

LEON JACOBS

Directeur-Generaal der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

DE
NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPORWEGEN
IN BELGIE

*Voordracht gehouden te Parijs, in de zaal « Hoche »,
onder de auspiciën van de
« Association française des Amis des Chemins de fer ».*

Januari 1937

TRAMARCHIEF
W. J. M. LEIDERITZ

LEON JACOBS

Directeur-Generaal der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.

DE
NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPoorWEGEN
IN BELGIE

HAAR ONTSTAAN — HAAR ONTWIKKELING
HAAR MODERNISATIE

*Voordracht gehouden te Parijs, in de zaal « Hoche »,
onder de auspiciën van de
« Association française des Amis des Chemins de fer ».*

Januari 1937

DE BELGISCHE BUURTSPOORWEGEN

DE TOESTAND VAN HET BELGISCH BUURTSPOORNET.

De snelle evolutie der vervoermiddelen, de aanhoudende economische crisis en de lang zonder reglementeering gebleven concurrentie van de baan hebben de bestaansvoorwaarden van de reeds voor den oorlog in bedrijf zijnde openbare vervoerdiensten grondig gewijzigd en hebben hun vaak onherstelbare verliezen berokkend.

Meer nog en rechtstreekscher dan de groote spoorwegen hebben de secundaire lijnen en locaalspoorwegen onder dien toestand te lijden gehad. Ze zijn inderdaad gemakkelijker te treffen: hun financieele middelen zijn minder stevig; ze bedienen streken met minder druk verkeer en zijn blootgesteld aan de rechtstreekse concurrentie van de autobus en de autovrachtwagen op de wegen zelf waar ze zijn aangelegd.

Overall, in alle landen, hebben de spoorwegen, zoo de normaalspoorwegen als de secundaire lijnen, een harde beproeving te verduren gehad en hebben er nu nog onverminderd tegen te kampen.

Zoo het net der secundaire spoorwegen in België door die beroerde tijden heen een toestand heeft weten te behouden dien men bevredigend mag noemen, dan is zulks, mijns inziens, te danken aan het feit dat dit net in handen is van één enkele maatschappij: de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, waarvan het de moeite loont de gansch bijzondere kenmerken even nader te beschouwen.

Zulks wil niet zeggen dat de N. M. V. B. geen moeilijkheden heeft ontmoet en dat ze geen blijk heeft moeten geven van initiatief om zich aan de nieuwe omstandigheden aan te passen.

Dat wil evenmin zeggen dat wij den strijd als geëindigd

aanzien en dat nu de stabiliteit is bereikt : in de huidige conjunctuur, en zulks op menig ander gebied dan dat van den spoorweg, is de toekomst nog lang niet vast en zeker. Zoo wij er ons mogen in verheugen tot hiertoe stand te hebben gehouden, dan is het dank zij een grondige omvorming van het materieel, terwijl zoo-veel andere bedrijven van secundair vervoer in Europa sedert ettelijke jaren reeds spaak liepen en de onderneming moesten opgeven.

Wij koesteren steeds de hoop dat alles weer geleidelijk tot de normale orde zal terugkeeren, voornamelijk door een redematige coördinatie der verschillende vervoermiddelen. Wij denken ook dat die onder onze lijnen welke door de ongeregelde concurrentie van de baan en door de economische crisis deficitair werden gemaakt, de leefbaarheid zullen terugvinden.

Maar alvorens uit te weiden over de volbrachte taak en over die welke nog blijft te verwezenlijken, moet ik in 't kort uiteenzetten wat de N. M. V. B. is, waaruit ze is ontstaan, wat ze heeft tot stand gebracht en welke richting ze opgaat.

AARD EN VOORWERP VAN DE N. M. V. B.

De werkwijze van dat organisme is, zelfs in België, dikwijls tamelijk slecht gekend.

Alhoewel velen onder U op de hoogte zijn van de werking der N. M. V. B. gedurende de twee-en-vijftig jaren van haar bestaan en haar huidige toestand kennen, zal ik trachten hier, zoo duidelijk en bondig mogelijk, er de voornaamste elementen van uiteen te zetten.

De oprichting der N. M. V. B. in 1884 sproot enkel voort uit de omstandigheden en was geenszins ingegeven door het verlangen om aan de eischen van een of andere economische of politieke theorie te voldoen.

Reeds lang voor 1875, tijdstip waarop de eerste grondslagen van de N. M. V. B. werden gelegd, was België door een diepe economische inzinking geteisterd : de landbouw bevond zich in een hachelijken toestand, de handel kwijnde, in de nijverheid heerschte werkloosheid, de openbare machten zagen hun geringe inkomsten wegslinken.

Alhoewel België reeds in 1875 een net van groote spoorwegen bezat dat 3,441 kilometer besloeg en in 1885 een uitgebreidheid van 4,417 kilometer had bereikt, wat de elf twaalfden

van het huidig groot net vertegenwoordigt, zag men in dat het dringend noodig was een dicht net van buurtspoorwegen tot stand te brengen, geschikt voor vervoer tegen lage tarieven en dat met aandrang door de nijverheid en vooral door den landbouw gevraagd werd.

Wat het privaat initiatief op dat gebied had kunnen verwezenlijken, tusschen 1875 en 1884, was van geringe beteekenis. Men begreep overigens dat het zich nooit zou interesseeren dan voor lijnen waarvan een goed rendement te verwachten was en er nooit aan denken zou lijnen aan te leggen in de arme gewesten, die dan ook zouden verstoken blijven van de vervoermiddelen die voor hun ontwikkeling onmisbaar waren.

Er behoefde iets anders. Een rationeele oplossing werd gevonden, namelijk het tot stand brengen van het geheele Belgisch secundair net toe te vertrouwen aan een enkele maatschappij, op zulke wijze samengesteld dat alle winstbejag uit haar bedrijvigheid zou geweerd blijven.

Die opvatting werd uiteengezet door de hh. Bischoffsheim en Wellens, in de brochure welke zij in October 1875 aan het ontwerp tot stichting van een « Nationale Maatschappij van buurtspoorwegen » wijdden en waarvan de conclusies bijna in hun geheel overgenomen werden in het wetsontwerp dat in 1884 door het Belgisch Parlement aangenomen werd en in 1885 een lichte wijziging onderging :

« De maatschappij, zoo schreven die auteurs, zal enkel het algemeen belang beoogen, terwijl zij nochtans het voordeel der private maatschappijen behouden zal, wil zeggen door te handelen met meer spoed, met meer initiatief, door de ontwerpen in volle onafhankelijkheid te onderzoeken, buiten plaatselijke, politieke en andere invloeden, en, ten slotte, door zich te schikken naar de behoeften die uit de omstandigheden en de feiten ontstaan. »

De nieuwe instelling moest aldus een heel bijzonder kenmerk dragen. In de memorie van toelichting werd zij als volgt omschreven :

« Het is een moreel wezen van een bijzonderen aard : het bestaat uit de vereeniging van de openbare lichamen die bij zijn stichting belang hebben. Die vereeniging wordt bestuurd door een beheer dat onafhankelijk is van den Staat. De gemeenten, de provinciën en de Staat, die de vereeniging uitmaken, hebben een bestendig bestaan; het maatschappelijk doel is een openbare dienst die hetzelfde karakter draagt. »

Minister Graux die, in 1884, de groote verdediger van de wet op de buurtspoorwegen was, omschreef deze instelling in de volgende kernachtige formule : « Het is de inrichting van een *openbaren dienst aan openbare lichamen, in het algemeen belang, toevertrouwd* ».

BEGINSELEN VAN ONBAATZUCHTIGHEID EN MUTUALITEIT.

De twee groote beginselen welke de nieuwe instelling ten grondslag werden gelegd, waren : de onbaatzuchtige betrachting van het algemeen belang en de geest van mutualiteit.

Er moest vooral naar gestreefd worden nijverheid en landbouw uit hun nood te helpen, door hun vervoermiddelen tegen lage tarieven te bezorgen, door de voorstedelijke en landelijke gedeelten met de groote stedelijke en nijverheidscentra per spoor te verbinden en aldus de wegens hun topographische ligging of hun demographischen toestand misdeelde gewesten uit hun afzondering te trekken.

Dat was het geval voor gansche provinciën, zooals Luxemburg en Limburg.

Het kwam er dus op aan, niet in de eerste plaats de rechtstreeksche winsten die aan het belegd kapitaal zouden toegekend worden op het oog te houden, maar wel de onrechtstreeksche voordeelen die voor het gansche land uit den aanleg van talrijke buurtlijnen zouden voortvloeien.

Die onrechtstreeksche voordeelen waren talrijk en groot en bestonden vooral in :

de waardeverhooging van de gronden in de door het spoor doorkruiste gewesten;

de toeneming van het bouwbedrijf;

de daarmede verband houdende grootere opbrengst van de belastingen;

de ontwikkeling van handel en nijverheid;

de mogelijkheid om nieuwe nijverheidsinrichtingen tot stand te brengen;

de ontwikkeling van landbouw en groententeelt;

het vermenigvuldigen van markten en fooren;

de toeneming in de ruiling van werkkrachten en levensmiddelen tusschen de steden en het platteland;

de daarmede gepaard gaande vermindering van den kostprijs der nijverheidsartikelen en eetwaren;

de uitwijking der werklieden uit de overbevolkte steden naar het platteland, dank zij het vervoer tegen lage prijzen;

de bevordering van den welstand bij de landelijke bevolking;

de belangrijke bestellingen van materieel bij de nationale nijverheid;

de ontwikkeling van het toerisme en, ten slotte, de aanbrengst aan de groote spoorwegen van een aanzienlijk bijkomend vervoer.

Om al die onrechtstreeksche voordeelen aan het land te verschaffen werden de Buurtspoorwegen tot stand gebracht.

Dat dit destijds wel in de bedoeling van den wetgever lag, blijkt uit de volgende woorden van den heer Minister Graux :

« Moest het zelfs gebeuren dat binnen tien of twintig jaren de Staat, de provinciën en de gemeenten te zamen (voor een net van 2,500 kilometer) een jaarlijksch verlies van vier millioen en half ondergaan, welke compensaties zouden daar niet tegen opwegen ? Het verkeer op de Staatslijnen zou toegenomen zijn, de openbare rijkdom vermeerderd en de met het groot spoorwegnet verbonden landbouw- en industriele gemeenten zouden hun welvaart verdubbeld, ja zelfs vertiendubbeld zien. En zou het algemeen belang van het land, de landbouw, de handel, de nijverheid, den weldoenden invloed er van niet onder allerhande vormen aanvoelen ? »

Zoo ik me niet vergis, zou de door den heer Minister Graux aangenomen jaarlijksche toelage van vier millioen en half, thans vijf-en-veertig millioen Belgische frank uitmaken voor 2,500 kilometer lijnen.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen beheert thans 3,395 kilometer lijnen voorzien van automotrices voor het vervoer van personen en van stoomlocomotieven voor het vervoer van goederen; 1,428 kilometer electriche lijnen en 3,289 kilometer autobuslijnen, zijnde te zamen 8,112 kilometer lijnen.

Het hoeft geen betoog dat, in de tijden die wij beleven, de Belgische regeering weinig geneigd zou zijn aan de N. M. V. B. een jaarlijksche toelage te verleen, die berekend op den grondslag vooruitgezet door den heer Minister Graux en naar de tegenwoordige uitgestrektheid van het net, thans meer dan 135 millioen frank per jaar zou moeten bedragen.

Zoo ik dat cijfer aanhaal, is het om het belang te doen uitschijnen dat de wetgever aan de taak van de N. M. V. B. hechtte.

Dat belang was geschat naar den last dien hij voor de gemeenschap normaal achtte tegenover de onvergelykbaar grootere voordeelen die deze uit het buurtspoorwegennet trekken zou.

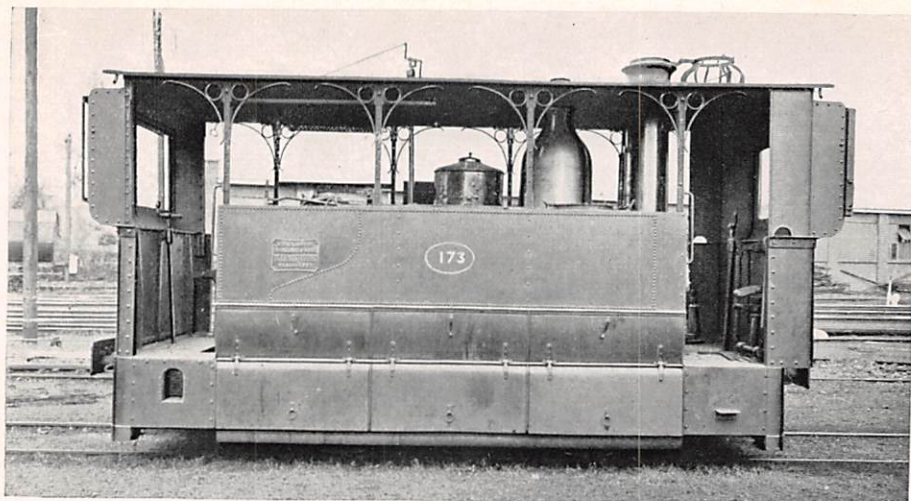
Zelfs in crisistijd heeft de Nationale Maatschappij nooit om een hulp van dergelyken omvang verzocht, wat trouwens ongelegen ware geweest.

Het privaats initiatief, dat, natuurlijkerwijze, alleen onmiddellijke winsten nastreeft, zou ongetwijfeld de zaken niet met de noodige onbaatzuchtigheid hebben kunnen ondernemen. Alleen een samenwerking van openbare machten was daartoe in staat, zooals deze alleen ook in staat was het mutualiteitsbeginsel toe te passen. Die mutualiteit speelt een hoofdrol in het volbrengen van de taak der N. M. V. B. Zij is het die door een zekere wisselwerking van financieele compensatie tusschen de lijnen met goede en de lijnen met geringe opbrengst, het mogelijk maakte de minst bedeelde streken van de gewenschte diensten te voorzien en deze alzoo aan 's lands ontwikkeling deelachtig te maken.

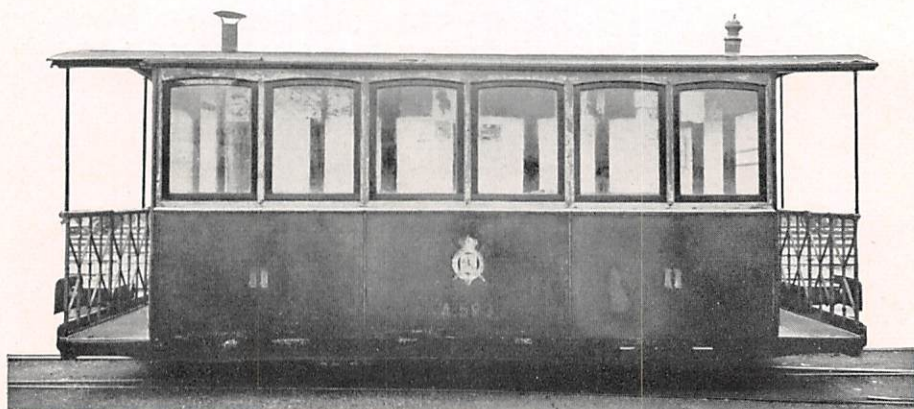
Alvorens daarover uit te weiden, behoort het te weten welk statuut op rechterlijk, financieel en administratief gebied aan de N. M. V. B. gegeven werd.

JURIDISCH STATUUT.

In de bij haar stichtingswet gevoegde statuten wordt de Nationale Maatschappij « naamlooze vennootschap » genoemd, maar de voornaamste eigenschappen die haar kenmerken laten toe te zeggen dat ze een maatschappij van een bijzonderen aard is. De Nationale Maatschappij werd bij een wet gesticht; ze beschikt in feite over een monopolie; de duur van haar bestaan is onbepaald; haar vennoten zijn, op minder dan één ten honderd van de ingeschreven kapitalen na, openbare machten die handelen in hoedanigheid van moreele lichamen en met het algemeen belang voor doel; het voorwerp der vergunningen is een dienst die van de openbare besturen afhangt; bovendien stelt de Staat, de voornaamste aandeelhouder, zich borg voor de obligatiën; ten slotte, kan de ontbinding der maatschappij slechts krachtens een wet uitgesproken worden. Dat alles geeft aan de N. M. V. B. een eigen uitzicht dat, elkeen zal het inzien, ten zeerste van het type der naamlooze vennootschap verschilt.



Eerste type van locomotief (15 ton).

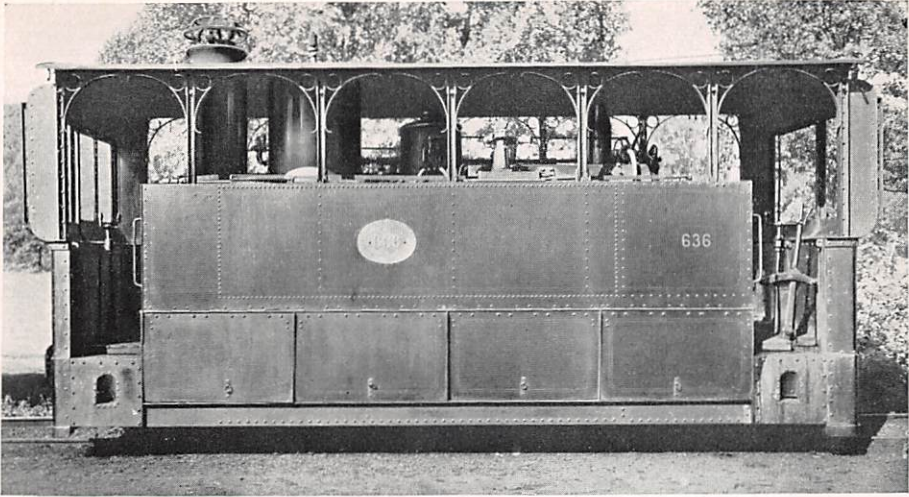


Eerste type van rijtuig (stoomdienst).

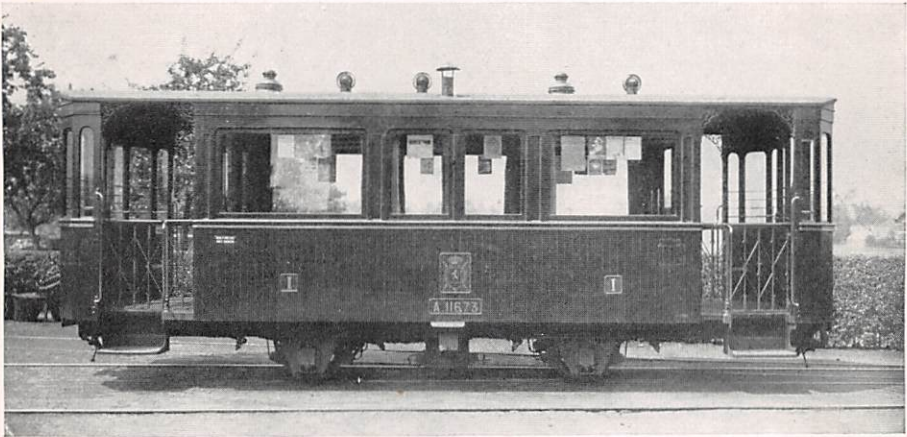


Vooroorlogsch type van stoomtrein.

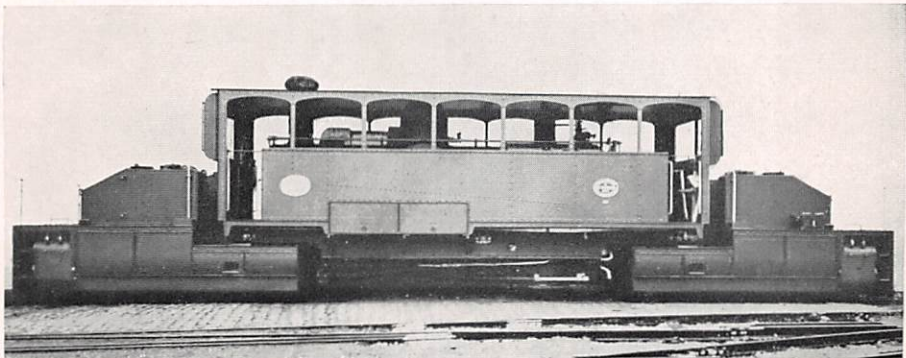
1912



Locomotief, type 1912 (29 ton).



