
INTERNATIONALE SPOORWEGUNIE
(UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER)

DE TOESTAND VAN DE SPOORWEGEN IN EUROPA

MOEILIKHEDEN, OORZAKEN,
MIDDELEN TOT VERBETERING



FEBRUARI 1951

INTERNATIONALE SPOORWEGUNIE
(UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER)

DE TOESTAND VAN DE SPOORWEGEN IN EUROPA

MOEILIKHEDEN, OORZAKEN,
MIDDELEN TOT VERBETERING



FEBRUARI 1951

INTERNATIONALE SPOORWEGUNIE
(UNION INTERNATIONALE DES CHEMINS DE FER)

DE TOESTAND VAN DE SPOORWEGEN IN EUROPA

MIDDELEN TOT VERBETERING
MOEILIKHEDEN, OORZAKEN,



FEBRUARI 1951

INHOUD

	Pag.
Inleiding. — Doel van de Nota. De financiële toestand der Spoorwegen.....	I
I. — Technische beschouwingen. De spoorweg heeft niet afgedaan	5
II. — Kenmerken van het huidige spoorwegbestel; het monopolie is verdwenen, de op de spoorweg rustende lasten en verplichtingen zijn gebleven.....	9
III. — De maatregelen door de spoorwegen genomen om zich bij de tegenwoordige omstandigheden aan te passen.	15
IV. — De noodzaak van een radicale vernieuwing der spoorwegen.....	19
V. — Vervoerpolitieke maatregelen, noodzakelijk ter verbetering van de nationale positie der spoorwegen...	25
VI. — Vervoerpolitieke maatregelen, noodzakelijk ter verbetering van de internationale positie der spoorwegen	33
VII. — Conclusies	35

Inleiding

DOEL VAN DE NOTA DE FINANCIËLE TOESTAND DER SPOORWEGEN

IN de meeste Europese landen stelt de financiële toestand van de spoorwegen, welke wordt gekenmerkt door een aanhoudende stijging van de exploitatie-uitgaven en door een gelijk blijven van de ontvangsten met een tendens tot daling, zowel de leiding der spoorwegmaatschappijen als de autoriteiten voor zeer grote en ingewikkelde problemen.

Deze ongunstige toestand der spoorwegen schijnt op het eerste gezicht abnormaal, omdat de omvang van het vervoer, hoewel in 1949 bijna overal geringer dan in de eerste na-oorlogse jaren, toch over het geheel genomen in de na-oorlogse jaren aanmerkelijk groter is dan in het laatste voor-oorlogse jaar.

Wanneer men nl. de omvang van het railvervoer vóór de oorlog als basis neemt en op 100 stelt, blijkt, dat dit index-cijfer voor het reizigersvervoer (uitgedrukt in reizigers-kilometers), voor de na-oorlogse jaren gemiddeld ongeveer 150 is voor de Europese landen gezamenlijk, terwijl het voor Italië zelfs 190 bedraagt, voor Zweden 202 en voor Nederland 219. Voor het goederenvervoer schommelt het indexcijfer voor de na-oorlogse jaren (uitgedrukt in ton-kilometers) rond het cijfer 120 voor de Europese landen gezamenlijk en bedraagt het voor Frankrijk 156, voor Zweden 162 en voor Denemarken 211. De oorzaken van de huidige ongunstige toestand van de spoorwegen dienen te worden gezocht bij de volgende factoren.

