lopen de noteeringen nog steeds terug. Alleen de noteeringen voor de verbinding Antwerpen-Luik geven blijk van eenige vastheid. Het feit verdient te worden onderlijnd, te meer daar, uit hoofde van de tot stand gebrachte verbeteringen, voor de verbinding een daling van de noteeringen werd voorspeld.

Onderstaande tabel wijst, voor de voornaamste bestemmingen van het land, de gemiddelde vrachtprijzen aan, die in April 1937, 1938, 1939 en in Maart 1939 op de Beurs van Antwerpen genoteerd werden.

Verbinding bij vertrek uit Antwerpen.	April 1937.	April 1938.	April 1939.	Maart 1939.	Verschil April 1939/37
Brussel.	10.—	8.—	7.50	7.50	— 25 %
Bergen.	18.—	14.—	13.50	14.—	— 25 %
Charleroi.	17.—	13.—	10.75	11.—	— 37 %
Leuven.	11.—	9.—	8.50	9.—	— 23 %
Gent.	9.—	8.—	8.50	8.50	— 6 %
Angleur.	13.—	12.—	13.50	13.—	+ 4 %
Sclaigneaux.	20.—	15.—	17.50	16.—	— 12 %

De prijzen voor Charleroi zijn in April gedaald tot 10,50 fr. per ton, d. i. nauwelijks 8 centiem per tonkilometer of minder dan de gemiddelde kostprijs opgemaakt door de specialisten van het transport over den waterweg.

— Het verkeer *België-Rijn* wijst op een lichte verbetering. De beschikbare tonnemaat in Belgische schepen bedroeg te Ruhrort op einde April 107.000 ton, tegen 153.000 ton einde Maart daaraanvoorafgaand en 150.000 ton einde April 1938.

— Bij koninklijk besluit van 15 April 1939 zal de Nationale Dienst voor transport over de Binnenwateren een hoofdbestuur en tien exploitatiegroepen omvatten.

*Wegvervoer.* — De nationale paritaire commissie van de wegvervoerondernemingen heeft haar instemming betuigd met den regel van de toepassing der 144 uren, berekend over een periode van 3 weken met ten hoogste 10 uren werkelijken arbeid per dag. Ze heeft den wensch uitgedrukt dat de Regeering dien regel zou uitbreiden tot de ondernemers die zelf het werk verrichten dat aan de vervoeronderneming verbonden is.

— Het tijdschrift « Mon Auto » van April 1939 teekent, onder den titel « Ieder is baas in zijn eigen huis », verzet aan tegen de critiek geoeffend door sommige organen voor verdedi-

ging van de belangen van den automobiel en van de binnenscheepvaart, naar aanleiding van de tarieven met getrouwheidsbeding die door de N. M. B. S. werden ingevoerd. Het tijdschrift is van oordeel dat, zoodra het den gebruiker vrij staat zijn vervoermiddel te kiezen, het eveneens logisch is te aanvaarden dat de vervoerders worden vrij gelaten bij het opmaken van hun tarieven.

Die organen, gaat het tijdschrift voort, verzetten zich tegen de beginselen van de bedrijfsorganisatie onder voorwendsel dat ze naar corporatisme voeren.

Inderdaad, zoo besluit het, maar wanneer er werkelijk wedijver tusschen de corporaties Spoor, Weg, Water bestaat, kan men zoo maar niet, uit beginsel, den eenigen vorm van bespreking wegwerken, die zou toelaten tot een verstandhouding te komen.

\*\*

Op het gebied van de Coördinatie Spoor en Weg, heeft de Commissie van het spoorwegver-

voer der *Internationale Kamer van Koophandel* belangwekkende besluiten getroffen. Dit machtig organisme, waarvan de onpartijdigheid niet kan in twijfel getrokken worden, oordeelt dat het vraagstuk van de tarieven en van de vervoervoorwaarden van den Spoorweg niet kan onderzocht worden zonder rekening te houden met de tarieven en vervoervoorwaarden van den Weg. Bedoelde Commissie is de meening toegegaan dat, om overwegingen van economischen aard, bepaalde verplichtingen moeten worden opgelegd aan het Spoor (verplichting tot vervoeren, bekendmaking van de tarieven, enz.), maar ze meent tevens dat de naleving van die beginselen niet alleen voor den Spoorweg doch ook voor de openbare autovervoerondernemingen zou moeten gelden, voor zoover de mogelijkheden van de beperkte exploitatie van deze laatste zulks toelaten.