Laatste type van rijtuig (stoomdienst) — 1912.



Garratt-locomotief (60 ton).

FINANCIEELE STRUCTUUR.

De financieele structuur is niet minder eigenaardig. Daar de openbare machten : Staat, provinciën en vooral de gemeenten, slechts over jaarlijksche inkomsten beschikken, diende een formule gevonden waardoor ze een aanzienlijk gedeelte van de ingeschreven kapitalen niet dadelijk hoefden te storten. Er werd dus besloten dat deze in negentig annuïteiten zouden afgelost worden.

Door dat stelsel echter kreeg de N. M. V. B. niet de noodige kapitalen in handen voor den aanleg van haar lijnen; zij werd dan ook bij de wet gemachtigd om door den Staat gewaarborgde leeningen uit te schrijven overeenstemmende met het bedrag van de door de openbare machten aandeelhoudsters ingeschreven annuïteiten.

Elke lijn moest beschikken over een eigen kapitaal, zonder anderen band met de overige lijnen dan die van een zekere mutualiteit.

Dit legt uit wat wij noemen zullen de « financieele werking » der Nationale Maatschappij :

De aandeelhouders van de lijnen met goede opbrengst worden niet enkel ontlast van de storting van het bedrag hunner annuïteit, deze gedekt zijnde door het aandeel in de, als eerste dividend, ontvangen winst, maar ze hebben ook nog een tweede dividend ontvangen of kunnen ontvangen, daar het overschot van de winst, na aftrek van het eerste dividend (annuïteit), verdeeld wordt als volgt :

- 3/8 voor een reservefonds,
- 2/8 voor een voorzieningsfonds en
- 3/8 verdeeld onder de aandeelhouders.

Anderdeels hadden de aandeelhouders van de middelmatige lijnen niet hun volle annuïteit te storten, maar enkel, op het einde van elk dienstjaar, het verschil tusschen hun aandeel in de exploitatiewinst der lijn en het bedrag van de ingeschreven annuïteit. Wat is daarvan de uitslag geweest voor den Staat, de provinciën en de gemeenten ?

De Staat, aandeelhouder van al de lijnen voor ongeveer 50 t. h. der kapitalen, en de provinciën, aandeelhoudsters van de lijnen op hun gebied voor een bedrag van gemiddeld 25 t. h., zien bij het sluiten van elk dienstjaar de winsten van de beste lijnen tegen de middelmatige uitslagen van de arme lijnen opwegen. Daaruit volgt dat die openbare machten slechts het

verschil te betalen hebben tusschen het geheel van de ingeschreven annuïteiten en het bedrag der uitgekeerde winsten, verschil dat tot nog toe zeer gering is geweest.

Ook de gemeenten van de arme streken, die ongeveer voor 25 t. h. in de kapitalen bijdroegen, hadden het verschil te dragen tusschen de door hen ingeschreven annuïteiten en hun aandeel in de winst. Er dient echter in aanmerking genomen dat het, voor hen, slechts lijnen geldt waaraan zij zich rechtstreeks geïnteresseerd hebben omdat deze haar rechtstreeks aanbelangen, lijnen waarvan zij op voorhand de mogelijkheden van rechtstreeksche en onrechtstreeksche opbrengst hebben kunnen bestudeeren en die zij gewild hebben als een middel van evolutie en vooruitgang.

Men beseft welk voordeel een dergelijk financieel mechanisme biedt, dat, eerst en vooral het algemeen belang dienende, aan de aandeelhouders hun vrijheid laat en terzelfdertijd onder hen een band van solidariteit smeedt.

Het beginsel van mutualiteit tusschen het complex der lijnen — waarvan elk haar eigen kapitaal en haar afzonderlijke rekening heeft — vindt nog zijn toepassing in het feit van het aanleggen van een *reservefonds*, dat namelijk bestemd is om de eventueele verliezen op de exploitatie der middelmatige lijnen in de arme streken te dekken.

Volledigheidshalve moet ik er aan toevoegen dat elke lijn een eigen *voorzieningsfonds* bezit, bestemd voor de uitbreidingen en verbeteringen die mochten nodig blijken.

BESTUURLIJKE STRUCTUUR.

En nu eenige woorden over de bestuurlijke structuur. De Nationale Maatschappij is een gedecentraliseerd en autonoom bestuur. Haar decentralisatie vrijwaart haar tegen alle rechtstreeksche politieke invloeden; haar autonomie verschaft haar de eigenschappen van initiatief en leefkracht die het kenmerk van de private maatschappijen uitmaken. Nochtans, bevindt de maatschappij zich in een toestand van afhankelijkheid tegenover de openbare machten aandeelhoudsters en heel in 't bijzonder tegenover den Staat, niet enkel op financieel gebied, maar ook nog onder andere opzichten. En zulks is gewettigd, daar het vooral de Staat is die het algemeen belang tegen de particularistische zelfzucht heeft te verdedigen.

De gevallen waarin de Regeering tusschenkomt zijn talrijk. Ik vermeld er twee onder de voornaamste : zij is het die de ver-

gunningen verleent of ze weigert, indien, bij voorbeeld, de ontworpen lijn van dien aard is dat zij aan den grooten spoorweg een ruïneerende concurrentie kan aandoen of indien de aanleg er van uit strategisch oogpunt niet wenschelijk wordt geacht; anderdeels is het ook de Staat die het recht heeft de verhooging der tarieven te eischen of de verlaging er van te verbieden.

Deze laatste beschikking, die voor de N. M. V. B. economisch aanvaardbaar was ten tijde toen de groote spoorwegen over een feitelijk monopolie beschikten, is het thans niet meer, nu het baanvervoer, na dat monopolie te hebben vernietigd, alle vrijheid geniet om zijn tarieven naar eigen goeddunken te regelen en dat de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, opgericht om de exploitatie der groote spoorwegen te verzekeren, haar tarieven enkel aan de ministerieele goedkeuring heeft te onderwerpen.

De voorgijschap der centrale macht wordt nog op bestendige wijze op de dagelijksche bedrijvigheid der « Buurtspoorwegen » uitgeoefend :

1° door een contrôle op hun technisch, industrieel, commercieel en financieel beleid, contrôle uitgeoefend door een bijzonderen dienst van het ministerie van Verkeerswezen;

2° door het benoemen, door den Koning, van den voorzitter, van de helft der beheerders, waaronder den onder-voorzitter van den Raad, en van den directeur-generaal;

3° door het aanstellen van twee commissarissen van de Regeering, die de vergaderingen van den Raad van beheer bijwonen en waarvan de eene den minister van Financiën vertegenwoordigt en de andere den minister van Verkeerswezen.

Al die tusschenkomsten van den Staat zouden kunnen doen denken dat de onafhankelijkheid der N. M. V. B. slechts een ijdel woord is. Zulks is niet waar. De autonomie der Nationale Maatschappij blijft onaangetast in rechte en in feite. Een uitspraak van het Hof van verbreking dd. 26 April 1894 heeft zulks uitdrukkelijk erkend, in de volgende bewoordingen :

« De Nationale Maatschappij ondergaat vanwege den Staat geen andere contrôle dan deze welke noodig is om haar, in het algemeen belang, te beletten van haar verplichtingen af te wijken; buiten die beperking geniet ze volle vrijheid, evenals elke andere handelsmaatschappij. »

Dat wat het recht betreft.

In feite is het toezicht van den Staat steeds binnen redelijke perken gebleven en geschiedde het altijd op bescheiden en matige wijze.

Laten wij nu onze aandacht wijden aan de inrichting van het bestuur zelf.

INRICHTING VAN HET BESTUUR.

De Nationale Maatschappij wordt beheerd door een Raad bestaande uit een voorzitter, zes beheerders en den directeur-generaal. Drie van die leden worden benoemd door de algemeene vergadering der aandeelhouders, de andere door den Koning, op voordracht van de Regeering.

De Raad van beheer is bekleed met de meest uitgebreide macht om de maatschappij te leiden en te besturen. Hij voorziet in alle maatschappelijke aangelegenheden en brengt jaarlijks verslag uit bij de Regeering. De directeur-generaal, aangesteld door den Koning, is belast met de uitvoering van de door den Raad genomen beslissingen. Aan hem is het dagelijksch beheer van de zaken der maatschappij toevertrouwd. De twee regeerings-commissarissen wonen insgelijks de vergaderingen van den Raad bij en brengen rechtstreeks bij hun minister verslag uit.

Er bestaat, anderdeels, een Raad van toezicht samengesteld uit negen commissarissen, benoemd door de algemeene vergadering en die elk der negen provinciën van België vertegenwoordigen. Die Raad heeft een onbeperkt recht van toezicht op al de verrichtingen der maatschappij.

HISTORISCH OVERZICHT. — BEDRIJVIGHEID VAN DE N. M. V. B. VAN 1884 TOT 1914.

Wat volbracht de Nationale Maatschappij in den loop van haar dertig eerste jaren, wil zeggen tot in Augustus 1914 ? Eenige cijfers zullen volstaan om de merkwaardige ontwikkeling van het buurtspoorwegennet aan te toonen.

Het jaarverslag over het eerste dienstjaar, sluitende in December 1885, vermeldt dat twee lijnen in exploitatie zijn. Op 31 December 1894, tien jaar later, heeft de maatschappij de vergunning bekomen van zes-en-zestig lijnen, waarvan twee-en-zestig, hebbende te zamen een lengte van 1,250 kilometer, in exploitatie zijn.

Natuurlijk werden in de eerste plaats de lijnen aangelegd waarvan men een goede opbrengst verwachten kon. Voor deze die later zullen komen zal men niet meer op een zoo schitterende opbrengst mogen rekenen.

Maar weldra komt een nieuw element van vooruitgang op

den voorgrond. Reeds in 1894 legt de Nationale Maatschappij lijnen met elektrische tractie aan. Zij is de eerste in België die de stoomtractie door die nieuwe drijfkracht vervangen heeft, en dat over een tamelijk groote spoorlengte.

Wegens de betrekkelijk hooge kosten van de installaties, moest voorzichtig te werk gegaan worden.

De stedelijke en de voorstedelijke lijnen waren aldus de eenige waarop het nieuw tractiestelsel kon toegepast worden.

Tien jaar later, in 1904, omvat het gansche net 2,536 kilometer in exploitatie, waarvan 97 kilometer met elektrische tractie. Bovendien zijn 515 kilometer nieuwe lijnen in aanleg en moeten nog 379 kilometer gebouwd worden.

De lijnen met elektrische tractie, die slechts 3.82 t. h. van de geëxploiteerde lijnen uitmaken, geven nagenoeg 20 t. h. van de totale ontvangsten.

Beteekent dit dat de stoomtractie verdwijnen zal ? Op verre na niet. Daar de elektrische tractie enkel mogelijk is voor lijnen met tamelijk druk verkeer, blijft alleen de locomotief voor de andere toestanden aangewezen.

Het electrisch net van 1904 omvatte 97 kilometer; in 1909 bereikt het 241 kilometer en 410 kilometer in 1913.

In 1913 — ik neem dat jaar in plaats van 1914, daar dit geen normaal dienstjaar kon zijn — vertegenwoordigt het 10 t. h. van het gezamenlijk net der N. M. V. B. Zijn ontvangst belooft 8,360,000 frank, zijnde 29.64 t. h. der totale ontvangsten.

Het stoomnet heeft zich, zijnerzijds, merklijk uitgebreid. Van 1904 tot 1913 gaat de omvang van 2,439 kilometer tot 3,826 kilometer; beslaande 1,400 kilometer meer in een tijdsverloop van negen jaar.

Het gansche net — stoom en electriciteit — is gestegen van 2,536 kilometer in 1909, tot 4,094 kilometer in 1913.

Ware zoo een ontwikkeling niet door den oorlog gestuit geworden, dan zou zij waarschijnlijk nog eenigen tijd aangehouden hebben. Nochtans, de schoone jaren van het stoomnet waren voorbij. De aandacht van de N. M. V. B. was reeds sedert lang gevestigd op de mogelijkheden van den benzinemotor en van de automotrice, waarover zoeven zal gesproken worden.

Toen de oorlog uitbrak telde men, buiten de 4,094 kilometer lijnen in exploitatie, 159 kilometer in aanbouw en 638 kilometer die nog aan te leggen waren.

Het aanlegkapitaal der lijnen bedroeg 370,948,000 frank, waarvan 44.1 t. h. ingeschreven door den Staat, 27.9 t. h. door

de provinciën, 26.8 t. h. door de gemeenten en 1.2 t. h. door particulieren. Bij uitzondering hebben particulieren er in toegestemd het aandeel van in gebreke blijvende gemeenten in te schrijven.

Op honderd vijf-en-veertig lijnen met een volledig exploitatiejaar, zijn er drie-en-vijftig die een dividend hebben gegeven van 4.35 t. h. hooger dan de annuïteit, twee-en-vijftig een dividend van 2 t. h. hooger en veertig een dividend lager; het gemiddeld percent is 2.82 t. h. geweest.

In de laatste dagen voor den oorlog, bereikten de voorschotten aan de verlieshebbende lijnen geen 500,000 frank, terwijl het Reservefonds 8,256,000 frank bedroeg en het Voorzieningsfonds meer dan vijf millioen en half beliep, alles in goudfranken.

Aan dien voorspoedigen toestand werd door den oorlog een einde gesteld. Zoo de uitbreiding welke de Nationale Maatschappij gedurende de dertig eerste jaren van haar bestaan had genomen haar vitaliteit deed blijken, zou zij nu door haar verwezenlijkingen en door haar weerstandsvermogen gedurende de vier jaren bezetting, het bewijs leveren van haar kracht en tevens van haar lenigheid.

DE MOEILIKHEDEN SEDERT 1914.

Daar de groote spoorwegen, eigendom van den Staat, vanaf de eerste dagen der vijandelijkheden in handen waren van de Deutsche troepen, die het land bezetten, werden de buurtlijnen, vrij wegens hun zelfstandigheid, dadelijk door de Belgische bevolking gebruikt in de plaats van de groote spoorwegen die gedwongen waren hun diensten te staken.

Men zag de leiders van de Nationale Maatschappij en van de exploitatiemaatschappijen (te dien tijde was nagenoeg het gansche net verpacht), geholpen door al de leden van hun personeel, het vervullen van een vaak gevaarlijke taak op zich nemen. Er moest stoutmoedig en vlug gehandeld worden voor het groepeeren van het rollend materieel, dat door den inval van den vijand her- en derwaarts verspreid werd; de diensten dienden opnieuw ingericht, soms in streken waar de bevolking door schrik bevangen was, de groote centra moesten met elkander verbonden, door reizigerstreinen met een grootere snelheid dan voorheen in te leggen, de steden dienden van kolen en levensmiddelen voorzien, nachttreinen ingelegd, goederentreinen gesleept door electriche motrices, 's nachts het rollend materieel hersteld, en nog zooveel meer. Dat alles kon geschieden dank zij een standvastige bedrijvigheid, dikwijls ten

prijze van allerlei wederwaardigheden, want naar den wil van den bezetter had niets mogen verricht worden zonder zijn toestemming en veel moest dan ook buiten zijn weten verricht... dat toch nog onder zijn oogen geschiedde.

De buurtlijnen — ik mag het hier wel zeggen — zijn het tooneel geweest van gedenkwaardige ondernemingen en groote heldendaden vanwege de Belgische vaderlanders.

Duizenden mannen hebben ze gebruikt om over de Hollandsch-Belgische grens te trekken, andere hebben er zich van bediend om opdrachten van het allerhoogst belang van het eene eind van het land naar het andere over te brengen.

In feite, en globaal beschouwd, vormden de Buurtspoorwegen dank zij hun diensten van stoffelijken aard, alsmede de handhaving van het maatschappelijk en familiaal verband tusschen de verschillende deelen van het land, door hun toedoen, een element van den weerstand van België tegenover de bezettende macht.

Bovendien hadden de Buurtspoorwegen — hetgeen geen ongeluk ware geweest — schitterende zaken kunnen maken, zoo de vijand, verbitterd door hun bedrijvigheid, niet gedurig had getracht er door alle in zijn macht liggende middelen een einde aan te stellen. Buiten de vreesaanjagingen, de bedreigingen, de pogingen van inmenging, de plagerijen van allen aard welke men van zijnentwege moest ondergaan, had men aanhoudend strijd te leveren om de opbreking van de buurtlijnen te doen uitstellen. Deze kon men, ongelukkig, niet beletten. Van jaar tot jaar zag men het buurtspoornet verminderen zoodanig dat, in November 1918, er van de 4,095 geëxploiteerde kilometers nog slechts 1,865 ongeschonden kilometers overbleven ! Het verkeer had niettemin in zulke verhouding toegenomen dat de ontvangsten, die in 1913 voor het volledig net 28 millioen frank bedroegen, in 1918 nog 42 millioen en half goudfrank beliepen voor een net waarvan meer dan de helft opgebroken was.

Na den oorlogstijd kwamen de naoorlogsche beslommeringen.

In de eerste plaats moest het vernielde net weder opgebouwd worden, dringende noodzakelijkheid voor 's lands industrieel en economisch herstel.

Menigvuldige hinderpalen stonden de spoedige volbrenging van die taak in den weg : moeilijkheden om zich het noodige materieel : rails, dwarsliggers, enz., aan te schaffen; verkrijgen van uitvoervergunningen; vertragingen bij de leveringen, bij het opsporen en samenbrengen van het rollend materieel, aanhoudende stijging van de prijzen der materialen en van de arbeidsloonen..

Trots alles, slaagde de Nationale Maatschappij er in binnen een tijdsverloop van twee en een half jaar 2,236 kilometer spoor terug op te bouwen of te herstellen.

Intusschen was, wegens de verhooging van de bedrijfskosten, die 300 tot 400 t. h. bereikte, de toestand van de pachtende maatschappijen onhoudbaar geworden. Daar bovendien de tarieven slechts met gemiddeld 100 t. h. mochten verhoogd worden, gaven bijna al de pachtende maatschappijen het op zoodat de Nationale Maatschappij zich moest inrichten om zelf haar net te exploiteeren, en dat in de meest ongunstige voorwaarden. Einde 1922 waren 3,515 kilometer rechtstreeks door haar geëxploiteerd. Zevenhonderd tachtig kilometer, de beste overigens, bleven nog verpacht. Dat nieuwe stelsel breidde zich geleidelijk uit zoodat de Nationale Maatschappij ten slotte, op een twintigste na, het gansche net zelf exploiteerde, toestand die heden nog bestaat.

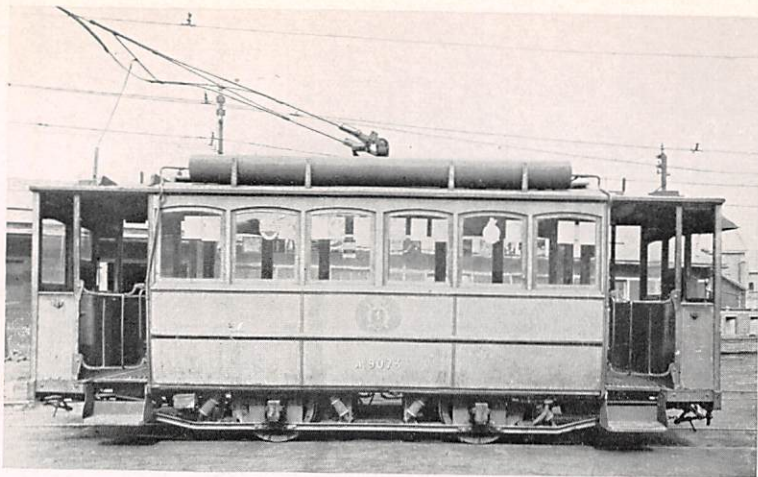
Merkwaardig feit : die verandering van exploitatieregim kon geschieden zonder dat het noodig was eenige wijziging aan de stichtingswet of aan de statuten der Nationale Maatschappij toe te brengen. Dat vloeide hieruit voort dat de wetgever, die zich op bewonderenswaardige wijze van alle dogmatiek onthield, er aan gehouden had niets streng nauwkeurig te bepalen op gebied van exploitatiestelsel en aan de Nationale Maatschappij de zorg had willen overlaten zelf dat stelsel naar gelang de omstandigheden vast te stellen.

De Nationale Maatschappij nam het concentreeren van de exploitatie te baat om deze om te werken.