Enerzijds heeft de toegenomen omvang van het vervoer vergeleken bij de toestand van voor de oorlog geen gelijke tred gehouden met de vermeerdering van de productie. Wanneer men het index-cijfer van dit vervoer vergelijkt met het indexcijfer van de industriële productie van enkele landen, dan ziet men dat de toeneming van het vervoer

over de spoorweg vergeleken bij de voor-oorlogse jaren betrekkelijk gering is. Uit deze gegevens kan worden afgeleid, bij gebreke van een algemene statistiek van het vervoer, met name van een zodanige welke ook het wegvervoer omvat, dat het aandeel van de spoorweg in het totale vervoer is verminderd en dat deze vermindering een gevolg is van de aanmerkelijke ontwikkeling van het wegvervoer. Deze conclusie wordt bevestigd door een vergelijking van het aantal motorrijtuigen in 1938 en 1949. Gemiddeld is in de meeste Europese landen, vergeleken bij 1938, het aantal bussen en vrachtauto's met circa 65% toegenomen en voor sommige dezer landen ligt dit percentage nog veel hoger (tot 180%).

Overigens verzet zich de ontwikkeling van de industriële bedrijvigheid, blijkende uit indexcijfers die sedert het einde van de laatste oorlog een voortdurende stijgende lijn vertonen, tegen iedere gedachte om in de teruggang van het spoorwegvervoer de voorbode van een algemene crisis te willen zien.

Anderzijds hebben de beletselen tegen een aanpassing van de spoorwegtarieven aan het gestegen algemene prijspeil tengevolge gehad, dat de stijging van de ontvangsten der spoorwegen achtergebleven is bij de stijging van de kosten van het levensonderhoud.

Een vergelijking op dit punt voor verschillende Europese spoorwegondernemingen toont aan, dat, behoudens de enkele uitzonderingen, de indexcijfers terzake verschillen te zien geven van omstreeks 30% voor de reizigerstarieven en van circa 25% voor de goederentarieven. In sommige gevallen bedragen deze verschillen zelfs 40 tot 50%.

De hiervoor genoemde factoren tezamen hebben tengevolge gehad, dat de uitgaven van de spoorwegen sneller zijn gestegen dan de ontvangsten en hebben geleid tot een verstoring van het financiële evenwicht der spoorwegmaatschappijen. Dit verschijnsel beperkt zich niet tot enkele maatschappijen, doch draagt een nagenoeg algemeen karakter.

De omvang en het voortduren van de spoorwegtekorten houdt zowel de leiding der spoorwegmaatschappijen als de Overheden bezig. Dit is begrijpelijk, daar deze tekorten een zware last betekenen voor het Staatsbudget en voor de belastingplichtigen. De publieke opinie is voorts door deze tekorten geschokt.

Niettemin dient te worden opgemerkt, zonder daarmede de betekenis der tekorten te willen verminderen, dat deze, met inachtneming van de waardevermindering van het geld, over het geheel genomen geringer zijn dan de voor-oorlogse spoorwegtekorten. En ook wanneer men ze vergelijkt met de totale Staatsuitgaven, vormen zij in 1948 en 1949 in tal van gevallen een geringer gedeelte van deze uitgaven dan voor de oorlog.

Het behoeft wel geen betoog dat deze toestand ook in de Union Internationale des Chemins de Fer (U.I.C.) ter sprake is gekomen, die, gelijk bekend, 36 spoorwegmaatschappijen, waaronder zich de meeste Europese spoorwegen bevinden, omvat en die een gezamenlijke netlengte van 300.000 km, een personeel van 3.900.000 personen, een vervoer van 237 miljoen reizigers-kilometers en 266 milliard ton-kilometers vertegenwoordigt, en die uit dezen hoofde bevoegd is naar het onderhavige probleem in zijn geheel een onderzoek in te stellen.

Waar de huidige crisis, waarin de spoorwegmaatschappijen zich bevinden in de meeste Europese landen gelijksoortige kenmerken vertoont, en een voortduren van deze crisis tot ernstige gevolgen moet leiden, heeft de U.I.C. het nodig geoordeeld deze nota samen te stellen, opdat de Regeringen en alle overige betrokken Autoriteiten zich de ernst van deze toestand der spoorwegmaatschappijen terdege bewust worden. De spoorwegen, leden van de U.I.C., hebben zich daarbij voornamelijk ten doel gesteld gezamenlijk de oorzaken van het verstoorde financiële evenwicht na te gaan en de middelen die tot verbetering kunnen leiden aan te geven, ten einde aldus hunnerzijds bij te dragen tot de oplossing van het vraagstuk, in de komende tijden in Europa te geraken tot een gezonde en rationele organisatie van het vervoer.