*Havenbedrijf.* — Voor de eerste 4 maanden van het jaar, is de toestand van de havens van Antwerpen, Rotterdam en Hamburg als volgt :

	ANTWERPEN.		ROTTERDAM.		HAMBURG.	
	Eenheden.	Tonnemaat.	Eenheden.	Tonnemaat.	Eenheden.	Tonnemaat.
1938 . . . . .	3.841	6.613.373	4.732	7.667.977	6.046	6.565.816
1939 . . . . .	4.043	7.145.547	5.118	8.549.019	5.916	6.423.501
Vershil . . . . .	+ 202	+ 532.174	+ 386	+ 881.042	— 130	— 142.315

### HET VERVOER IN HET BUITENLAND.

**DUITSCHLAND.** — In de haven van Duisburg-Ruhrort, de grootste binnenhaven ter wereld, was de omvang van het brandstoffenverkeer gedurende het eerste kwartaal 1939, 2,3 miljoen ton tegen 3,6 miljoen gedurende het overeenkomstig tijdperk van 1938. Deze vermindering heeft vooral betrekking op den uitvoer naar Nederland (1.107.000 ton) en naar België (255.000).

— De Reichsbahn is de grootste kolenverbruiker van de heele wereld met 17 miljoen ton in 1938, tegen 15,8 in 1937, 14,5 in 1936 en 11,9 in 1933.

— De lengte van het Deutsche autowegennet is thans 3.065 km., terwijl 1.675 km. in aanleg

zijn. Het aantal personen dat voor deze werken wordt gebruikt is meer dan 100.000.

— De Reichsbahn vervolgt een politiek door middel van kleine containers van 3 verschillende typen, waarvan één, met een inhoud van 3 m<sup>3</sup> en een draagvermogen van 750 kg., voornamelijk bestemd is voor de volumineuze goederen.

Het aantal containers in dienst bedraagt 30.000.

— Het streven van de Reichsbahn om de snelheid van haar treinen op te voeren heeft tot belangrijke uitslagen geleid. In 1914 legde de snelste Deutsche trein het traject Berlijn-Hamburg af met een snelheid van 88,8 km. per uur. In 1933 werd die zelfde afstand met Diesel-electrische motortreinen afgelegd met een snelheid van 124,6 km. Nieuwe records werden sedertdien



gemaakt. De motortrein Berlijn-Keulen, bij voorbeeld, bereikte in 1937 de snelheid van 132,6 km.

De proefritten met de eerste der elektrische locomotieven van de reeks E 19 hadden in den loop van December 1938 plaats. Het maximumvermogen van deze locomotief is 8.000 paardekracht en het doorlopend vermogen er van 5.000.

Op de lijn Neurenberg-Halle en Leipzig moet ze, alleen, een trein van 360 ton kunnen sleepen op de zeer steile hellingen van het Thüringerwoud en bij normalen dienst op de vlakke baan gedeelten, moet ze een snelheid van 150 km. per uur kunnen bereiken. Het is niet onmogelijk dat ze de snelheid 220-225 km./u. zal bereiken bij speciale proefritten.

Het versnellingsvermogen van die locomotief is zoo sterk dat ze, met een trein van 360 ton op een waterpasse baan, haar snelheid van 0 tot 180 km./u. in 4 en een halven minuut kan opvoeren. Wat de remming betreft, zal het gezamenlijk gebruik van elektrische remmen en luchtremmen een met dezelfde snelheid rijdenden trein op een waterpasse baan over 900 m. tot stilstand kunnen brengen.