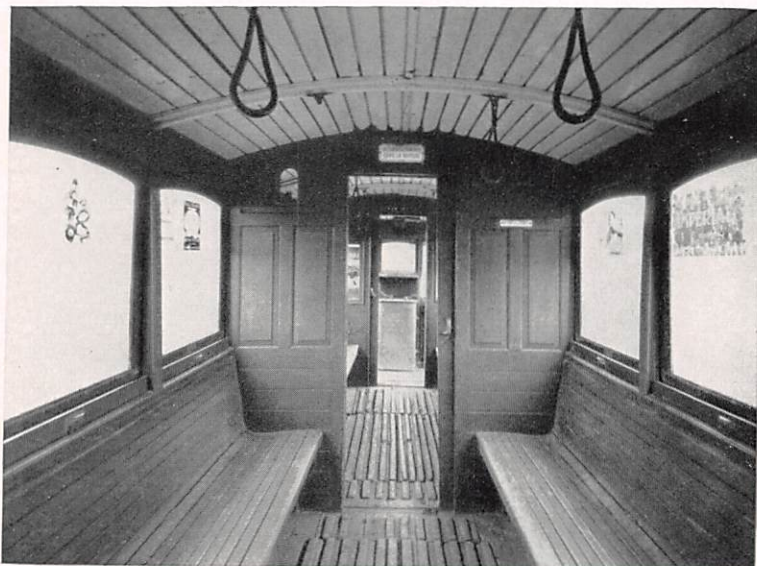
Het nieuw stelsel van de lijnen ving aan onder weinig bemoeigende voorteekenen, want men bevond zich in volle economische crisis. Om zich een gedacht te geven van de moeilijkheden met dewelke de maatschappij te kampen had, zal het volstaan dit enkel feit aan te halen, genomen onder vele andere vermeldenswaardige feiten : in 1923 waren de tarieven, vergeleken met die van 1913, vermenigvuldigd met 2 voor het personenvervoer en met 2.7 voor het goederenvervoer, terwijl de prijs van de kolen vermenigvuldigd was met 7, die van de petroleum en van de olie met 6 en het arbeidsloon met 5.

Het land werd bovendien zwaar getroffen door een muntcrisis en zag den dollar stijgen tot 3.75 maal zijn waarde van voor den oorlog.

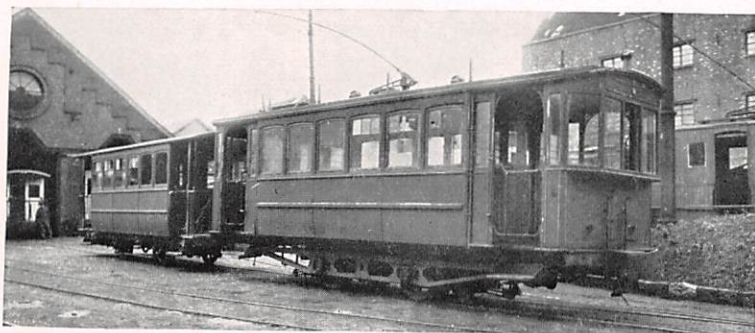
Voegen wij daaraan toe dat de openbare machten zich in de onmogelijkheid bevonden hulp te verleenen aan de Nationale Maatschappij, die sedert lang om de financieele middelen verzocht die



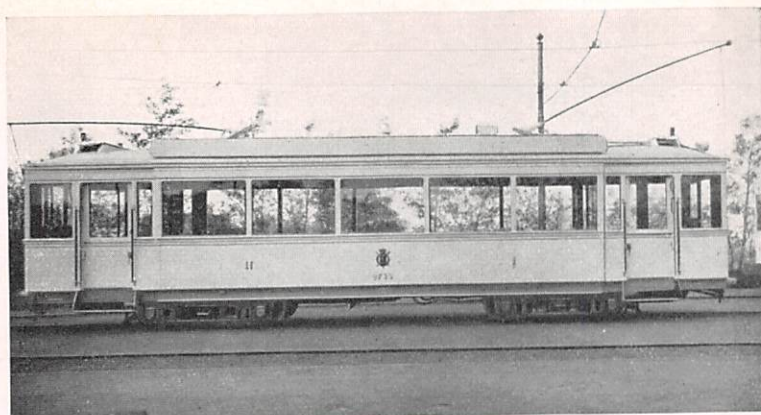
Een der eerste typen van motrice met twee assen — 1896.



Binnenzicht van de motrice hierboven.



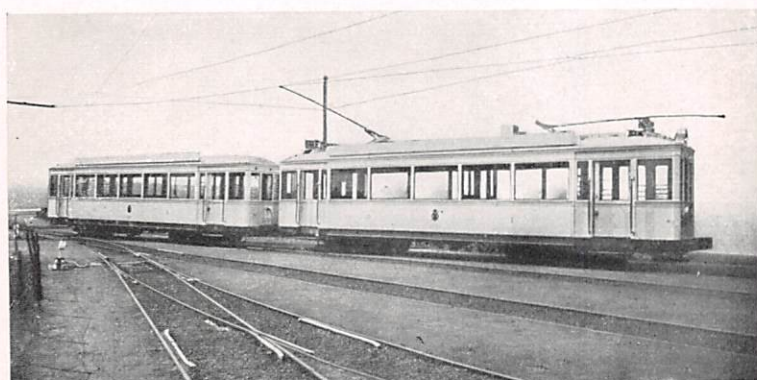
Oud type van electrischen trein — 1893 — nadien verbeterd.
Uitzicht in 1897.



Nieuw type van bogiemotrice (houten kast).



Binnenzicht van de motrice hierboven.



Trein samengesteld uit bogierijtuigen.

haar onmisbaar waren om haar installaties en haar rollend materieel te moderniseeren. Intusschen breidde de concurrentie van de baan zich uit.

Men moest de muntstabilisatie van 1927 afwachten om van de openbare machten de inschrijving te bekomen van de kapitalen die noodig waren om, eensdeels, het gedeelte van het net met voldoende reizigersverkeer te electrificeeren en om, anderdeels, de locomotieven door automotrices te vervangen op de stoomlijnen met te gering personenvervoer. De aandeelhouders deden op dat oogenblik een groote inspanning, maar deze werd, in 1931, opnieuw gestuit door de economische wereldcrisis en dezer weerslag op het financieel vermogen van Staat, provinciën en gemeenten.

De concurrentie van de baan kwam den toestand van de lokaallijnen nog verergeren. De Nationale Maatschappij had dit voorzien en den omvang er van op voorhand geschat. Zij had niet nagelaten er de aandacht van de openbare machten op te vestigen dat het vraagstuk van het vervoer een heel nieuw uitzicht zou krijgen wanneer de automobiendiensten tot hun volle ontwikkeling zouden gekomen zijn. Reeds in 1898, in 1900, in 1906, werden de centrale besturen door de Nationale Maatschappij gewaarschuwd, maar geen enkele wettelijke maatregel werd genomen. Na den oorlog, reeds van het oogenblik af dat de Nationale Maatschappij het herbouwen van het net en de overname van de exploitatie had aangevangen, zag zij haar het beste gedeelte van haar cliënteel door de parasitische diensten van de baan ontnemen.

Twee wetten afgekondigd in 1924 brachten weinig verbetering in den toestand. In 1927 was de overweldiging van de autobusdiensten zoo groot, dat 473 aanvragen om machtiging voor het inrichten van diensten, omvattende 7,736 kilometer, door particulieren bij het bevoegd ministerie ingediend werden. Van die 7,736 kilometer was reeds een groot deel in exploitatie... zonder eenige machtiging.

Men zal licht begrijpen welk nadeel aldus werd toegebracht aan de buurtspoorwegen die doorgaans op de baan aangelegd worden en waarvan het meerendeel slechts een lengte hadden van vijf-en-twintig kilometer, kleine afstand die voor de concurrentie van den automobiel bijzonder goed geschikt is.

De Nationale Maatschappij liet dan ook niets onverlet om er toe te komen zelf de autobusdiensten te exploiteeren. Thans exploiteert zij ongeveer 3,300 kilometer autobuslijnen : 401 kilometer rechtstreeks en ongeveer 2,888 kilometer bij verpachting aan private maatschappijen, mits een lichte vergoeding. Natuurlijk is het

aan haar exploitatie toegebracht nadeel op verre na niet weggeruimd. Laat ons zeggen dat er in 1921 in België 2,257 kleine vrachtautos en 3,400 groote vrachtautos reden; in 1935 telde men 60,610 kleine en 11,670 groote vrachtautos !

DE MODERNISATIE VAN DE NETTEN.

Een feit staat vast : het op het buurtspoor-net geleden verlies was zoo groot dat indien de modernisatie, en bijzonder de electrificatie van een zeker aantal lijnen niet met al den vereischten spoed waren doorgezet geworden, de ondergang van het buurtspoor-net thans een voldongen feit ware geweest.

Om die electrificatie aan te vangen waren moed en volharding noodig en moest de medewerking van de openbare machten aandeelhoudsters verkregen worden. Velen, op dat oogenblik, waren de meening toegedaan dat voortaan de autobus alleen slagen kon. Wat niet belette dat de Nationale Maatschappij haar werk doorzette zoodra zij over de noodige geldmiddelen beschikte. Wegens de financieele onvastheid, geschiedde de inschrijving van de kapitalen in vertraagd tempo tot in 1926, doch nam toe in 1927 en bedroeg dat jaar 30 millioen om in 1929 haar maximum, zegge 145 millioen, te bereiken. Het volgende jaar liep zij tot 67 millioen terug.

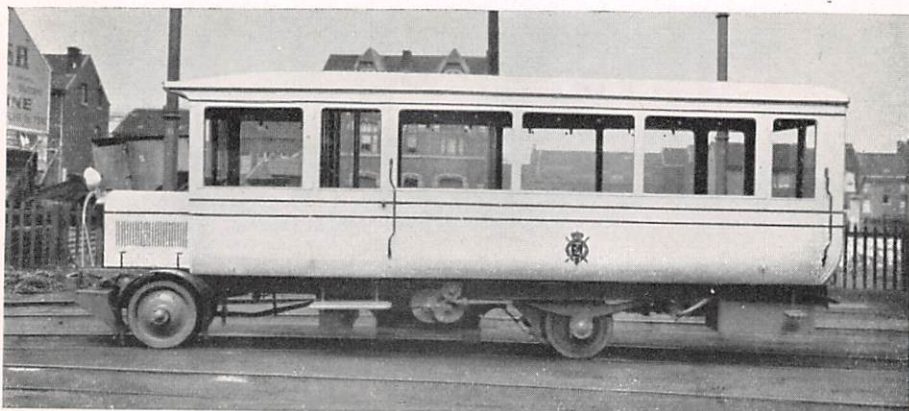
Met die financieele inspanning ging een groote technische bedrijvigheid gepaard om de stoomtractie door de elektrische drijfkracht te vervangen; dit geschiedde vooral in het tijdperk gaande van 1930 tot 1932. In den loop van die drie jaren werd het elektrisch net achtereenvolgens met 123, 171 en 176 kilometer uitgebreid, zoodat op 1 Januari 1934, 1,227 kilometer elektrische lijnen in exploitatie waren, zijnde het vierde van het gansche buurtspoor-net.

Voor de redding van de stoomlijnen met gering verkeer, beslaande nagenoeg 3,500 kilometer, waren bijzondere maatregelen geboden. De Nationale Maatschappij dacht er sedert lang aan die lijnen van meer gemoderniseerd materieel te voorzien, door op deze de stoomtractie door automotrices te vervangen.

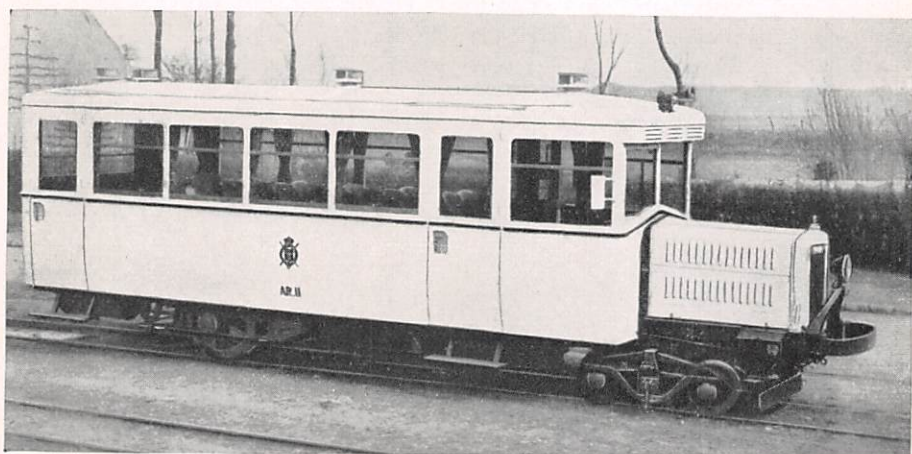
Een eerste proefneming met automotrices met recuperatiestelsel werd gedaan in 1910. Deze beantwoordde niet aan de verwachtingen, niet omdat het uitgedacht systeem een beginselgebrek vertoonde, maar omdat het materieel dat de automobielnijverheid te dien tijde leveren kon niet voldeed aan de voorwaarden welke van op spoorwegen te gebruiken materieel vereischt zijn. De proef-



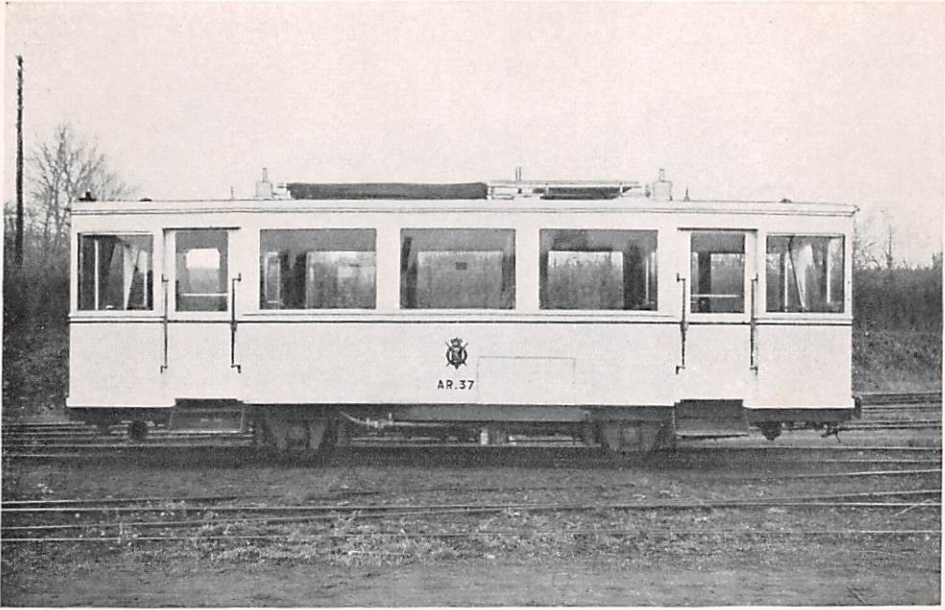
De eerste spoorauto — bogie aan den voorkant.



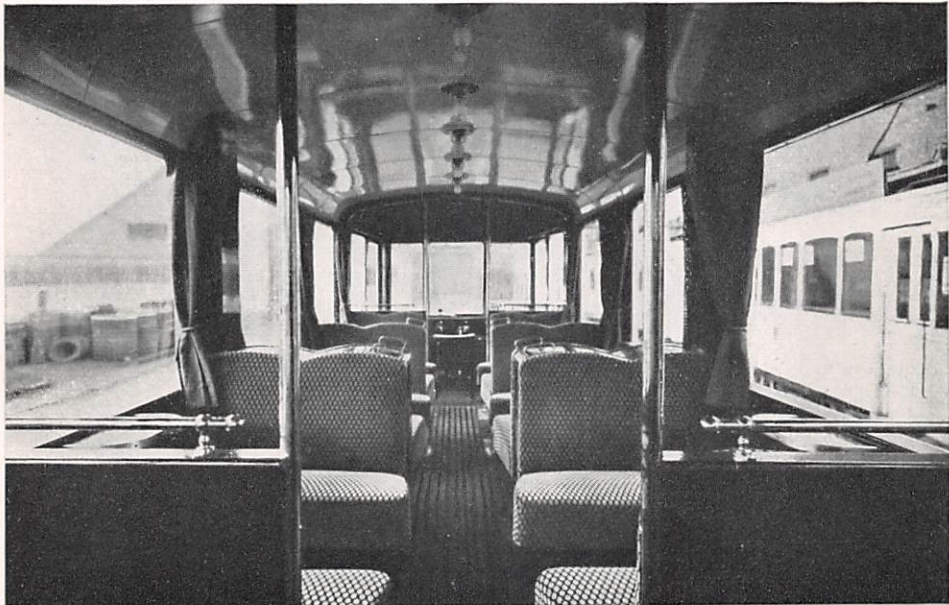
Spoorauto — oriënteerbare wielen aan den voorkant.



Spoorauto met groot vervoervermogen (metallieke kast).



De eerste in de werkhuizen der N. M. V. B. gebouwde automotrice.



Binnenzicht van de automotrice hierboven.

nemingen van de Nationale Maatschappij bleken dan ook voorbarig. De kwestie werd terug in onderzoek gebracht in 1921 en 1922. De eerste railautos, voorzien van benzine-motors, werden in dienst gesteld in 1925 en geven thans nog algeheele voldoening. Zij zijn uitgerust met een motor van 52 paarden, waarbij de drijfkracht door een cardanas op de achteras overgebracht wordt. Daar er op die rijtuigen maar een stuurpost is, zijn zij voorzien van een keerwinde. Eenige andere dergelijke railautos, die, in werkelijkheid, niet anders zijn dan autobussen geschikt gemaakt om op rails te rijden, werden nog in dienst gesteld; maar men zag alras in dat zij, niettegenstaande de uitstekende diensten welke zij bewezen, niet aan al de vereischten van de exploitatie voldeden. Alles wel beschouwd, bleek het gewoon type van tramrijtuig meest geschikt, het bogierijtuig of het rijtuig met twee assen. Zeker is het dat indien wij enkel hadden moeten gehoor geven aan overwegingen van technischen aard, de financiële beschouwingen daargelaten, wij, in veel gevallen, de voorkeur zouden gegeven hebben aan het bogierijtuig, dat menigvuldige voordeelen biedt waarover ik, bij gebrek aan tijd, hiet niet verder uitweiden kan. Maar, ik herhaal het, het ging er om de lijnen met zeer kleine opbrengst van nieuw materieel te voorzien en de uitgaven dienden beperkt.

Wij hebben dan ook onze studiën gericht naar de verwezenlijking van een rijtuig met twee assen. Het gold een gansch nieuw type voor hetwelk men, ten behoeve van de motorische toerusting, al het noodige materieel in de automobielnijverheid vinden kon, maar dat materieel moest geschikt en gecombineerd zijn om aan de vereischten van zijn nieuwe aanwending te voldoen. Men mocht natuurlijk niet overijld te werk gaan en verscheidene stelsels dienden beproefd, want het betrof een belangrijke en delicate onderneming waaraan ernstige risico's verbonden waren die des te grooter konden worden naarmate men op een groot aantal rijtuigen tegelijk zou gehandeld hebben. Daarom hebben wij, voor de bijwerking van het type dat wij wenschten te verwezenlijken, zelf, in onze werkhuizen, de noodige proefnemingen en constructies gedaan om ten slotte het voertuig te vervaardigen dat verder zal omschreven worden.

De groote taak was de openbare machten aandeelhoudsters te overtuigen van de noodzakelijkheid de vereischte kapitalen in te schrijven om een park van 250 automotrices tot stand te brengen. Wij slaagden er in en die automotrices zijn thans in dienst in het gansche land, tot groote tevredenheid van het publiek. Met het nieuw voertuig is de commercieele snelheid verdubbeld bij verge-

lijking met die van de oude stoomtreinen, de reizigers genieten groot comfort en de veiligheid is meer verzekerd dan op de autobussen; de exploitatie boekt ook een noemenswaardige inkrimping van de kosten.

Ziedaar kortbondig uiteengezet hoe en in welke voorwaarden de netten der N. M. V. B. gemoderniseerd werden.

DE HUIDIGE TOESTAND.

Hoever staan wij op dit oogenblik ?
Welke zijn de financieele, de technische en de administratieve uitgagen ?