Zonder de betekenis van het water- en luchtvervoer te willen ontkennen beperkt deze nota zich niettemin bij het onderzoek naar de aanrakings- en wrijvingsvlakken tussen de verschillende soorten van vervoer tot de spoorweg en de auto, daar wat de spoorwegen betreft een juiste verhouding tussen deze twee vervoermiddelen de grootste en urgentste problemen oplevert. Deze nota beoogt om, los van iedere onvruchtbare gedachte aan strijd en naijver, op onpartijdige wijze de middelen en wegen te zoeken, die kunnen leiden tot verbetering van de huidige positie der spoorwegen.

I. — TECHNISCHE BESCHOUWINGEN; DE SPOORWEG HEEFT NIET AFGEDAAN

De eerste vraag die in dit verband dient te worden gesteld is deze: Zijn de oorzaken van de huidige toestand van technische aard, m.a.w. is er sprake van een natuurlijke ontwikkeling en heeft bijgevolg de spoorweg afgedaan en is zijn tijd gekomen om zijn plaats af te staan aan de auto en aan het vliegtuig, zoals men van sommige kanten hoort verluiden?

Voor de beantwoording van deze vraag is het nodig de voornaamste eigenschappen die het karakter van het vervoer bepalen in ogenschouw te nemen, te weten: veiligheid, snelheid, economie en capaciteit.

Uitgaande van een beschouwing van deze

kenmerken is het mogelijk de plaats te bepalen, die aan iedere vorm van vervoer toekomt, en de daaruit noodzakelijke gevolgtrekkingen te maken op economisch terrein. Bij zodanige beschouwingen moet onderscheid worden gemaakt tussen de *eigenlijke vervoersverrichting* — d.w.z. de verplaatsing hetzij over de rail of over de weg tussen de plaats van vertrek en bestemming, en de *bijkomstige kenmerken van het vervoer* (behandeling, verpakking van de goederen, voorwaarden voor afhalen en bestellen, enz.), welke laatste dikwijls in het oog van de gebruiker de hoofdfunctie in een beslissende mate veranderen.

A. — DE EIGENLIJKE VERVOERSVERRICHTING

De veiligheid

Op dit punt is de spoorweg onbetwistbaar in het voordeel. Een duidelijk bewijs hiervoor vormt het aantal reizigers dat bij spoorwegongelukken is gedood, welk aantal in 1948 voor vijftien van de belangrijkste Europese landen tezamen slechts 125 bedroeg, of uitgedrukt in reizigerskilometers 0,6 per één milliard reizigerskilometers. Dit aantal zinkt in het niet naast dat van het aantal slachtoffers van auto-ongelukken.

De superioriteit van de spoorweg op het punt van de veiligheid is niet alleen te danken aan het voortdurend streven naar vervolmaking van de spoorwegtechniek, maar ook aan de uitermate strenge voorschriften, die de loop der treinen regelen en aan de veelheid van maatregelen, die genomen zijn om een nauwgezette naleving der voorschriften te verzekeren. Deze maatregelen brengen grote kosten met zich mede; ieder jaar besteden de spoorwegen aanzienlijke bedragen aan de installaties voor de beveiliging.

De snelheid

De spoorweg is in staat om thans in het *reizigersvervoer* gemiddelde snelheden van meer dan 85 km per uur op de hoofdlijnen te bieden; daarmee is hij de meerdere van de autobus en zelfs van de particuliere auto, vooral wanneer men rekening houdt met het steeds dichtere verkeer, dat op de hoofdwegen en in de verkeerscentra niet steeds een hoge snelheid toelaat. In dit verband zij er op gewezen, dat het vliegtuig op de continentale trajecten eerst in het voordeel komt bij een afstand van enige betekenis, die thans op ongeveer 800 km kan worden gesteld. Tot deze afstanden blijft de spoorweg in het voordeel, omdat het vliegtuig het nadeel heeft, dat de reiziger in het algemeen nog tamelijk veel tijd nodig heeft om zich van zijn woonplaats in een grote stad naar het vliegveld begeven.