— Op het gebied van het goederenvervoer is de vooruitgang niet minder in 't oog vallend. Wagens konden worden ingevoegd in treinen die tegen 90 km. per uur rijden.

De Reichsbahn heeft den bouw voorzien van 110.000 nieuwe wagens waarvan een gedeelte bestemd is om de 72.000 oude wagens te vervangen. De overige, d. i. ongeveer 40.000 eenheden, zullen niettegenstaande de verhooging van het gemiddeld laadvermogen, nauwelijks voldoende zijn voor de behoeften van het steeds toenemend verkeer.

— De Reichsbahn beschikt over 265.000 woningen voor haar personeel. Het in uitvoering zijnde programma voorziet ongeveer 15.000 nieuwe woningen, die ter beschikking van de bedienden zullen gesteld worden vóór het einde van het volgend jaar.

IN NEDERLAND. — Sedert 1930 komen de Nederlandsche Spoorwegen er niet meer toe hun budget in evenwicht te brengen. Het tekort bedroeg 2 1/2 miljoen gulden in 1931, 17,3 in 1932, 28,7 in 1933, 32,4 in 1934, 29,7 in 1935, 31,9 in 1936 en 33,5 in 1937. Voor het jaar

1938 zal het tekort hooger zijn dan dit van de vorige jaren.

De oorzaak van dit tekort ligt in de vermindering van het doorvoerkeer en in den aangroei van de concurrentie van den waterweg die, dank zij verbeteringen, een groot gedeelte van het spoorwegvervoer naar zich heeft toegehaald.

Met het doel het tekort zooveel mogelijk te verminderen, hebben de Nederlandsche Spoorwegen een heele reeks maatregelen genomen en, inzonderheid, vermindering van het personeel (51.000 eenheden in 1921 en 31.000 in 1938), afschaffing van stations en halten waarvan het aantal van 860 in 1926 verminderd werd tot 412 in Mei 1938, opheffing van het reizigersverkeer en zelfs van het goederenverkeer op talrijke mindere banen, vervanging van treindiensten door autobusdiensten, enz.

Vóór de Tweede Kamer heeft de Nederlandsche Regeering haar standpunt in zake coördinatie van de vervoermiddelen uiteengezet.

De Minister verklaart dat, zoo het waar is dat het ontwerp hetwelk aan het Parlement werd voorgelegd (1), van onweerlegbaar belang is voor de Nederlandsche Spoorwegen, het niet minder interessant is voor de overige vervoermiddelen.

Er moet worden uitgegaan van het principe dat al de vervoermiddelen onder dezelfde voorwaarden, *of wel vrij of wel gebonden* moeten zijn. Daar het echter vaststaat dat de vrijheid op dat gebied nadeelige uitslagen geeft, is de Minister van oordeel dat de overwogen reglementeering van het vervoer moet beschouwd worden als een kwestie van het hoogste belang voor dien tak van de nationale industrie. De meening van sommige leden van het Parlement, die gelooven aan de heerschappij van den spoorweg, moet dus, als zijnde zonder eenigen grond, van de hand worden gewezen.

Sprekende over de toe te passen tarieven, verklaart de Minister dat men moet steunen op den kostprijs. Door aldus te handelen en tevens rekening te houden met den aard der te vervoeren goederen, de belangrijkheid der zendingen en den af te leggen afstand, zal men komen tot een verschillend niveau voor elk vervoermiddel.

De reeds gevestigde ondernemingen zullen over 't algemeen een vervoervergunning beko-

(1) Over dit ontwerp zal in een volgend maandblad gehandeld worden.

men, doch nieuwe vergunningen zullen alleen worden toegekend in de gebieden waar de noodzakelijkheid daarvan is bewezen.