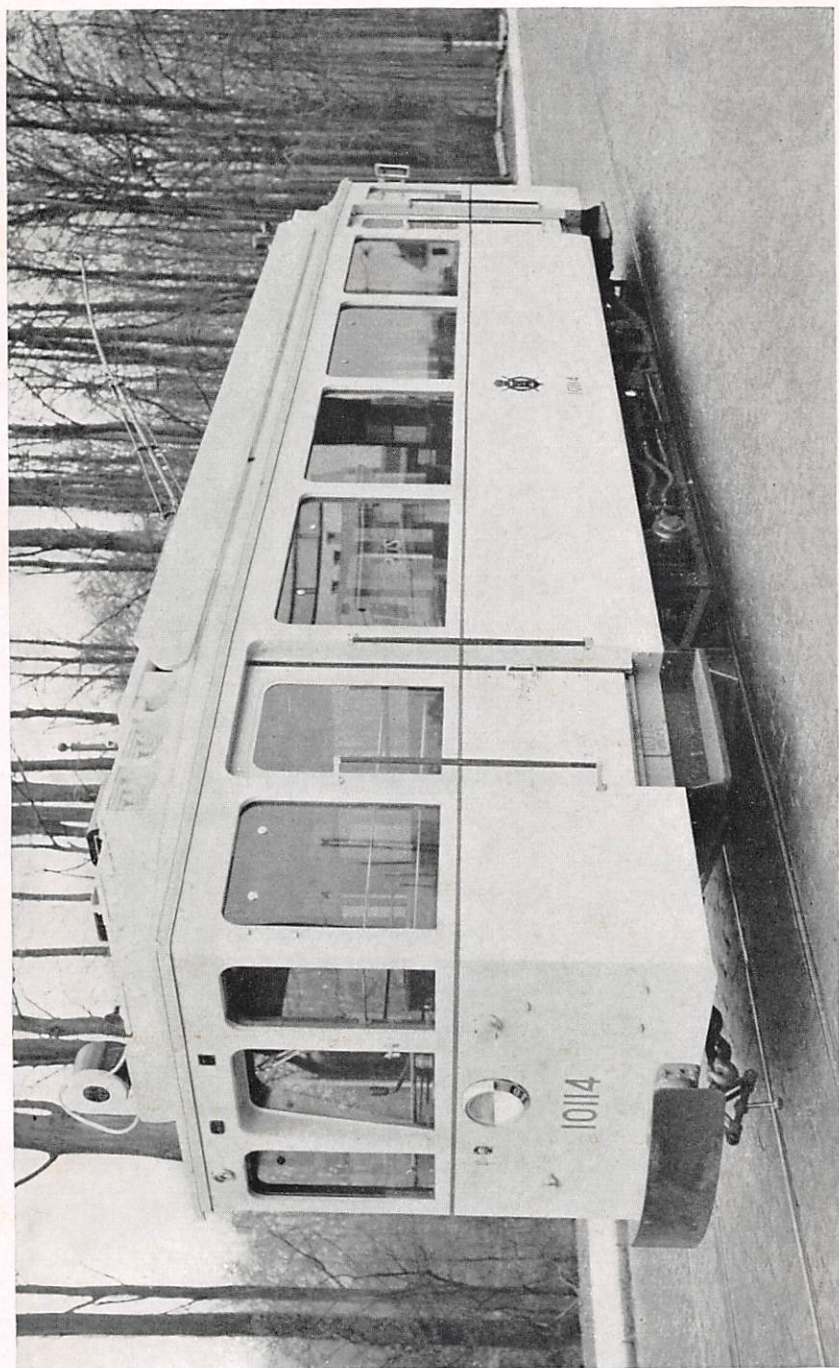
FINANCIEELE UITSLAGEN.

Ziehier de algemeene toestand op financieel gebied :
Op 31 December 1935 bedroeg het aanlegkapitaal der lijnen 1,015,608,000 frank voor de spoorlijnen en 6,338,000 frank voor de in eigen beheer geëxploiteerde autobuslijnen. Er dient opgemerkt dat op dat totaal van meer dan een milliard, ongeveer 371 millioen goudfrank reeds sedert 1 Januari 1914 ingeschreven was; het overige, dat na den oorlog ingeschreven werd, moet geschat worden rekening houdend met de koersschommelingen die de Belgische frank ondergaan heeft. Berekend op de basis van de huidige geldwaarde, zou het totaal der inschrijvingen ongeveer vijf milliard van onze franken vertegenwoordigen.

De ontvangsten van het geëxploiteerd spoorwegnet (4,095 kilometer) bedroegen 28 millioen frank op 1 Januari 1914. Op 1 Januari 1936 beliepen zij 225 millioen voor 1/10 gedeprecieerde franken, voor een net van 4,761 kilometer, en zij bereiken nagevoeg 240 millioen frank in 1936, voor 4,823 kilometer.

De exploitatiecoëfficiënt schommelde deze laatste jaren rond de 100.

Sedert enkele jaren reeds valt een gedurige achteruitgang van het goederenvervoer waar te nemen. De desbetreffende ontvangsten, die vóór den oorlog 7,800,000 goudfrank beliepen en 38.26 t. h. van de gezamenlijke ontvangsten vertegenwoordigden,



Jongste type van tweeassige motrice (metallieke kast).

zijn op 1 Januari 1936 tot 43 miljoen gedeprecieerde franken gekomen, overeenstemmende met 19 t. h. van de totale ontvangst. In 1935 waren ze, vergeleken met het vorig dienstjaar, met 13.6 t. h. geslonken; in 1936 zijn ze ongeveer 4 t. h. lager dan in 1935.

De economische crisis en voornamelijk de uitbreiding van het vervoer per baan zijn de oorzaken van dien achteruitgang.

Daarentegen zijn de ontvangsten van het reizigersvervoer gestegen :

In 1913 bedroegen ze 20,400,000 goudfrank, dat was 61.74 t. h. der totale ontvangst; in 1935 beliepen ze 182 miljoen gedeprecieerde franken, zegge 81 t. h. der globale ontvangst, voor een net dat 666 kilometer meer omvat.

Zoo men de uitslagen nagaat, rekening houdend met het tractiestelsel, dan stelt men vast dat de ontvangsten van het stoomnet, waarvan een klein gedeelte in 1934 en 1935 van automotrices was voorzien, wijzen op de afnemning van het vervoer.

In 1913 bedroegen die ontvangsten ongeveer 20 miljoen goudfrank voor een net van 3,685 kilometer. Op dit oogenblik, nu de Belgische frank maar 1/10 van zijn vooroorlogsche waarde meer heeft, beloopt zij nog slechts ongeveer 74 miljoen frank, voor een net van 3,471 kilometer.

Het electrisch net daarentegen, waarvan de uitbreiding drie-maal grooter is dan in 1914, gaf aan ontvangsten meer dan 151 miljoen frank in 1935, tegen 8,300,000 goudfrank in 1913.

Het stoomnet, dat in 1913 71 t. h. van de totale ontvangst opleverde, geeft nog slechts 33.78 t. h. voor nagenoeg dezelfde uitgestrektheid, terwijl het electrisch net, dat een weinig meer dan een vierde van het gezamenlijk net uitmaakt, op dit oogenblik 67.22 t. h. van de globale ontvangst opbrengt.

Ik acht het nuttig er terloops op te wijzen dat het aantal op het stoomnet afgelegde trein-kilometers, dat in 1913 20,500,000 bedroeg, in 1935 gedaald is tot 16,133,000, terwijl het op het electrisch net van 15 miljoen en half in 1913 gestegen is tot 42,200,000 in 1935, voor een net met een driemaal grootere uitgestrektheid.

U kunt zich wel indenken welke diepgaande invloed de aanzienlijke achteruitgang van het stoomnet, waarop ik daareven wees, op de financiën van de Nationale Maatschappij heeft gehad.

Drie cijfers uit de balans van 1935 teekenen den toestand op een duidelijke en voelbare wijze : op het passief, komt het reservefonds voor met 42 miljoen, het voorzieningsfonds met 21 miljoen

en half; op het actief bereiken de voorschotten aan de lijnen met verlies 50 miljoen en half.

Twee duizend vijfhonderd achttien kilometer stoomlijnen, dat is nagenoeg 50 t. h. van het net, sluiten met verlies. Wij zullen straks zien wat er mede gebeuren zal.

Gelukkig geven de goede lijnen voor datzelfde dienstjaar 1935, 13,800,000 frank dividend.

Voor een periode van zoo scherpe crisis als deze die wij doormaken en rekening houdend met een concurrentie die, in 't verleden, praktisch vrij spel had op de baan, mogen, zoo meenen wij, zulke uitslagen wel merkwaardig genoemd worden.

Wij zijn er van overtuigd dat die uitslagen nog zullen verbeteren, wegens het steeds meer algemeen wordend gebruik van de automotrice op de oude stoomlijnen. Op voorwaarde nochtans dat een gezonde coördinatie der vervoermiddelen voortaan doorgezet worde, een voorwaarde die, naar alle waarschijnlijkheid, zal verwezenlijkt worden.

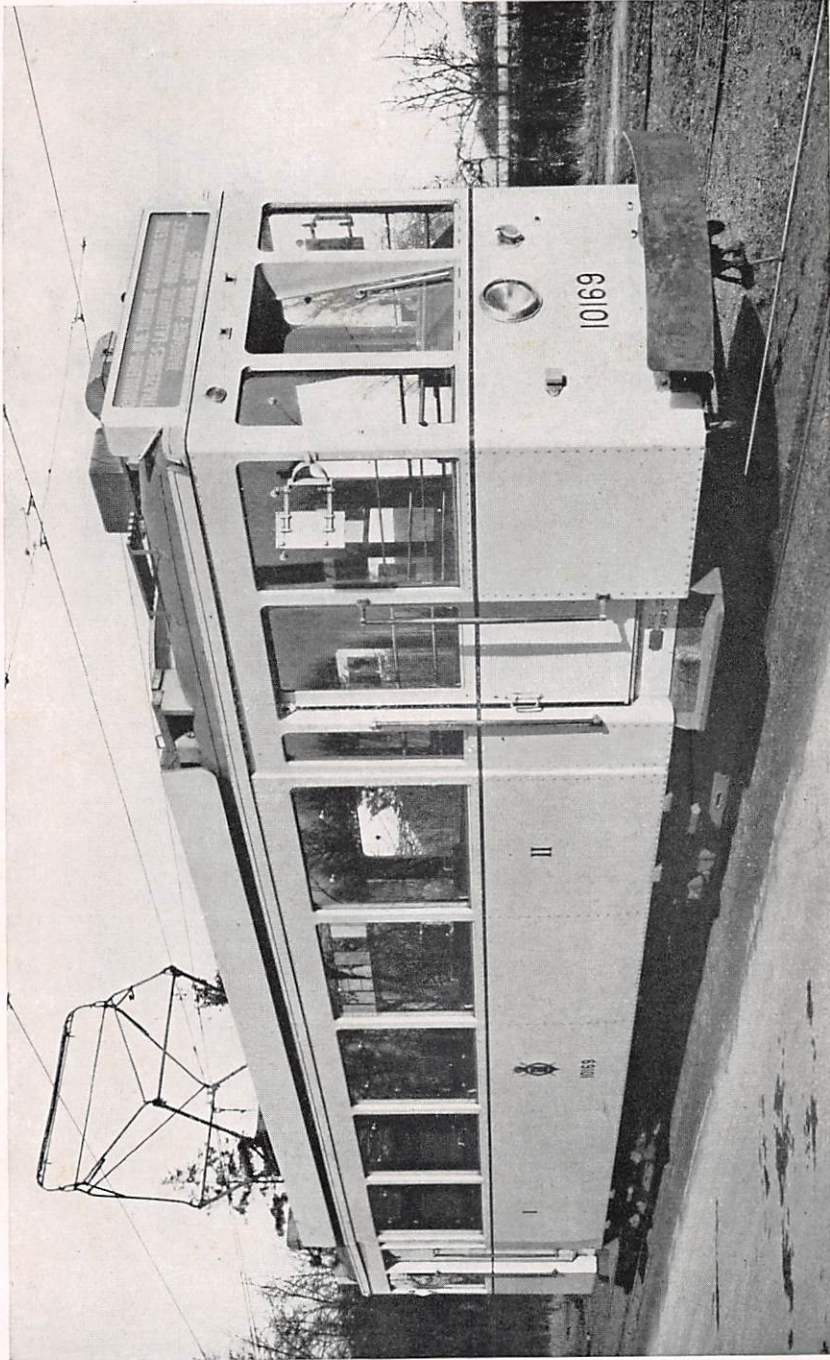
Om zich rekenschap te kunnen geven van den toestand der N. M. V. B. dient opgemerkt dat de Maatschappij, terwijl zij hardnekkig de moeilijkheden bekampte, ter zeldertijd de groote inspanning heeft gedaan die noodig was voor het moderniseeren van de vaste installaties en van het rollend materieel over gansch het net. De inspanning was des te grooter daar die modernisatie is moeten geschieden zonder de hulp van een hernieuwingsfonds; dit laatste, dat vóór den oorlog op een te zwakke basis werd gesticht, heeft ten gevolge van de devaluatie alle doelmatigheid verloren.

TECHNISCHE UITSLAGEN.

In wat bestond de modernisatie, op technisch gebied ?

De elektrische motrice, de automotrice met essence of zware olie, de autobus, ziedaar de vervoermiddelen welke voortaan voor het reizigersverkeer gebruikt worden. De ellendige indruk verwekt door het rollend materieel der buurtspoorwegen, toen de stoomlocomotief nog het grootste gedeelte van het net bediende, langsheen de banen waarop de auto's in vliegende vaart voorbijnelden, is verdwenen en een groote voldoening is thans bij het publiek vast te stellen.

Degenen onder U die het door de N. M. V. B. op de Tentoonstelling van Brussel in 1935 voorgebrachte materieel hebben gezien, hebben zich rekenschap kunnen geven van den door haar verwezenlijkten vooruitgang.



Jongste type van bogiemotrice (metallieke kast).

DE ELECTRISCHE RIJTUIGEN.

Onze nieuwe motrices werden in België gebouwd. Het zijn meestal bogierijtuigen. Enkele andere zijn slechts op twee assen. De bogierijtuigen, evenals de rijtuigen met twee assen, zijn van het metalliek type met binnenbekleding in teckhout. De breedte der van zekerheidsglas voorziene vensters, de schikking van de zitplaatsen, die in dwarsrichting opgesteld zijn, de elektrische verwarming en de overvloedige verlichting, de ruimte der platforms, dat alles draagt er toe bij om aan den reiziger een maximum van comfort en gemak te verschaffen, wat hij dan ook ten zeerste waardeert.

Ziehier de voornaamste kenmerken van de jongste typen :

De motrices op twee assen hebben een lengte van 10 m. 446 aan de uiteinden der buffers en een kasbreedte van 2 m. 20. De aswijdte werd zoo groot mogelijk genomen. Alhoewel er op het net bochten met een straal van 18 meter bestaan, kon zij op 3 m. 20 gebracht worden, dank zij de toepassing van een raddiameter van 720 millimeter. Op de platforms kunnen twee-en-veertig reizigers plaats nemen, terwijl binnen in de rijtuigen vier-en-twintig zitplaatsen beschikbaar zijn.

Het totaal eigen gewicht van die rijtuigen bereikt 14,580 kilogram. Zij zijn voorzien van twee motors met auto-ventilatie, met een kracht van 68 P.K. De maximumsnelheid van het rijtuig op effen baan is 65 kilometer per uur. Buiten de handrem bezitten al de nieuwe motrices een electro-pneumatische rem, stelsel Pieper. De stroomafneming geschiedt door trolley of door pantoograafbeugel, volgens de omstandigheden.

Wat de bogierijtuigen betreft, deze hebben een lengte van 13 m. 420 aan de uiteinden der buffers en een kasbreedte van 2 m. 200, behalve de rijtuigen van de lijnen aan de kust, die 2 m. 400 kasbreedte hebben, waardoor het mogelijk is vier zitplaatsen op één lijn op te stellen.

De afstand tusschen de aslijnen der bogies bedraagt 6 m. 200; de aswijdte van de bogie zelf is 1 m. 900, de raddiameter 660 millimeter.

Die rijtuigen bieden plaats voor acht-en-zeventig reizigers, waarvan dertig zitplaatsen. Het totaal gewicht van een bogiemotrice bedraagt 18,750 kilogram. De elektrische toerusting omvat vier motors van 62 P.K., van het gesloten type, met auto-ventilatie.

De maximumsnelheid van die rijtuigen op effen baan is

75 kilometer per uur. Zij zijn voorzien hetzij van twee trolleys, hetzij van een pantograafbeugel, volgens het net.

Voor de electriche lijnen waarin bochten met zeer kleinen straal voorkomen, hebben wij vooral de voorkeur gegeven aan het bogierijtuig, het eenige dat geschikt is om op behoorlijke wijze den dienst over tamelijk groote afstanden te verzekeren. Het is een feit dat, vanaf een zekere snelheid, de stabiliteit van het rijtuig op twee assen, waarvan de aswijdte wegens den aard van het tracé noodgedwongen nogal klein is, te wenschen overlaat. Daarenboven biedt het gebruik van het bogierijtuig het voordeel dat spoor en wielbanden minder te lijden hebben.

Beide typen van rijtuigen hebben wij toegerust met motors van een zoo groote kracht als de beschikbare plaats het maar toeliet. Het gebruik van die zeer sterke motors maakt het mogelijk snel aan te zetten, een groote snelheid in klimming te bekomen en bijgevolg een der voornaamste doeleinden die wij nastreven te bereiken, namelijk de verhooging van de commercieele snelheid.

Door het toepassen van die grootere sterkte beschikken wij nu over een voertuig dat desnoods verscheidene andere rijtuigen kan sleepen en zich derhalve aan al de vereischten van de exploitatie kan aanpassen.

DE AUTOMOTRICES.

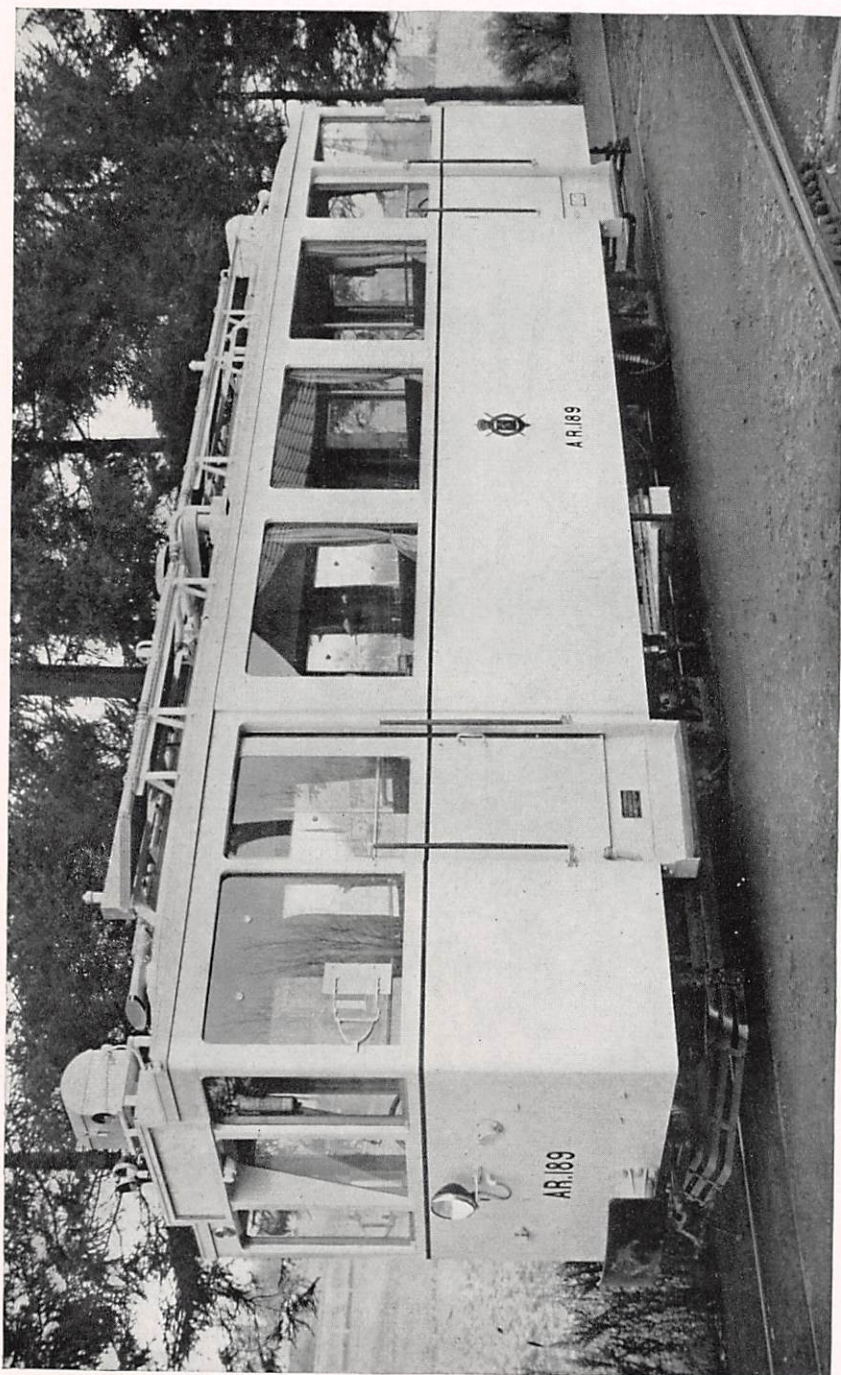
Zoo het publiek onverholen zijn tevredenheid heeft uitgedrukt over de meest moderne motrices op twee assen en op bogies welke de N. M. V. B. te zijner beschikking stelde, heeft het met nog meer voldoening de vervanging begroet van de locomotieven door automotrices op het gansche stoom-buurtspoor-net, zijnde op nagenoeg 3,500 kilometer.