Wat het *goederenvervoer* betreft, hier heeft de vrachtauto bij velen de naam sneller te zijn dan de trein. Men moet er hierbij echter rekening mede houden, dat door de spoorweg slechts die goederen snel vervoerd worden, die daaraan behoefte hebben (bederfelijke goederen, dieren en spoedzendingen) en dat in dit geval de spoorweg sneller is dan de vrachtauto. In het internationale vervoer streven de spoorwegen thans met kracht naar verbetering van de grote lijnen.

De economie

Wanneer men het verkeer op de korte afstand buiten beschouwing laat — waarvoor de vrachtauto voordeliger kan zijn dan de spoorweg — en men vergelijkt de in technisch opzicht beste vervoervoorziening over de rail met de technisch meest moderne voorziening over de weg, dan blijkt, dat de kostprijs van het massavervoer over de spoorweg ongeveer een vierde tot een vijfde gedeelte bedraagt van de kostprijs van het wegvervoer.

Dit behoeft niet te verbazen, wanneer men in aanmerking neemt, dat het verbruik in kg calorieën per ton/km voor de meest moderne machines in beladen toestand ongeveer 240 bedraagt voor een Dieselvrachtauto van 10 ton, 120 voor de normale goederentrein met stoomtractie, 70 voor een elektrische trein, 48 voor een trein met Dieseltractie, terwijl voorts wat betreft bedienen en toezichhoudend personeel bij een trein met 60 wagens en een capaciteit van 1000 ton gewoonlijk volstaan kan worden met drie man, terwijl voor 50 Dieselvrachtauto's met twee opleggers en met 2 man bediening elk in totaal 100 man nodig zijn (dus 30 maal zoveel als de spoorweg) voor het vervoeren van dezelfde hoeveelheid goederen.

De capaciteit

De met vrachtauto's van allerlei type *vervoerde* hoeveelheid goederen is, in het algemeen gesproken, beduidend geringer dan de met de spoorweg vervoerde hoeveelheid, hoewel de spoorweg een geringere vervoerscapaciteit heeft dan het wegvervoer.

Bovendien moet men er rekening mede houden, dat slechts een gedeelte van het wegvervoer in concurrentie met de spoorweg plaats heeft. Daarvan is b.v. geen sprake bij het locale vervoer, dat voor het grootste gedeelte door vrachtauto's met gering draagvermogen wordt verricht en evenmin bij het vervoer in de streken, die niet door de spoorwegen worden bediend. Bepaalt men zich tot het parallelvervoer — d.w.z. het vervoer, dat zowel over de rail als over de weg kan worden verzorgd — dan blijkt de rail verreweg het grootste aandeel in dit vervoer te hebben, en bij de tegenwoordige stand der techniek is het vrijwel zeker, dat deze toestand nog gedurende vele jaren bestendig zal blijven.

Wanneer men daarenboven de tegenwoordige capaciteit en de bezetting van de wegen

in aanmerking neemt en zich voorts reenschap geeft van de aanmerkelijke ruimte, die voor het stallen van wegvervoermiddelen vereist is, dan komt men tot de conclusie, dat de wegen niet in staat zijn een aanzienlijk gedeelte van het verkeer, dat thans over de spoorweg plaats heeft, op te nemen; een zodanige grondige wijziging van de tegenwoordige toestand zou leiden tot uitgaven, die niet zijn op te brengen en zou voorts een verspilling van grond betekenen, die in redelijkheid niet in aanmerking komt. In geen geval zou men de onmisbaarheid van de spoorweg voor het massavervoer kunnen ontkennen. Immers alleen de spoorweg beschikt over voldoende capaciteit om de vervoeren van de voorsteden naar/van de grote stad, de grote vakantievervoeren, en de grote vervoersstromen van steenkolen en erts te verzorgen. Indien het reizigersvervoer van de voorsteden naar/van de grote stad per autobus zou moeten geschieden en