Sprekende over het *particulier* vervoer, verklaart de Minister dat hij het economisch belang daarvan niet onderschat. Hij is er echter zeker van dat de eigenaar van een autovoertuig zeer dikwijls zijn kostprijs niet opmaakt. Vaak zelfs werken sommige industrieën waar de concurrentie zeer fel is, beneden den kostprijs om markten te behouden of te verwerven. Dergelijke industrieën zullen, zoo ze hun voertuigen bezitten, niet aarzelen beneden den kostprijs te vervoeren, wat de andere industrieën die een beroep doen op beroepsvervoerders er onvermijdelijk toe brengen moet van deze vervoerders tariefverlagingen te vergen om hun kostprijs te kunnen inkrimpen tot het niveau van dien van hun mededingers.

De particuliere vervoerder moet zijn aandeel betalen in de uitgaven voor de coördinatie en dit aandeel is des te meer gewettigd daar de rentabiliteit van zijn eigen vervoer in heel wat gevallen niet mogelijk is dan door het bestaan van een vervoerdersorganisatie die er de aan-

vulling van is en waardoor in uitzonderlijk verkeer kan voorzien worden.

De Minister eindigde met te wijzen op de absolute noodzakelijkheid, gedurende de eerste jaren althans, van een evenredige vervoerverdeling en met te verklaren dat de ruimte gelaten door den terugloop van het Rijnverkeer in geen geval de voorgestelde coördinatie mag in den weg staan.

IN ZWITSERLAND wijzen de uitkomsten der Bondsspoorwegen, voor de maand Maart 1939, op een ontvangst uit het verkeer van 26,9 miljoen, tegen 26,8 in 1938, en op een exploitatie-uitgave van 18,3 miljoen, tegen 18,6 in 1938.

IN GROOT-BRITTANNIE. — Lord Ponsonby heeft er in het Hoogerhuis over geklaagd dat, in 15 jaar tijd, het Ministerie van Verkeerswezen 7 verschillende Ministers heeft gehad. Hij dringt aan opdat dit departement niet meer een politiek organisme maar een speciale administratie zou wezen, zooals bij voorbeeld de boschadministratie.

IN DE VEREENIGDE STATEN. — De toestand der Amerikaansche spoorwegen, voor de jaren 1930, 1937 en 1938, is de volgende.

	1930.	1937.	1938.	Vershil 1930/1938.
In miljoenen dollars.				
Ontvangst uit het verkeer . . . . .	5.281	4.166	3.565	— 32 %
Exploitatie-uitgaven . . . . .	3.931	3.445	3.063	— 22 %
Netto-opbrengst . . . . .	1.350	721	502	
Financieele lasten . . . . .	726	623	625	
Financieele uitkomst . . . . .	+ 524	+ 98	— 123	
Reizigermijlen (milliarden). . . . .	26,8	24,7	21,6	— 19 %
Tonmijlen zware goederen (milliarden) . . . . .	383,5	360,6	290,2	— 24 %
Personeeffectief (duizenden) . . . . .	1.487,8	1.114,7	939,5	— 37 %

Voor het eerste kwartaal 1939 is de netto-opbrengst der Amerikaansche spoorwegen 85,8 miljoen dollar tegen 20,0 miljoen voor de overeenkomstige periode van 1938.

\*  
\*\*

*Electrificatie.* — De ontwikkeling van de electriciteitsnetten van enkele Europeesche landen blijkt uit nevenstaande tabel :

\*  
\*\*

*De trolleybussen* in de heele wereld waren ten getale van ongeveer 6.500 in het begin van 1938, tegen 700 in 1930.

Groot-Brittannië is thans het land waar de trolleybus de grootste uitbreiding genomen heeft. Men telt daar 3.200 trolleybussen in dienst of in constructie.

	1930.	1936.	1937.
In kilometers.			
Duitschland . . . . .	1.541	2.260	2.263
Oostenrijk . . . . .	822	896	900
Frankrijk . . . . .	1.596	2.786	2.997
Groot-Brittannië . . . . .	771	993	1.138
Italië . . . . .	1.615	3.370	3.929
Zweden . . . . .	908	2.876	3.355
Zwitserland . . . . .	1.906	2.336	2.362