Zooals ik reeds zegde, zijn thans over geheel België tweehonderd vijftig automotrices in dienst.

Steunende op een steeds grootere ondervinding konden die voertuigen verbeterd worden.

Sedert den tijd dat het definitief type in onze werkhuizen werd gebouwd, hebben wij ons tot de nationale nijverheid kunnen wenden voor het bouwen in serie.

Tot in 1934 werd enkel gebruik gemaakt van den benzine-motor, daar wij tot dan toe van oordeel waren geen anderen motor



Jongste type van tweeassige automotrice (metallieke kast.)



Bogie-automotrice (metallieke kast).

op de markt te kunnen vinden van de sterkte die wij noodig hadden en welke al de gewenschte waarborgen bood.

In den loop van het jaar 1934 werd er besloten proefnemingen te doen met den zwaar-olienmotor, met het oog op het belangrijk voordeel dat het gebruik er van medebrengt, namelijk een groote vermindering van de kosten der brandstof. De bekomen uitslagen waren zoo gunstig, dat de honderd automotrices welke op dat oogenblik nog dienden gebouwd met zwaar-olienmotors toegerust werden. Een enkel cijfer volstaat om een gedacht te geven van de besparing voortvloeiende uit het gebruik van den Dieselmotor : in gelijke omstandigheden van aanwending bedragen de kosten voor brandstof 90 centiem per kilometer voor de benzine en 15 centiem voor de gasoil.

Het uiterlijk voorkomen onzer automotrices is niet van een zekere elegantie ontbloomt. De gansch metalen karkas is bedekt met aluminiumplaten. De binnenbekleding in Kambala (Congoleesch hout) maakt een zeer fraai effect. Een overvloedige verlichting wordt verzekerd door een dynamo en een batterij van 24 volts, die ter zelfdertijd voor het aanzetten van den motor dient.

De verwarming wordt bekomen door het gebruik der afge- werkte gassen van den motor. Groote vensterruiten laten den reiziger genieten van een ruim uitzicht op de vele toeristische streken welke de buurtlijnen doorkruisen. Die ruiten zijn getemperd, wat, samen met den metalen bouw der voertuigen, de reizigers zooveel mogelijk beschermt tegen de soms onvermijdelijke incidenten van de baan. De dwars opgestelde zitplaatsen bieden werkelijk alle gewenschte comfort.

De voornaamste kenmerken der rijtuigen kunnen als volgt samengevat worden : totale lengte aan het uiteinde der buffers : 9 m. 50; breedte der kas : 2 m. 32; aswijdte : 3 m. 75; raddiameter : 620 mm. aantal zitplaatsen : 24; eigen gewicht : 10 ton. De geheel met groote glasruiten afgesloten platforms zijn voorzien van gemakkelijk open- en toe gaande roldeuren.

Zoo wij op die rijtuigen een grootere aswijdte hebben kunnen toepassen dan die van de electriche rijtuigen op twee assen, dan is het omdat op de vroegere stoomlijnen de straal der bochten nooit minder dan 25 meter bedroeg.

De rijtuigen zijn toegerust hetzij met een benzinemotor van een gemiddelde kracht van 95 P.K. op 2,000 wentelingen per minuut en een maximumkracht van 100 P.K. op 2,400 wentelin-

gen per minuut, hetzij met een zwaar-olietmotor van een gemiddelde kracht van 98 P.K. op 1,600 wentelingen per minuut en een maximumkracht van 103 P.K. op 1,700 wentelingen per minuut. Sommige rijtuigen hebben wij voorzien van Brossel-Dieselmotors van 120 P.K.

Thans zijn in onze werkhuizen zestien rijtuigen, toegerust met een dergelijken motor, in aanbouw.

De afkoeling geschiedt door middel van op het dak geplaatste radiators.

De aandrijving, welke dezelfde is op al de rijtuigen, omvat een tweevoudige platenkoppeling, een versnellingsbak met omzetting en differentieel waardoor de assen onafhankelijk gemaakt worden, twee cardanassen en twee asbruggen met wormschroeven.

Op al de rijtuigen die er van voorzien zijn heeft die aandrijving steeds voortreffelijk gewerkt en, tot nog toe, zonder aanmerkelijken sleet.

De automotrices, die een of twee aanhangrijtuigen kunnen trekken, moeten rijden op lijnen in heuvelachtige streken met talrijke bochten van zeer kleinen straal, soms 30 en zelfs 25 meter.

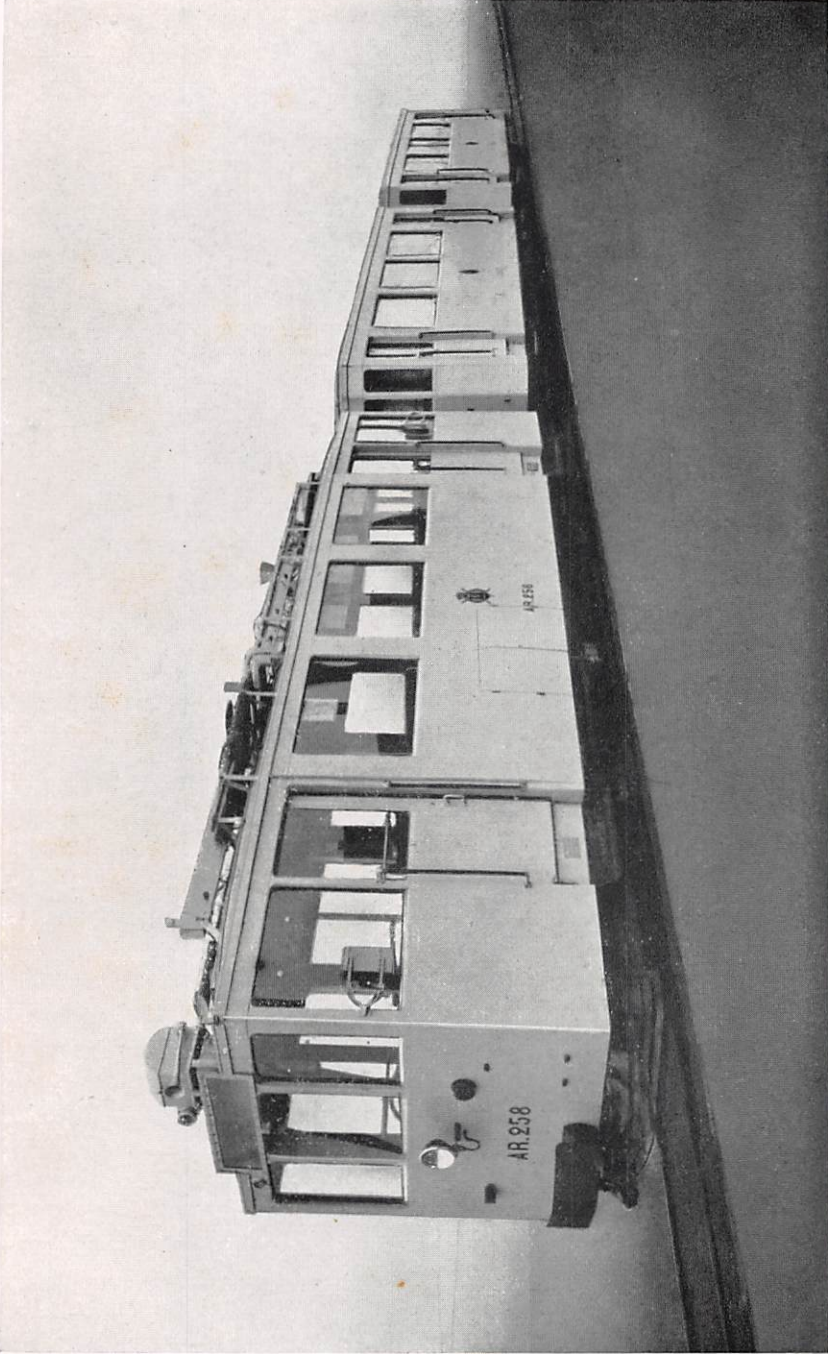
Zij hebben een commercieele snelheid van 30 kilometer per uur, zijnde het dubbel van wat met de stoomtractie mogelijk was. Hun maximumsnelheid kan normaal 70 kilometer bereiken.

Machtige electro-pneumatische, automatische en doorlopende remmen, systeem Pieper, alsmede een met de hand te bedienen hulprem volmaken hun aan de jongste verbeteringen der techniek aangepaste toerusting.

Men begrijpt dat de automotrice een geweldigen voorsprong genomen heeft op den stoomtrein, die zich met een majestatische traagheid in beweging stelde en puffend langsheen de baan voort-sukkelde, door een rook- en stofwolk omhuld, en vaak meer goederenwagens dan reizigersrijtuigen achter zich aansleepend.

Thans snelt de automotrice, met oneindig meer lenigheid, over dezelfde sporen als destijds de stoomtrein, maar haar snelheid maakt meer reizen mogelijk en haar comfort lokt de reizigers aan, die haar groote stabiliteit en haar volkomen veiligheid ten zeerste waardeeren.

En bovendien, zooals ik reeds zegde, brengt het gebruik der automotrice eenerzijds een merkelijke vermindering der exploitatiekosten mede en anderzijds een belangrijke aanwinst, of beter gezegd : terugwinst van cliënteel.



Automotrice-trein (metallieke kast).

DE AUTOBUSSEN.

Sedert verscheidene jaren heeft de N. M. V. B. autobussen met Dieselmotors beproefd.

Het kwam er op aan vast te stellen of de bezwaren voortvloeiende uit de aanwending van mazout konden overwonnen worden, ten minste in zulke maat dat het publiek te klagen zou hebben noch over de trillingen, noch over het gerucht, noch over den onaangenaamen geur.

De poging was van des te grooter belang daar de vervanging van den benzinemotor door den zwaar-olienmotor een zeer aanzienlijke besparing op den prijs der brandstof medebrengt.

De genomen proeven waren afdoend.

De thans voor de N. M. V. B. in aanbouw zijnde autobussen zijn voorzien van den motor Gardner-Miesse, zes cilindrs 108 × 152 mm., met een vermogen van 90 P.K.

Dat zegt genoeg nopens hun sterkte en hun snelheid.

Die perfectionneering der autobus-typen is van des te grooter belang daar, wegens de verliezen welke de exploitatie van een aantal buurtspoorlijnen regelmatig te boeken heeft, vooral in de weinig bevolkte gewesten, de autobus aangewezen is om in de plaats te komen van duurdere en minder geschikte vervoermiddelen.

Wij zullen dat vraagstuk behandelen wanneer wij de kwestie van de exploitatie der lijnen met verlies zullen onderzoeken.

VERBETERING DER SPOREN.

Het spreekt vanzelf dat de modernisatie van de netten der N. M. V. B. zich niet tot het rollend materieel kon beperken, ook het vast materieel heeft menige verbetering ondergaan.

De verhooging van de snelheid der treinen, een gevolg van de electrificatie der lijnen en van het in dienst stellen der automotrices, heeft er ons toe genoopt in de sporen op afzonderlijke bedding of op berm de Vignolerails van drie-en-twintig kilogram per loopenden meter te vervangen door Vignolerails van twee-entertig kilogram, in staven van achttien meter.

Voor de sporen in bestrating, vroeger aangelegd met groef-

rails van vijf-en-veertig kilogram, worden nu rails van 49 kilogram met een diepere groef en een sterkeren kop gebruikt. In de bochten met straal van minder dan vijftig meter gebruiken wij rails van een-en-vijftig kilogram. Het aantal dwarsstangen tot verbinding van de rails werd verdubbeld en er werd aan het spoor meer vastheid gegeven door het aantal dwarsliggers met 20 t. h. te verhoogen.

Op gansch het electricch net zijn al de voegen gelascht : de nieuwe sporen door aanwending van de aluminothermische methode, de oude sporen electricch. Op afzonderlijke bedding of op berm zijn twee spoorstaven op drie of drie op vier gelascht, zoodat de afstand tusschen de voegen op ten minste vier-en-vijftig meter en ten hoogste op twee-en-zeventig meter werd gebracht.

Den laatsten tijd hebben wij jaarlijks acht tot tien duizend voegen gelascht, bij aanwending van de aluminothermische soldeerling, met aanspantoestellen en soldeerplaat. Verschillende varianten van dat systeem werden in den loop van verleden jaar op proef gesteld. Sedert enkele jaren gebruiken wij thermisch behandelde rails, waarvan de hardheid aan het rolvlak 100 tot 105 kilogram bereikt (de hardheid der rails in gewoon staal was 70 kilogram). Anderdeels worden al de kruisingen en wissels voor de sporen in bestrating, die vroeger gemaakt werden door aaneenvoeging van rails, thans uit mangaan-of nikkel-chroomstaal gegoten.

De wissels met elastische tongen die sedert enkele jaren in dienst gesteld werden hebben de beste uitslagen gegeven.

Wegens het drukker geworden verkeer werd ook de onderbouw van het spoor verbeterd; de ballast in asch is vervangen door steenslag of gestooten glasschuim. In de sporen in bestrating gebruikt men bitumen, om de bedding ondoordringbaarder te maken en om het loskomen der kasseien te verminderen.

Op talrijke plaatsen, namelijk aan de enge kruispunten, werd het verkeer gemakkelijker gemaakt door wijzigingen aan de ligging der sporen.

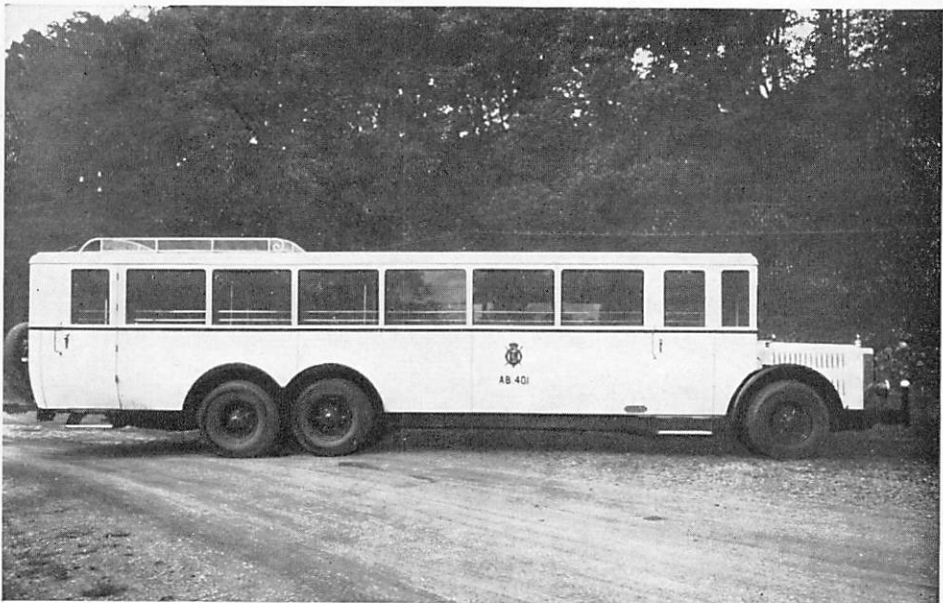
De installaties voor berging en onderhoud van het rollend materieel werden gemoderniseerd.

Grondige wijzigingen werden ook toegebracht aan zekere stelplaatsen en werkhuizen die eertijds geleidelijk vergroot en omgebouwd werden naarmate namelijk de electricatie der lijnen uitgebreid werd en waarvan de lokalen en de diensten niet oordeelkundig genoeg geschikt waren.

Eenige platen zullen dat verduidelijken.



De eerste autobus.



Autobus met groot vervoervermogen.



Jongste type van autobus.

BOVENGRONDSCH E ELECTRICISCHE TOERUSTING.

Wat betreft de bovengrondsche electricische toerusting en gelet op het belang van de te verwezenlijken snelheid, hebben wij voor de nieuwe lijnen de stroomafneming per pantograafbeugel aangenomen.

Overal waar het mogelijk is geweest, en, in 't algemeen, buiten de agglomeraties waar de tramwegen den trolley gebruiken, hebben wij de kettingophanging aangewend, om het gevaar te vermindern dat een betrekkelijk groote snelheid medebrengt.

Het meerendeel der electricische lijnen zijn derwijze ingericht dat zij kunnen geëxploiteerd worden als electricische spoorwegen. Zij zijn inderdaad voorzien van een lichtseininrichting die toelaat er zich van afstand tot afstand van te vergewissen of het in te rijden spoorvak vrij of bezet is.

ELECTRICITEITVOORZIENING.

Naarmate het electricisch net in omvang toenam, werd een groote krachtsinspanning gedaan om de voorwaarden van de electriciteitvoorziening op de lijnen te verbeteren : een van de belangrijkste vraagstukken welke wij op te lossen hadden.

De oude netten van de N. M. V. B. waren voorzien van gelijkstroom onder een spanning van 500 tot 550 volts. Door den drang van de omstandigheden werd men er toe gebracht in algemeen regel gelijkstroom te gebruiken van niet meer dan 600 volts, omdat de nieuwe lijnen moesten verbonden worden met de oude en ook om eenheid in het rollend materieel mogelijk te maken.

Naarmate het net, over het gansche land verspreid, uitbreiding nam werd het vraagstuk ingewikkelder wegens het feit dat, om een stroombezorging tot stand te brengen die rationeel was en die een toereikende eenvormige spanning verzekerde, alsmede een terugleiding die, zooveel mogelijk, het gevaar voor electrolyse deed verdwijnen, het aantal onderstations moest verhoogd worden.

Dat was de technische kant van de zaak, die echter ook een financieele zijde had. De vermenigvuldiging van de onderstations moest geschieden zonder overdreven beleggingen van kapitalen, zonder buitenmatige verhooging van de verliezen voortvloeiende uit de omzetting in gelijkstroom van den onder hoogspanning geleverden wisselstroom en zonder een duur kostend personeel voor de leiding en het onderhoud van de onderstations aan te stellen.

Rond 1929 vond de Nationale Maatschappij de oplossing van het vraagstuk in het gebruik van de automatisch werkende onderstations, voorzien van kwikzilverdampgelijkrichters met glazen peren.

De N. M. V. B. was onder de eersten, en de eerste in België, om gebruik te maken van die soort van installatie, die zoo bevredigende uitslagen opleverde dat zij zich haastte om de toepassing er van algemeen te maken, hetgeen zonder moeilijkheid kon gedaan worden, dank zij de uitbreiding welke de netten van stroomvoorziening onder hoogspanning in het land hadden genomen.

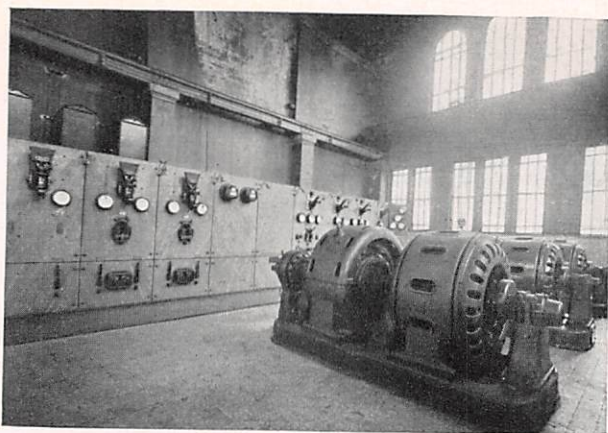
In 1931, 1932 en 1933 alleen werden negen-en-veertig onderstations, omvattende zes-en-tachtig transformatiegroepen en een gevestigde kracht van 36,000 Kw., opgericht. Een-en-veertig van die onderstations werken automatisch en zijn van kwikzilverdampgelijkrichters voorzien.