de voorziening van de grote steden met levensmiddelen en brandstoffen per vrachtauto, dan zouden onoplosbare moeilijkheden en praktisch onoverkomelijke verkeersopstoppen het gevolg zijn. 1)

En ten slotte, de ondervinding in de oorlog opgedaan heeft duidelijk uitgewezen welk een belangrijke rol de spoorweg speelt bij de verplaatsing en de ravitaillering van grote legereenheden; zelfs de gemotoriseerde eenheden maakten gebruik van de rail om in goede conditie op de plaats van bestemming te komen.

1) De omvang van het dagelijks spitsvervoer van de voorstad naar het station St. Lazare te Parijs zou een opeenvolging van bussen van een per twee seconden nodig maken. Voor de afvoer van de steenkolen uit het kolenbekken op de grens van Saarbrücken en Lotharingen, gecombineerd met de afvoer van ijzererts uit het gebied van Brieg zou, bij vervoer per vrachtauto, iedere 9 seconden een vrachtauto gesteld moeten worden.

B. — DE BIJKOMSTIGE KENMERKEN VAN HET VERVOER

In vergelijking met het railvervoer is het wegvervoer vooral in het nadeel door de geringe capaciteit van zijn vervoermiddel. Anderzijds heeft de wegvervoerder deze eigenschap ten volle weten uit te buiten door met name het „huis tot huis-vervoer” tot ontwikkeling te brengen, waartoe de auto zich zeer goed leent en door het vervoer te „individualiseren”. Dit is van grote betekenis, omdat juist de *kosten van het afhaken en bestellen* de vervoerprijs van de spoorwegen in sterke mate verhogen.

De kostprijs voor het vervoer over korte afstand over de rail stijgt b.v. voor een vracht van 20 ton tot het tweevoudige, wanneer dit vervoer tevens omvat het afhaken en bestellen per vrachtauto aan begin- en eindpunt.

De betekenis van de kosten van het afhaken en bestellen vermindert uiteraard naar mate het vervoer over de rail over grotere afstand plaats heeft.

Men kan het aldus stellen, dat de kostprijs van het *goederenvervoer* over de rail, behalve op de korte afstand, in doorsnee lager ligt dan de kostprijs van het wegvervoer wanneer in dit vervoer geen afhaken en bestellen is begrepen, doch dat deze kostprijs aanzienlijk wordt verhoogd wanneer dit vervoer mede het afhaken en bestellen omvat. De afstand, waarbij in dit laatste geval de kostprijs van het rail- en wegvervoer elkaar ontmoeten, verschilt naar gelang van de waarde en de aard van de lading.

Waar anderzijds de tarieven mede de concurrentiepositie bepalen, is de betekenis

van de kosten der afhaal- en besteldiensten niet gelijk voor alle categorieën goederen.

Uiteraard speelt de vervoerprijs bij het vervoer op de korte en middelgrote afstanden in de concurrentie tussen rail en weg een grotere rol bij het vervoer van goederen die in de hoogste tariefklassen zijn geplaatst dan bij het vervoer van goederen uit de lagere tariefklassen.

Wat het *reizigersverkeer* betreft hier is de autobus het aangewezen vervoermiddel in het locale vervoer en in het vervoer op de korte afstanden bij geringe dichtheid van het vervoer. Bij dit laatste vervoer blijft er

overigens nog ruimte voor concurrentie tussen rail en weg.