Thans wordt het electrisch net door een-en-zeventig onderstations gevoed. Een vijftigtal zijn gansch automatisch en zes zijn half-automatisch.

Wij schatten dat door die automatische werking jaarlijks meer dan twee millioen frank aan arbeidsloon bespaard wordt.

Het gezamenlijk gebruik van electriciteit door de N. M. V. B. bedroeg in 1936 ongeveer 73 millioen Kwu., waarvan 82 t. h. omgezet werd in de onderstations van de N. M. V. B., daar het overige haar geleverd werd onder den vorm van gelijkstroom.

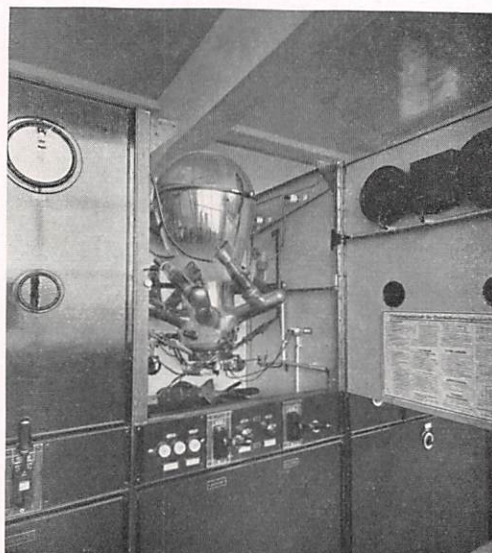
Ziedaar een overzicht van de krachtsinspanningen welke in de laatste jaren door de N. M. V. B. werden gedaan. Zij hebben geleid tot een volledige modernisatie van de buurtspoornetten in België en dit tot het grootste voordeel van de algemeene economie, van het nijverheids- en landbouwbedrijf, van de welvaart der bevolking en van de ontwikkeling van het toerisme in de talrijke schilderachtige streken van het land.



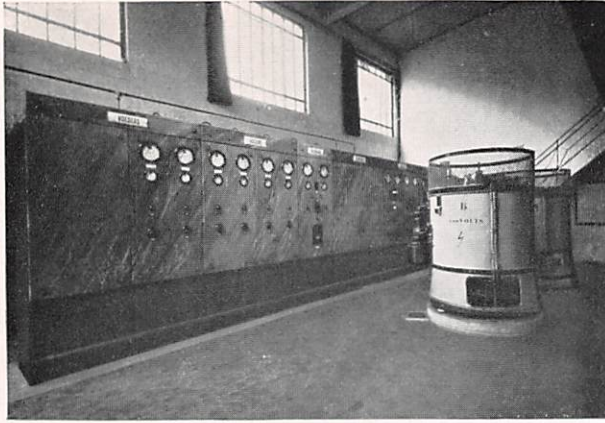
Oud onderstation (Trivières) — motorgenerator.



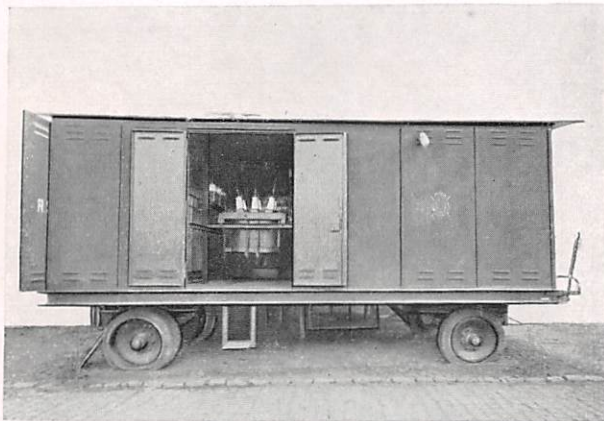
Automatisch onderstation (Vossem).
Kwikzilverdampgelijkrichter met glazen peren.



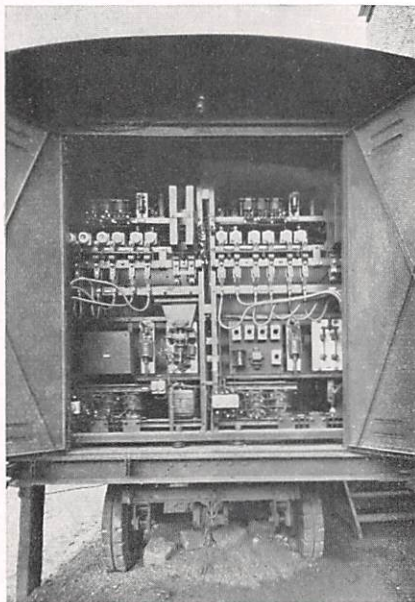
Glazen peer met kwikzilverdamp.



Automatisch onderstation (Oostende).
Kwikzilverdampgelijkrichter met bak.



Verplaatsbaar onderstation.



Binnenzicht van het verplaatsbaar
onderstation.

ADMINISTRATIEVE UITSLAGEN.

Onderzoeken wij nu de hoofdtrekken der administratieve ontwikkeling van de N.M.V.B. in den loop van de vijftien jongste jaren.

Tot na den oorlog was de Nationale Maatschappij vooral een instelling waarvan de taak hoofdzakelijk bestond in het aanleggen en het toerusten van de netten. Zooals wij gezien hebben berustte de exploitatie der lijnen over 't algemeen in de handen van private maatschappijen, aan dewelke ze bij aanbesteding verpacht was. De door een zelfde financieele groep geëxploiteerde lijnen waren dikwijls over verscheidene punten van het land verspreid. Onmiddellijk na den oorlog zagen die pachtende maatschappijen zich verplicht de opzegging van hun contract aan te vragen, om reden van de zware verliezen die zij hadden te lijden ten gevolge van de stijging der loonen en van de prijzen der verbruiksmaterialen.

Aldus werd de Nationale Maatschappij tevens een organisme tot aanleg en een organisme tot exploitatie. Zij maakte van de gelegenheid gebruik om haar diensten aan te passen aan den gewijzigden toestand. De algemeene directie kreeg de leiding van het hoofdbestuur en van de exploitatiediensten in handen.

Het hoofdbestuur omvat vijf diensten : het secretariaat, den dienst der exploitatie; den dienst werken en toezicht; den dienst tractie en materieel en den financieelen dienst. Elk van die diensten staat onder de leiding van een directeur.

Wat de exploitatie betreft, is het land in vijf groepen verdeeld, die elk bestuurd worden door een voor het beheer van zijn groep verantwoordelijken hoofdingenieur-directeur, bekleed met een uitgebreide doch tevens gecontroleerde bevoegdheid, en die rechtstreeks en bestendig voeling houdt met den directeur-generaal. Er heerscht onder die groepen een groote wedijver; hun initiatieven worden onderling getoetst en hun uitslagen worden voortdurend met elkander vergeleken.

Er weze aan herinnerd dat nog slechts 230 kilometer lijnen aan private maatschappijen verpacht zijn, terwijl 4,593 kilometer rechtstreeks door de Nationale Maatschappij geëxploiteerd worden.

Het personeel van de spoorlijnen der N. M. V. B. omvat

ongeveer 9,500 agenten, het personeel van het hoofdbestuur en van de verpachte lijnen inbegrepen, wil zeggen dat de Nationale Maatschappij niet eens twee agenten per kilometer geëxploiteerde lijn gebruikt, niettegenstaande haar uitgestrekt electricisch net met zeer druk verkeer.

De grootste zuinigheid wordt steeds bij al de verrichtingen der maatschappij in acht genomen en op de eerste plaats bij de exploitatie. Zooniet zou de Nationale Maatschappij te kort komen aan haar economische zending, die haar als allereerste taak het vervoer tegen lage tarieven oplegt.

Enkele bijzonderheden, namelijk wat betreft de inning der ontvangsten en den goederendienst, zullen U wellicht interesseren.

De biljetten van den reizigersdienst worden door de ontvangers in de rijtuigen zelf verkocht, zooals zulks in de stadstrams gedaan wordt.

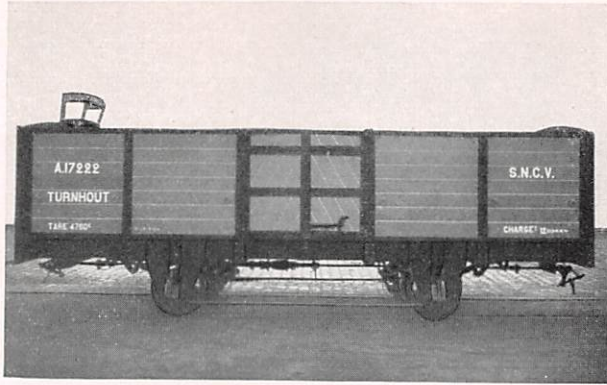
Wat betreft de goederen die onderweg of op de punten van overgave met den grooten spoorweg opgenomen worden, maakt de ontvanger-treinchef geleidebrieven op die bij de door den afzender opgemaakte vrachtbrieven gevoegd worden. Die geleidebrieven, gehecht aan den dagstaat der ontvangsten van den ontvanger, maken een bewijs van ontvangst uit, dat daarenboven moet dienen bij de verdeling der ontvangsten onder de verschillende lijnen of netten.

De N. M. V. B. beschikt noch over stations noch over personeel voor de ontvangst en de aflevering der goederen, behalve op enkele belangrijke plaatsen zooals knooppunten van het verkeer, stelplaatsen der treinen of eindpunten in de groote centra.

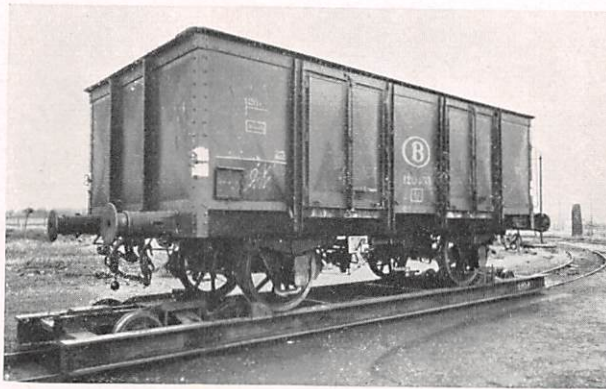
Gewoonlijk wordt in de nabijheid van de wijkplaats waar de goederenwagens gelost worden een aangestelde gekozen, een handelaar of een herbergier, die de zendingen in ontvangst neemt en deze, na betaling van de kosten, aflevert. In geval van francoverzending doet hij een provisie storten waarvan hij het verschil dan later met den afzender regelt.

Dit stelsel, dat bij de N. M. V. B. sedert meer dan vijftig jaar toegepast wordt, is practisch en goedkoop gebleken en heeft het mogelijk gemaakt geen talrijk personeel te moeten aanwerven, dat men voor geheele dagen zou hebben moeten betalen, terwijl het slechts bij groote tusschenpoozen zou te werken gehad hebben.

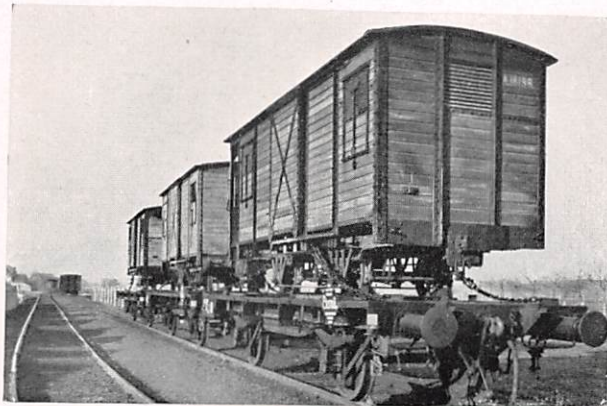
Gansch de administratieve inrichting is aldus gegrondvest op de zuinigheid door vereenvoudiging.



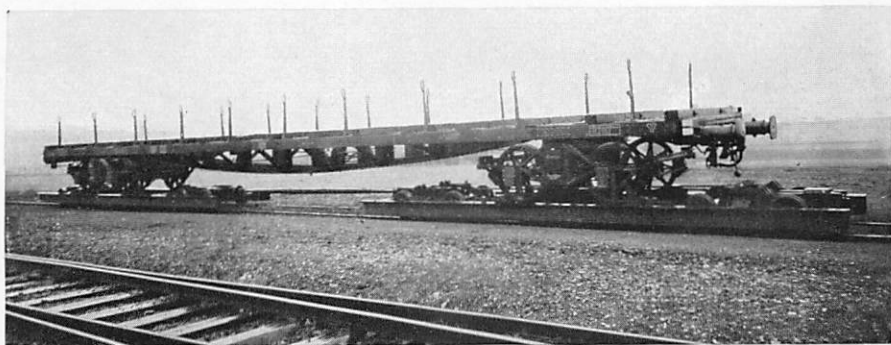
Wagen met schutborden (12 ton).



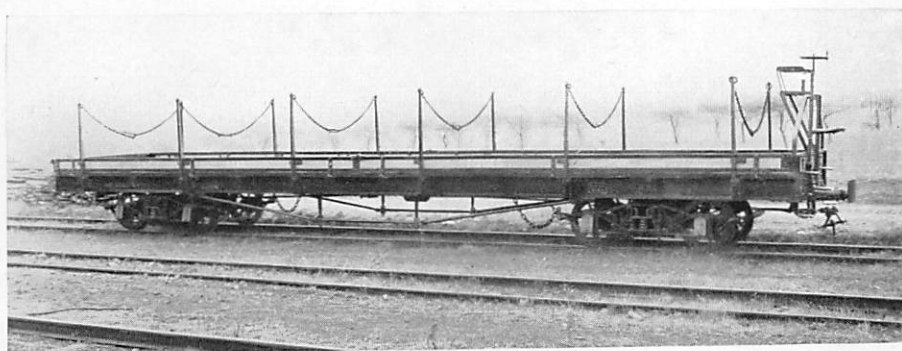
Breedspoorwagen (20 ton) op truck voor spoor van een meter.



Wagens voor spoor van een meter op platte breedspoorwagens.



Platte breedspoorwagen (40 ton) op twee trucks voor spoor van een meter.



Platte bogiewagen (20 ton).



Kipwagens.

DE COORDINATIE VAN DE BUURTSPOORWEGEN MET DE ANDERE VERVOERONDERNEMINGEN.

Nu stel ik me voor den algemeenen stand van de Buurtspoorwegen in het complex van de nationale vervoerondernemingen te omschrijven en achtereenvolgens na te gaan waarin de coördinatie bestaat van de Buurtspoorwegen met de groote spoorwegen voor het goederenvervoer, van de Buurtspoorwegen met de ondernemingen van vervoer over de baan, en de oplossing voorgesteld voor de deficitaire lijnen in overzicht te nemen.

COORDINATIE MET DE NATIONALE MAATSCHAPPIJ DER BELGISCHE SPOORWEGEN.

Een blik op de spoorwegenkaart laat toe zich rekenschap te geven van de interpenetratie van het breedspoor- en van het smalspoornet. In 't algemeen bestaan weinig dubbele bedieningen, alhoewel het buurtspoornet meer dan 1,200 van de 2,670 Belgische gemeenten bedient.

Bij die gemeenten, meestal landelijke en rechtstreeks verbonden, naar dewelke de zware zendingen vervoerd worden, moeten nog deze gerekend worden die in de onmiddellijke omgeving zijn gelegen, zoodat men zeggen mag dat de drie vierden van de Belgische gemeenten klanten zijn van de Buurtspoorwegen.

Daaruit zou men niet mogen besluiten dat de buurtspoorweg een geduchte concurrent is van den grooten spoorweg. De totale ontvangst voor goederenvervoer per buurtspoorweg bedraagt inderdaad slechts 3.05 t. h. van de ontvangst voor het vervoer van goederen op den grooten spoorweg.

Er bestaan ongeveer achthonderd verbindingen van nijverheidsinrichtingen met het net der N. M. V. B. Onder deze telt men eenige centra waar kolen of allerlei bouwmaterialen voortgebracht worden, waarvan het vervoer met voordeel voor de cliënteel kan gedaan worden door den buurtspoorweg alleen. De geringe omvang van dat vervoer tegenover dat van den grooten spoorweg heeft nochtans niet belet dat toen de crisis er elk net toe aanzette alle ontsnapping van verkeer te stuiten, de werking van de Buurtspoorwegen aanleiding gaf tot principieele betwistingen en tegenwerpingen vanwege den grooten spoorweg. Deze verlangde dat de buurtlijn zich zou beperkt hebben tot het vervoer van de goederen enkel tusschen de plaatsen van overgave en de plaatsen van

bestemming en niet uitsluitend per buurtspoorweg van op de plaats van herkomst tot op de plaats van verbruik.

Het aan de Buurtspoorwegen opgelegde stelsel van bevrachting was overigens daarop gericht :

1° Afgezien van een klein vast recht per wagon, verhoogde het tarief naar verhouding van den afgelegden afstand, terwijl op het groot net het tarief naar verhouding van den afstand lager wordt;

2° Men was verplicht het vast recht te herhalen en dat niet enkel aan de punten van wisseling met het groot net maar nog aan elk punt van overgang van een buurtlijn op een andere buurtlijn.

Dat stelsel bracht het groot nadeel mede al de nijverheidsinrichtingen en handelsondernemingen door het buurtspoornet bediend in een minder gunstigen toestand te stellen dan deze bediend door den grooten spoorweg, wat duidelijk aanwijst dat een coördinatie noodzakelijk was.

Een ministerieel besluit van 16 Maart 1926, op grond van de vrijheid welke bij de wet op de Vervoerovereenkomst van 25 Augustus 1891 (artikel 14) aan den minister werd gelaten, bracht een gepaste wijziging in dien betreurenswaardigen staat van zaken en stelde een einde aan het andermaal inschrijven van het vast recht op de punten van wisseling tusschen de buurtlijnen.

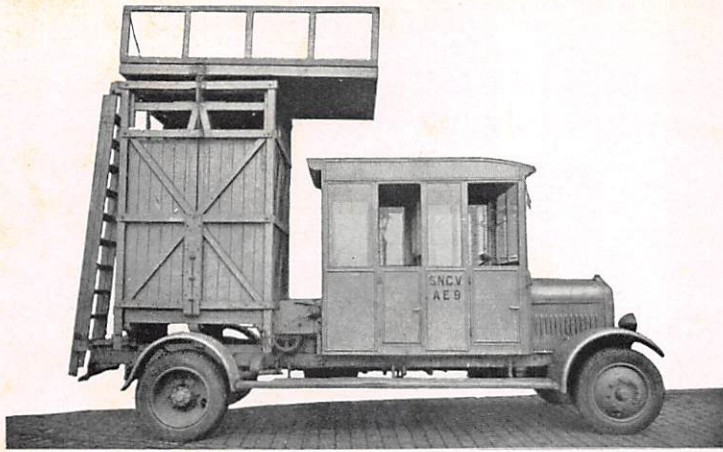
Vijf jaar later werd een nieuwe stap in de richting van de coördinatie gedaan. Op 17 Februari 1931 werd bij ministerieel besluit aan de Buurtspoorwegen het recht op het degressief tarief toegekend. Verscheidene nadien genomen besluiten regelden in dien zin namelijk het vervoer van kolen, beetwortelen, pulp, meststoffen en graan naar de niet rechtstreeks door den grooten spoorweg bediende plaatsen.

Het beginsel dat het belang van de bevolking den voorrang moet hebben was aldus in toepassing gebracht en het buurtspoornet werd evenals de groote spoorwegen in de mogelijkheid gesteld de goederen rechtstreeks van den voortbrenger naar den verbruiker te vervoeren.

Maar de bijzonderste moeilijkheid bleef nog op te lossen : hoe zou men door het betrokken net, en vooral door de N.M.V.B., het verlies van ontvangsten doen aannemen die uit de afschaffing van een hernieuwde inschrijving op de punten van overlading tusschen de twee netten moest voortvloeien ?

Er moest een formule gevonden worden tot verdeling van de ontvangsten voor het rechtstreeksch vervoer op de twee netten.

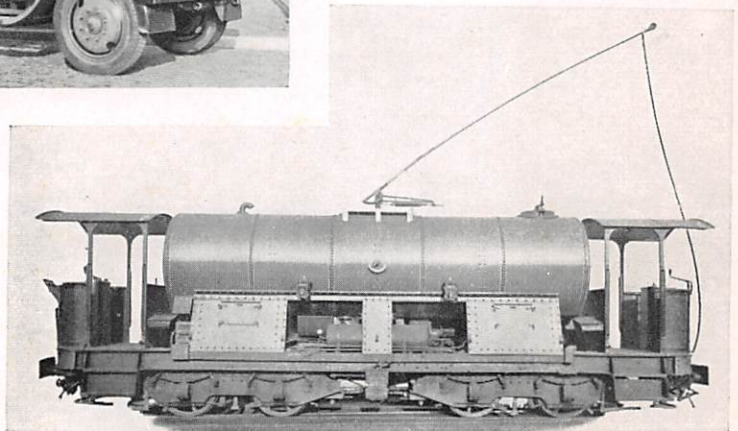
De studie van de zaak werd, in 1932, aan een gemengde



Ladderwagen (oud type).



Ladderwagen. — Het telescopisch torentje wordt door middel van een oliepomp veresteld.



Sproeiwagen.

commissie toevertrouwd. Deze leidde tot geen practische oplossing en niet zonder reden : de ontvangsten verminderden van maand tot maand en het was, voor geen van de twee netten, het oogenblik om opofferingen zonder tegenwaarde te doen. Een eerste uitslag werd nochtans bereikt : de kosten voor overlading aan de wisselpunten werden verdeeld op den voet van twee derden voor den grooten spoorweg en een derde voor den buurtspoorweg.

Indien men de formule van verdeling der ontvangsten had moeten toepassen, die gewoonlijk tusschen de groote netten gebruikt wordt, hadden de Buurtspoorwegen, die slechts met een vervoer over zeer korten afstand daarbij in aanmerking zouden gekomen zijn, een verlies moeten lijden dat 15 t. h. van de totale ontvangst voor het goederenvervoer had kunnen bereiken, hetgeen in crisistijd niet aannemelijk is.

Daar nu het economisch herstel zich duidelijk afteekent in de ontvangsten op den grooten spoorweg en dat de gedachte van coördinatie meer ingang vindt, is het oogenblik gepast gebleken om er naar te streven de eenmaking van de tarieven der twee netten zoo spoedig mogelijk in gemeen overleg te verwezenlijken. De administratieve studie is reeds geëindigd en het definitief akkoord schijnt nakend.

De goederen zouden ter bestemming gebracht worden alsof er geen overgave van het eene net aan het andere zou bestaan en door den grooten spoorweg zouden maatregelen genomen worden opdat het door de Buurtspoorwegen geleden verlies aan ontvangsten de leefbaarheid van deze niet in gevaar zou brengen.

Het breede inzicht van de leiders der N. M. d. B. S., die het algemeen belang op den voorgrond gesteld hebben en de moeilijkheden welke het secundair net ondervindt om de bestelling van de goederen regelmatig te verzekeren erkenden, is een verheugende kentering. Hoe gering de omvang van die verrichting ook weze, zal de wensch van de openbare machten en van de gebruikers voortaan vervuld zijn en zal er geen verschil meer bestaan tusschen degenen die door de groote spoorlijnen en deze welke door de buurtspoorwegen bediend worden.

Er is nog beters in het verschiet. Men heeft de studie aangevangen van de gemeenschappelijke bediening van de stations aan de aansluitingspunten, van het vervoer per truck, van den breedspoorwagon op den smalspoortruck, of omgekeerd, en ten slotte van de werking van een collidienst van deur tot deur.

Verscheidene verwezenlijkingen kwamen reeds in die richting voor en weldra zal men in België alle goederen van op de plaats

van herkomst tot op de plaats van verbruik kunnen vervoeren, onder toepassing van een eenvormige tarifiering.

Hoe staat het met de coördinatie op gebied van personenvervoer ? Met andere woorden, hoe ver staat het met de coördinatie met de baan, na de coördinatie met den grooten spoorweg ?

COORDINATIE MET DE BAAN.

Op dat gebied, evenals op dat van de spoorwegen, geschiedde de coördinatie trapsgewijze, in den loop der jaren.

Men weet welke ongemeene uitbreiding het autovervoer dadelijk na den oorlog nam. Er bestond in België een wet, die van 14 Juli 1893, welke alle gemeenschappelijk, openbaar en regelmatig vervoer aan een voorafgaande machtiging ondergeschikt maakte, maar daar die wet geen enkele straf voorzag was zij niet doeltreffend. De drang naar nieuwigheid, de hoop van zaken op te richten waarvan de opbrengst zeker scheen, het verlangen der bouwers van automobiëlonderstellen om een nieuw afzetgebied te vinden bevorderden de vermenigvuldiging van de autobusdiensten en dat zonder inachtneming van een samenplan.

De verliezen van de spoornetten en de bandeloosheid welke toen in het vervoer over de baan heerschte, deden begrijpen dat het tijd was wetten te maken. Men trachtte eerst een gemeen recht te vestigen, namelijk den algemeenen regel waaraan al de autobusdiensten zouden onderworpen zijn; men dacht er vervolgens aan de openbare diensten te bevredigen die de banen volgen, wil zeggen de Buurtspoorwegen : eensdeels door ze bevoegd te maken om zelf autobusdiensten in te richten en in bedrijf te nemen; anderdeels, door hun zekere voorrechten toe te kennen.

De wet van 11 Augustus 1924 kende aan de Buurtspoorwegen een voorrecht toe : 1° als de voornoemde diensten (van gemeenschappelijk personenvervoer) moesten werken op lijnen (buurtspoorlijnen) welke wegens de omstandigheden nog niet konden aangelegd worden, hetzij dat die lijnen vroeger vergund werden aan de Nationale Maatschappij, hetzij dat deze de inoverwegingneming er van als buurtspoorwegen had verkregen; 2° wanneer de auto-vervoerdiensten denzelfden weg zouden volgen als de door de Nationale Maatschappij geëxploiteerde spoorlijnen; 3° wanneer zij punten zouden verbinden welke door de buurtlijnen bediend worden.

Bij de wet van 15 September 1924 werd het wettelijk statuut van de openbare en geregelde autobusdiensten vastgelegd. Zij

werd aangevuld door verschillende besluiten die namelijk het verleenen van de machtigingen, het toezicht over de diensten, de politie en het aan de private ondernemingen opgelegd lastkohier regelen.

De inzichten van den wetgever waren uitstekend. Hij meende zich aan een werkelijke coördinatie te mogen verwachten. Feitelijk, en om een dubbele reden, was de uitwerking zeer gering : de toepassing van de straffen was toevertrouwd aan twee verschillende ministerieele departementen zonder verband, zonder samenwerking. Zoodat de talrijke autobusdiensten, welke als parasieten van de buurtlijnen leefden, hun verderfelijk werk tegen het algemeen belang steeds meer en meer konden uitbreiden.

Na zich de beste cliënteel toegeëigend te hebben, namelijk de reizigers die vollen prijs betalen, over de kleine afstanden welke door op de banen aangelegde buurtlijnen bediend worden, hadden de private autobusdiensten het gemunt op de groote afstanden bediend door den grooten spoorweg.

Tot in 1926 werden de Belgische spoorwegen met normaalspoor geëxploiteerd door den Staat, wiens eigendom ze waren. Datzelfde jaar werd een nieuw organisme in 't leven geroepen voor de exploitatie van het groot net, namelijk de N. M. d. B. S. Evenmin als de Staat was deze bij de wet gemachtigd om autobusdiensten in te richten en te exploiteeren elders dan op haar eigen domein. Zoolang de economische heropleving duurde schenen de leiders van de Spoorwegen zich niet al te zeer om de uitbreiding van de concurrentie der baan te bekommeren. Maar toen de schaarsheid van het vervoer zich sterker en sterker liet gevoelen, oordeelde de N. M. d. B. S., tegenover het groeiend deficit van haar exploitatie, dat zij niets meer mocht afstaan aan de parasitaire diensten en dat er een formule diende gevonden, niet met het oog op de bekamping van de autobus of de autocar, maar een formule van coördinatie met als hoofdprinciep : de vrijwaring van de belangen der bevolking, in overeenstemming met een gezonde opvatting der economie.

Toen werd door de Regeering een nieuwe wet uitgewerkt tot intrekking van de reeds vermelde wet van 15 September 1924 en houdende herziening van het regime dat het gemeen recht inzake openbare autobus- en autocardiensten beheerschte.

Die wet, in dato 21 Maart 1932, verschafte aan de N.M.d.B.S. insgelijks de macht om autovervoerdiensten op de baan in te richten en te exploiteeren en om in dergelijke diensten deel te hebben.

Aan de N. M. V. B. echter, werd het voorrecht dat haar bij de wet van Augustus 1924 was toegekend ontnomen, maar, anderdeels, was de nieuwe wet niet van toepassing op de tot verbetering der exploitatievoorwaarden van de buurtspoor- en tramweglijnen bestemde autobusdiensten. Bovendien behield de Staat zich voor aan de exploitanten van een concurrerenden dienst een bijzondere vergoeding op te leggen ten bate van de N. M. d. B. S. en van de N. M. V. B.

Luidens die wet kan een bestendige dienst toegelaten worden :

1° Door de gemeente, wanneer hij het grondgebied dezer laatste niet te buiten gaat;

2° Door de Bestendige deputatie van den provincialen raad, wanneer die dienst de grenzen der provincie niet overschrijdt;

3° Door den Koning, wanneer de dienst over verscheidene provinciën loopt.

In elk geval moet de macht, andere dan de vergunnende macht, haar advies geven en niets geschiedt zonder de goedkeuring van den Koning.

Met het oog op de coördinatie, bepaalt de wet in hoofdzaak het volgende :

Voortaan is elke machtiging aan een openbare aanbesteding onderworpen.

De verplichting om tot een aanbesteding over te gaan vervalt echter in drie gevallen :

1° Wanneer het gaat om voorstedelijke en tusschenstedelijke lijnen en om den exploitant van een openbaren personenvervoerdienst, regelmatig vergund of toegelaten, die reeds het meerendeel van de door dien dienst te bedienen belangrijke localiteiten bedient;

2° Wanneer het gaat om stadslijnen en om den exploitant van een openbaren personenvervoerdienst, regelmatig vergund of toegelaten, die reeds grootendeels het vervoer verricht dat de nieuwe dienst zal te verzekeren hebben;

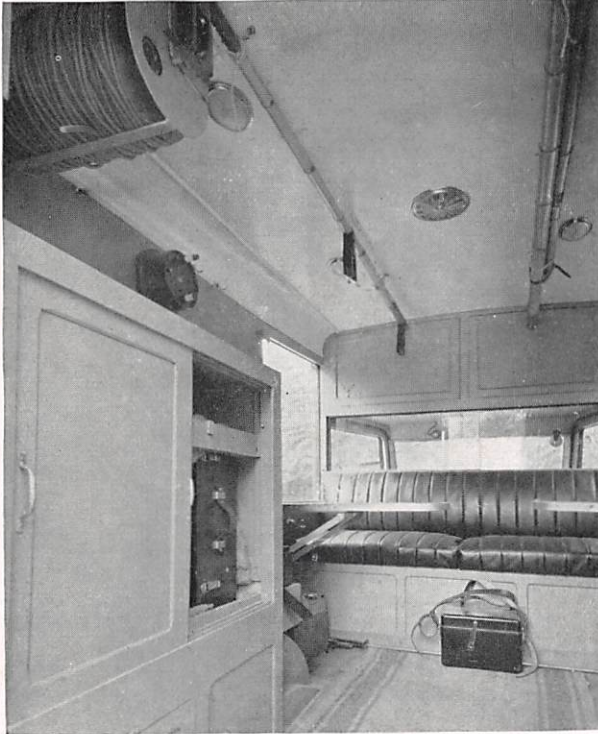
3° Bij de hernieuwing van de machtiging tot het exploiteeren van een bestendigen dienst die bestaat en voldoening heeft gegeven.

Wordt met den exploitant van een openbaren personenvervoerdienst gelijkgesteld, degene die de vergunning of de inaanmerkingneming, als spoor- of tramweg, bekomen heeft voor een lijn die wegens zekere omstandigheden nog niet kon aangelegd worden.

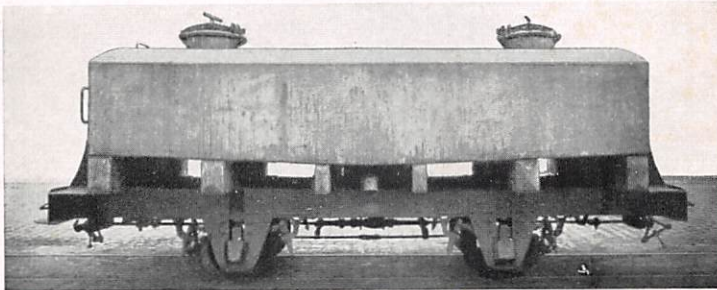
De wet van 21 Maart 1932 voorzag het heffen van vergoedingen ten bate van den Staat, de provinciën en de gemeenten, in



Laboratoriumrijtuig voor het beproeven en het nazien der elektrische installaties.



Binnenzicht van het laboratoriumrijtuig.



Tankwagen.

verhouding tot de op hun respectievelijke wegen afgelegde afstanden.

Bij koninklijk besluit van 17 Mei 1932 werd het reglement vastgesteld betreffende het verleen en der machtigingen, de voorafgaande onderzoekingen en de aanbestedingen en een koninklijk besluit van 12 Juli 1933 bepaalde de algemeene voorwaarden waaraan al de exploitaties van openbare autobus- en autocardiensten ten minste moesten voldoen. Dat besluit bekrachtigde nuttigerwijze de voorschriften nopens het rollend materieel, het aantal zit- en staanplaatsen, de verzekeringen, het personeel, het toezicht en de inbreuken op het reglement.

Aldus werd het evenwicht hersteld tusschen de door de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen ingerichte of gepatroneerde diensten, sedert lang reeds aan een strenge reglementeering op technisch, commercieel en sociaal gebied onderworpen, en de door het privaat initiatief in 't leven geroepen en geëxploiteerde diensten, die aan het meerendeel van de aan eerstgenoemde opgelegde lasten ontsnapten.

Andere koninklijke besluiten hebben de vroegere voorschriften verscherpt en verbeterd, de politie geregeld en het type-lastkohier opgelegd.

Wat betreft het vervoer van voorwerpen per automobiel, werden ook wettelijke bepalingen uitgevaardigd : koninklijke besluiten van 5 Maart 1936, voor de gezamenlijke schikkingen en van 9 Mei 1936, voor de algemeene reglementeering der machtigingen, voor het uitgeoefende toezicht, het beheer en de verschillende verplichtingen van de vervoerders.

Bij laatstgenoemd koninklijk besluit werd in het ministerie van Verkeerswezen een nieuw organisme opgericht onder de benaming : « Nationale auto-vervoerdienst », belast met het afleveren der machtigingen en het toepassen der reglementen. Daarbij werd een buiten het bevoegd ministerie fungeerende commissie van beroep in 't leven geroepen.

Er dient opgemerkt dat krachtens het koninklijk besluit van 19 October 1929, al wat de openbare autobus- en autocardiensten betref onder de bevoegdheid werd geplaatst van het ministerie van Verkeerswezen.

Men ziet : door het feit van de laatste wetten bezit de autovervoernijverheid nu een volledig wettelijk statuut en werd er een einde gesteld aan de anarchie die op dat gebied heerschte. Men

kan niet genoeg hulde brengen aan de Regeering, voor de voorzichtigheid en het doorzicht waarvan zij in deze zoo kiesche aanleggenheid blijk heeft gegeven.

Voortaan is het de centrale macht, de natuurlijke verdediger van het algemeen belang, die, juist omwille van dat vroeger zoo vaak miskende belang, over de hiërarchie inzake vervoer zal waken. Op haar berust de plicht het parasitisme te beletten, de ongewettigde dubbele diensten te weren en de weinig bevolkte gewesten, waar het verkeer niet winstgevend zou kunnen zijn, van moderne vervoerdiensten tegen laag tarief te voorzien.

Voortaan genieten de openbare diensten, die luidens de zoo pas vermelde regels van de aanbesteding vrijgesteld zijn, voorrechten in de bij de wet zelf aangegeven orde. Zoo bij voorbeeld zijn de stedelijke of voorstedelijke autobusdiensten die bestemd zijn om reeds door den spoorweg verbonden plaatsen te bedienen, bij voorkeur aan de N. M. d. B. S. voorbehouden, zelfs wanneer een andere reeds bestaande onderneming gerechtigd is om de verlenging van haar machtiging aan te vragen.

Natuurlijk zal de centrale macht dergelijke maatregelen slechts treffen, wanneer het gaat om de vrijwaring van de hoogere belangen der bestaande openbare vervoerdiensten per spoor, waarin Staatsgelden zijn belegd en waarvan de verliezen ten slotte door de belastingbetalers moeten gedragen worden.

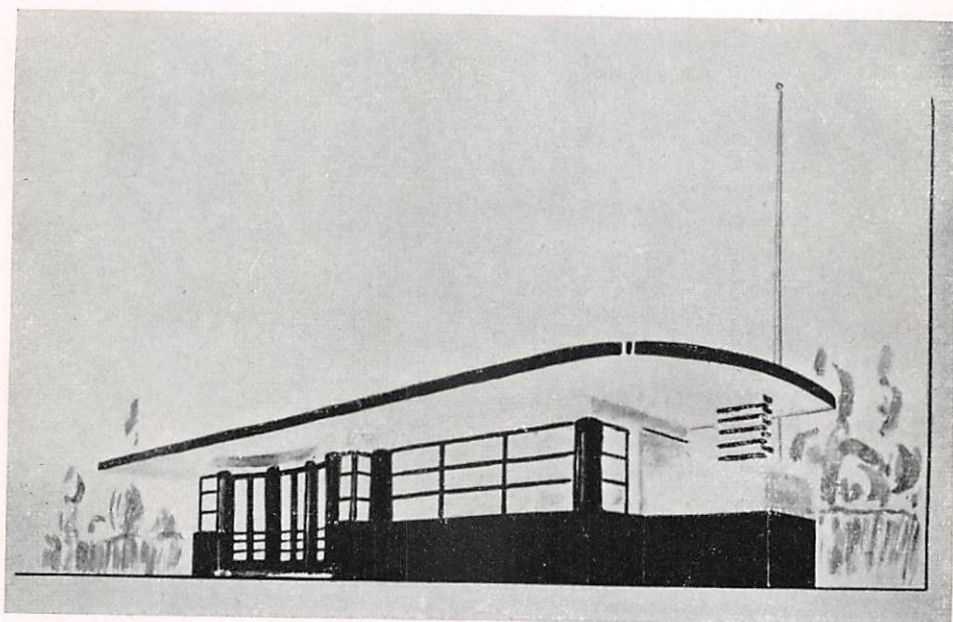
Dank zij de nieuwe wettelijke beschikkingen groeit het gansche complex van het vervoerwezen in België methodisch en geleidelijk uit tot een organisch geheel en kunnen de beide spoornetten zich opnieuw inrichten op een wijze die beantwoordt, zoolwel aan de werkelijke behoeften van het publiek als aan de belangen van de aandeelhoudende openbare machten, welke ten slotte zelf van het algemeen belang afhankelijk zijn.

Voorzeker denkt er niemand aan zich tegen den vooruitgang te verzetten en duidelijk is het dat de spoordiensten, die zich tot nog toe niet gemoderniseerd hebben, tot plicht hebben zulks ten spoedigste te doen om aan de behoeften der economische ontwikkeling te beantwoorden, onmisbare voorwaarde voor het in stand houden van een spoornet. Dit moet inderdaad in staat zijn aan het publiek, tegen gelijke prijzen, even comfortabele, snelle en veilige vervoermiddelen te verschaffen als elke andere vervoerinrichting.

Zoo die voorwaarden aangenomen en verwezenlijkt zijn, berust ongetwijfeld op de Regeeringen de plicht de spoorwegen tegen de bandeloze concurrentie van de autovervoerdiensten te beschermen. Des te meer daar de automobiendiensten noch in



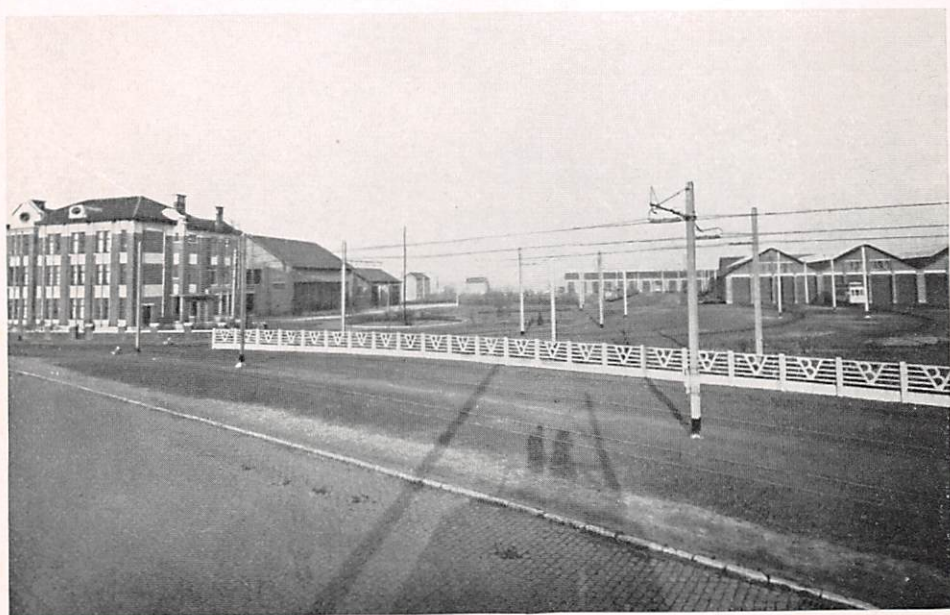
Oud type van schuilplaats (Brussel).



Modern type van schuilplaats (Blankenberghe).



Oude stelplaats (Gent-Heirnisse).



Nieuwe stelplaats (Gent-Destelbergen) — burelen — loosden — werkhuizen.

vredestijd noch in oorlogstijd bij machte zouden zijn om het vervoer dat aan de spoorwegen toegewezen is in zijn geheel te verzekeren.

Zonder die bescherming zijn de spoorwegen tot ondergang gedoemd, tenzij gesteund door aanhoudende steeds stijgende officieele toelagen.

Maar indien vooraf bestaande openbare diensten, zooals de groote spoorwegen en de lokaalspoorwegen, over het middel beschikken om zich te moderniseeren en aldus al de diensten te presteeren die de gemeenschap noodig heeft, ware het onrechtvaardig hun dat recht te ontzeggen uit loutere vooringenomenheid voor een om 't even welken parasitair vervoerdienst.

Het staat vast dat daar waar ondervonden wordt dat de spoorlijn, zelfs gemoderniseerd, de diensten welke de autobus presteert niet bewijst, men niet hardnekkig vasthouden mag aan een vooringenomen zienswijze. Evenals het onverantwoordelijk ware geweest zich tegen de vervanging van den stoom door de electriciteit of door de automotrice te verzetten. Het ware daarentegen onverstandig en nadeelig, bij voorbeeld, de automotrice stelselmatig te weren ten voordeele van de autobus, terwijl het noodzakelijk blijkt de spoorbaan te handhaven voor het zwaar vervoer.

Overeenkomstig deze zienswijze, breekt de N.M.V.B. zekere lijnen op, daar waar de autobus beter geschikt blijkt voor den vervoerdienst en meer in het hart van de te bedienen gewesten doordringen kan.

DE COORDINATIE EN DE DEFICITAIRE BUURTLIJNEN.

Wij komen er aldus toe over de deficitaire buurtlijnen te spreken.

Hadde de N. M. V. B. niet voor allereerste opdracht gekregen een onbaatzuchtige zending te vervullen en ware het haar niet opgelegd geweest in de misdeelde streken, even zoo goed als in de voorspoedige gewesten, goedkoop vervoer te verzekeren, dan ware het voor de maatschappij gemakkelijk geweest aan de deficitaire lijnen te verzaken om nog alleen in de winstgevende vervoerdiensten belang te stellen.

De stichtingswet en de statuten van de N. M. V. B. kennen haar het recht toe aan de aandeelhoudende openbare machten voor te stellen de exploitatie van de deficitaire lijnen op te geven. Maar van dat recht dient enkel met de grootste omzichtigheid gebruik gemaakt om groote bezwaren te voorkomen : vooreerst zou het

kunnen indruischen tegen de strekking van de wet op de Buurtspoorwegen, daar de bij deze beoogde onbaatzuchtigheid niet meer zou nagestreefd zijn; verder zou het uit dergelijke opgeving voort te vloeien voordeel zeer problematisch kunnen zijn, zoo voor de aandeelhoudende machten als voor de niet meer bediende bevolking.

Men mag inderdaad niet uit het oog verliezen dat niettegenstaande de opgeving van de exploitatie der lijnen, de annuïteiten zouden moeten gestort worden als voorheen, maar, ditmaal, zonder eenigen tegendienst in bedrijvigheid en verhooging van den economischen rijkdom en zonder nog te mogen hopen op herstel bij een herleving van de zaken.

Anderdeels zouden verscheidene duizenden afgedankte agenten geen werk meer hebben en ten laste vallen van de gemeenschap; gansche provinciën zouden van goedkoope vervoermiddelen verstoken en aan de nationale verdediging zou een belangrijk bestanddeel ontnomen zijn.

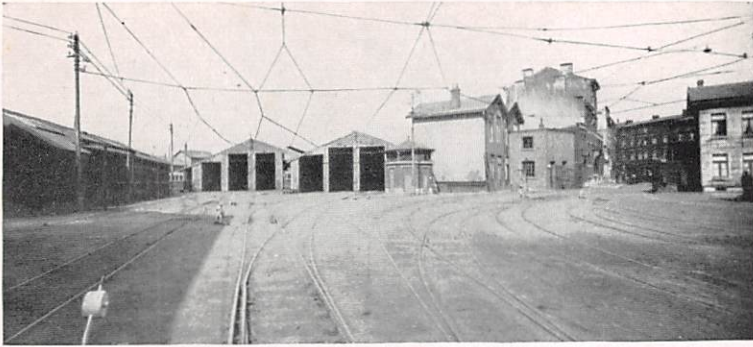
Per slot van rekening, en dit is niet minder erg, zou al het voordeel van de modernisatie der stoomlijnen en van hun exploitatie met automotrices in één slag te niet gedaan zijn en de Staat en de andere aandeelhouders zouden zich vruchteloos het geldelijk offer getroost hebben dat voor die omvorming onmisbaar was !

Nochtans, en hoe groot haar afschuw voor het aannemen van een dergelijke houding ook weze, moet de N. M. V. B. wel, in de hopelooze gevallen, een oplossing vinden. Zij kan een algemeene vergadering van de aandeelhoudende openbare machten beleggen en hun vragen hun verantwoordelijkheid op te nemen tegenover de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen en tegenover de belanghebbende bevolking.

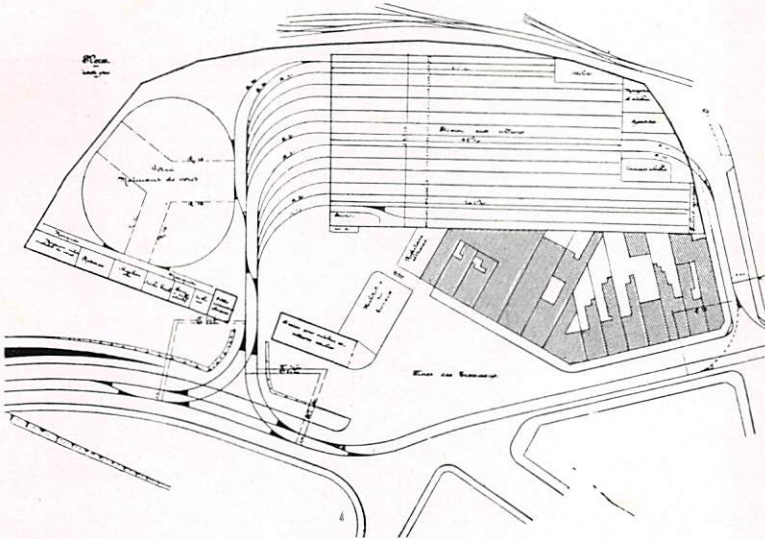
Dienaangaande is bij artikel 4 der statuten van de N. M. voorzien dat zij « van de exploitatie eener buurtspoorlijn zal mogen afzien in de volgende gevallen en voorwaarden : 1° indien gedurende drie achtereenvolgende jaren de bruto-opbrengst dezer lijn onvoldoende is om haar uitgaven te dekken; 2° indien gedurende vijf achtereenvolgende jaren de zuivere opbrengst eener lijn onvoldoende geweest is om 50 t. h. der interesten van het kapitaal der eerste inrichting te dekken » . .

Welken uitslag moet men van de toepassing van dergelijke maatregelen verwachten ?

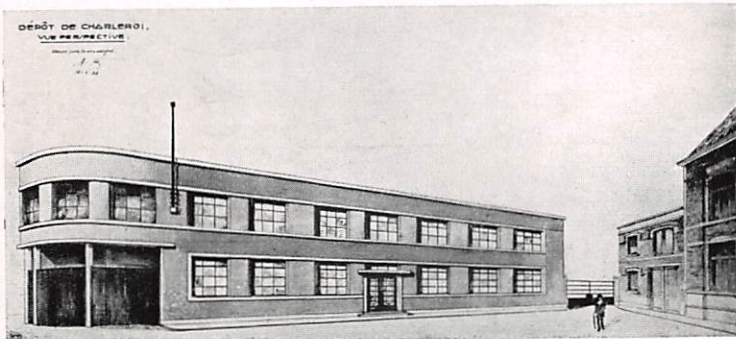
Zeker zal in eenige gevallen tot het opgeven van de exploitatie besloten worden, terzelfder tijd als tot de opbreking van de sporen die geen nut meer schijnen te hebben. Maar dat zal slechts de uitzondering zijn.



Oude stelplaats van Charleroi.



Nieuwe stelplaats van Charleroi — samenplan.



Nieuwe stelplaats van Charleroi (buitenzicht der bureelen).

Overtuigd van de noodzakelijkheid in de streken die zij beheeren de met automotrices toegeruste spoorwegen te behouden, zullen de openbare machten in de meeste gevallen voorstellen tijdelijk het verlies te dragen, dat geleidelijk afnemen zal, met de hoop dat de herleving van de zaken het financieel evenwicht zal herstellen of ten minste hun lasten verminderen. In andere gevallen zal de spoorbaan definitief opgegeven en door de autobus vervangen worden, maar dit zal, naar alle waarschijnlijkheid en volgens de ondervinding in de laatste tijden opgedaan, niet zoo dikwijls gebeuren.

Voor zekere deficitaire lijnen werden reeds beslissingen getroffen. Achtereenvolgens zal over de andere gevallen een besluit moeten genomen worden. Eens die omvorming voltrokken, zullen de bijzonderste moeilijkheden uit den weg geruimd zijn en zullen de onmisbare voorwaarden voor de leefbaarheid van het oud buurtspoornet met stoomtractie opnieuw verwezenlijkt zijn zooals voor den oorlog.

De aandeelhoudende openbare machten die weldra over het lot van de lijnen met gering verkeer zullen te beslissen hebben, zullen met klaar besef van den werkelijken toestand, die vernieuwingsmogelijkheden erkennen en beamen.

BESLUIT.

Wij komen tot het besluit.
Het mag gezegd dat wanneer dat grootsch werk van ordening en aanpassing eenmaal zal voltooid zijn, de modernisatie van de netten der N. M. V. B. en hun coördinatie met den grooten spoorweg, met de baan en met den tramweg hun volle uitwerking zullen kunnen geven.

De buurtlijnen zullen dan niet alleen van het verval gered zijn, maar zij zullen in staat zijn aan de huidige crisis op doeltreffende wijze het hoofd te bieden en zij zullen het hunne bijdragen om het ruilverkeer te bevorderen en den terugkeer tot een hernieuwde levenskracht mogelijk te maken.

Men kan niet nalaten te bedenken hoe aanzienlijker en hoe voordeelijker voor 's lands economie de bereikte uitslagen zouden geweest zijn, indien de N. M. V. B., om haar taak van onbaatzuchtigheid ten bate van de arme gewesten beter te kunnen vervullen en met het oog op een voor het algemeen belang nuttige compensatie, in de gelegenheid ware gesteld geweest meer goed renderende netten te exploiteeren.

Is het niet merkwaardig hoe een buurtlijnnet, hoofdzakelijk tot stand gebracht voor den dienst van de gemeenschap, in een geest van onbaatzuchtigheid, al de aangehaalde wederwaardigheden heeft weten te boven te komen : den oorlogstijd, den nieuwen aanleg der lijnen, de opgeving van de exploitatie door de pachtende private maatschappijen en de overname onder eigen beheer door de N. M. V. B., de muntcrisis en de financieele moeilijkheden der openbare machten, de scherpe economische crisis met haar herhaalde schokken, de ongebreidelde concurrentie van de baan, de verplichting zich te moderniseeren, iets wat thans volledig of op weinig na gedaan is en de coördinatie met al de vervoermiddelen, die gedeeltelijk is verwezenlijkt en weldra ongetwijfeld ten volle zal bereikt zijn.

Dat alles heeft de N. M. V. B. kunnen doormaken en te boven komen, aldus het bewijs leverend van haar bestand zijn tegen de beproevingen, van haar initiatief- en evolutievermogen en zonder dat iets essentieels aan haar stichtingswet veranderd werd.

Die wet is voorzeker merkwaardig, eenig misschien; zij bezit een verbazende soepelheid en een aanpassingsvermogen dat men niet zou vermoeden, maar dat best gekend is door degenen die gelast zijn ze toe te passen.

U hebt er zich kunnen van overtuigen, hoop ik, door de korte uiteenzetting van de principen, de werking en de verwachtingen der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, dat deze grootdeels heeft bijgedragen, en nog steeds bijdraagt, tot den welstand van het land waarvan ze in ruime mate de verdediging en de ontwikkeling op economisch en sociaal gebied heeft ter harte genomen.

Evenals ze thans, in haar eigen werkkring, al haar krachten inspant om mede te helpen aan het algemeen economisch herstel, zoo ook — ik ben er vast van overtuigd — zal ze weldra, zooals voorheen, haar deel nemen in het bewerken van den heropbloei en den voorspoed die België te wege is met glans te heroveren.

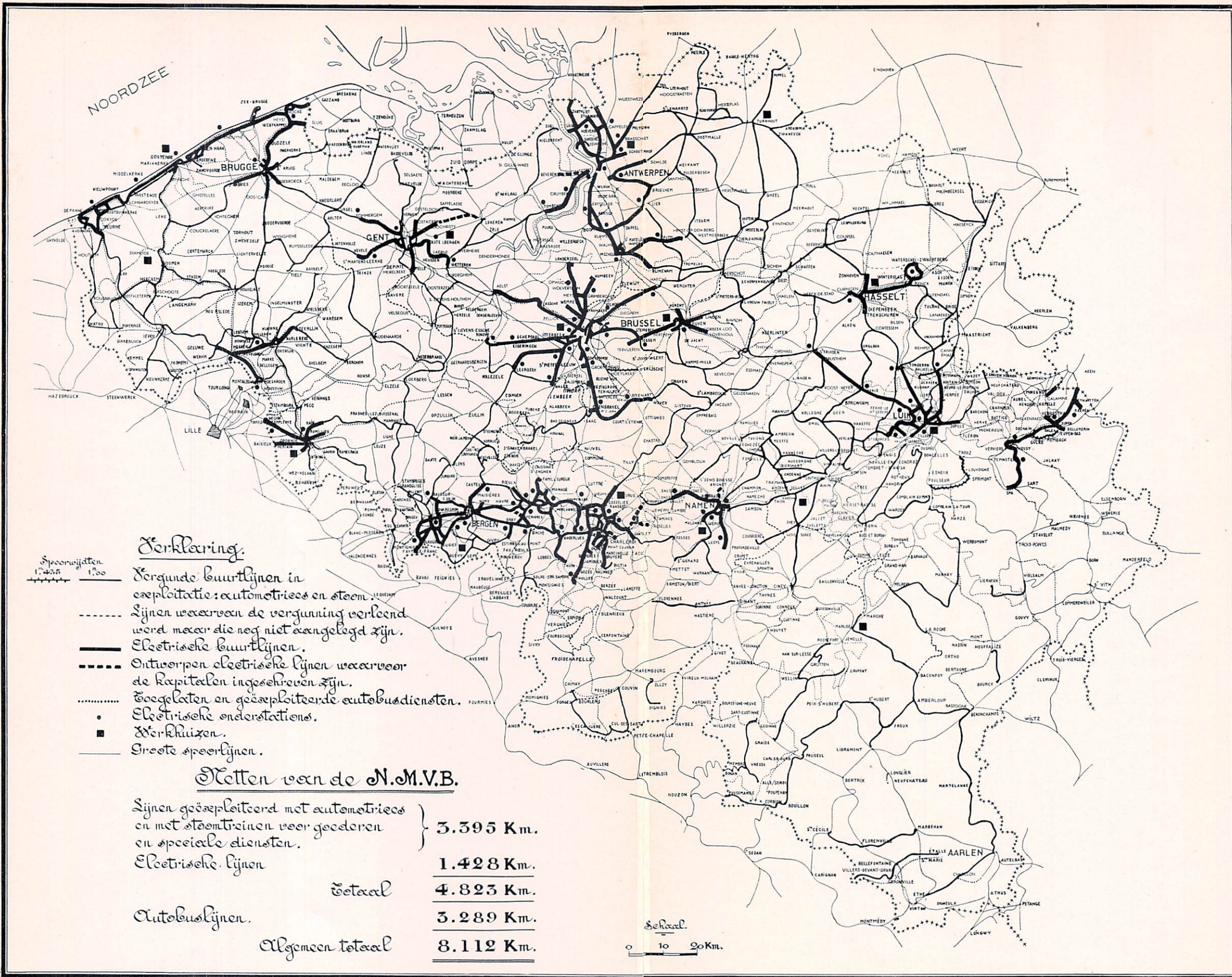
Leon JACOBS,
Directeur-Generaal van de N. M. V. B.

8 Januari 1937.

INHOUDSTAFEL

	BLADZ.
De toestand van het Belgisch buurtspoornet	3
Aard en voorwerp van de N. M. V. B.	4
Beginselen van onbaatzuchtigheid en mutualiteit	6
Juridisch statuut	8
Financieele structuur	9
Bestuurlijke structuur	10
Inrichting van het bestuur	12
Historisch overzicht —	
Bedrijvigheid van de N. M. V. B. van 1884 tot 1914	12
De moeilijkheden sedert 1914	14
De modernisatie van de netten	18
De huidige toestand —	
Financieele uitgaven	20
Technische uitgaven	22
De elektrische rijtuigen	23
De automotrices	24
De autobussen	27
Verbetering der sporen	27
Bovengrondsche elektrische toerusting	29
Electriciteitvoorziening	29
Administratieve uitgaven	31
De coördinatie van de Buurtspoorwegen met de andere ver- voerondernemingen	33
Coördinatie met de N. M. d. B. S.	33
Coördinatie met de baan	36
De coördinatie en de deficitaire buurtlijnen	41
Besluit	44

KAART DER BELGISCHE BUURTSPORWEGEN



Verklaring.

Spoorwijken
1:455 1:500

- Vergunde buurtlijnen in exploitatie: automotriees en stoom.
- - - - - Lijnen waervoor de vergunning verleend word maar die nog niet aangelegd zijn.
- Elektrische buurtlijnen.
- - - - - Ontworpen elektrische lijnen waervoor de kapitalen ingeschreven zijn.
- Toegelaten en geëxploiteerde autobusdiensten.
- Elektrische onderstations.
- Werkhuizen.
- Grote spoorlijnen.

Netten van de N.M.V.B.

Lijnen geëxploiteerd met automotriees en met stoomtreinen voor goederen en speciale diensten.	}	3.395 Km.	
Elektrische lijnen			1.428 Km.
		Totaal	4.823 Km.
Autobuslijnen.			3.289 Km.
		Algemeen totaal	8.112 Km.

Schaal.
0 10 20 Km.

NMVB

1937