Ook in het touristische verkeer is de autobus duidelijk in het voordeel: de ontwikkeling van het wegnnet en de bewegelijkheid van de autobus maken het de toeristen op gemakkelijke wijze mogelijk interessante streken te bezoeken en te bezichtigen. Een voordeel van de autobus is ook, dat de reizigers voor hun hotel kunnen in- en uitstappen. Ook in andere opzichten biedt deze vervoersvorm voordelen, vergelijkbaar met die verbonden aan het bezit van een eigen auto.

SAMENVATTING

Uit de voorgaande beschouwing is wel gebleken, dat er geen sprake van is dat de spoorweg heeft afgedaan, zoals men het in sommige kringen wil doen voorkomen. Wellicht is deze gedachte bij bepaalde oppervlakkige waarnemers ontstaan, doordat de spoorweg niet voldoende gemoderniseerd is. Immers de spoorweg maakt nog gebruik van oude installaties en van oud materieel. De outillage van de spoorweg moet en kan echter in korte tijd aan de omstandigheden worden aangepast, met als resultaat een volkomen modern apparaat, mits de daartoe nodige middelen ter beschikking worden gesteld. Op dit punt wordt hierna nog teruggekomen.

Het zou anderzijds onjuist zijn te ontkennen, dat de ontwikkeling van de auto aanmerkelijke voordelen heeft gebracht. De

auto is met name een zeer goed middel geweest om overal door te dringen. Evenzeer heeft de auto nieuwe mogelijkheden gebracht op het gebied van het „huis tot huis-vervoer”. En bovendien heeft de auto het voordeel, dat zij een vervoermiddel is met een min of meer *individueel karakter*, in tegenstelling tot de trein, die tot op de huidige dag meer een *onpersoonlijk* en *massavervoermiddel* is gebleven.

Overigens kan worden vastgesteld, dat zowel het rail- als het wegvervoer moderne technieken zijn, die elkaar van nature geenszins uitsluiten, doch die integendeel elkaar op harmonische wijze zouden moeten aanvullen. Dat een evenwichtstoestand tussen deze twee vervoertechnieken niet bereikt is vindt zijn oorzaak vooral in de onlogische en ongelijke voorwaarden waaronder deze technieken worden gebezigd.

II. — KENMERKEN VAN HET HUIDIGE SPOORWEG-BESTEL; HET MONOPOLIE IS VERDWENEN, DE LASTEN EN VERPLICHTINGEN VAN DE SPOORWEG ZIJN GEBLEVEN

Het monopolie is verdwenen

De huidige toestand op spoorweggebied kenmerkt zich vooral hierdoor dat de monopoliepositie, welke de spoorwegen vroeger hadden, verdwenen is als gevolg van de opkomst van andere vormen van vervoer, in het bijzonder van de auto.

De op de spoorweg rustende lasten zijn gebleven

Ondanks deze fundamentele verandering in de positie van de spoorweg is er in het merendeel van de op de spoorweg rustende verplichtingen uit de tijd van het monopolie geen wijziging gekomen. In de tijd van de monopoliepositie was het begrijpelijk, dat de staat in het algemeen belang het verlenen van spoorwegconcessies afhankelijk stelde van een aantal rigoreuze voorwaarden, met de bedoeling daardoor ieder misbruik van de monopoliepositie en ieder eigenmachtig handelen van de spoorwegen te verhinderen.

Maar, terwijl in alle Europese landen het monopolie van de spoorweg verdwenen is, is het grootste gedeelte van de bij wet en concessie op de spoorweg gelegde lasten blijven bestaan. Het is van belang deze lasten hier op te sommen.

De lasten van algemene aard

In de eerste plaats is de spoorweg onderworpen aan twee algemene verplichtingen:

1° de *verplichting om* alle lijnen van het spoorwegnet *te exploiteren* en op deze lijnen een minimaal aantal reizigerstreinen te laten rijden, ook wanneer deze lijnen niet rendabel zijn, dat wil dus zeggen, wanneer de gemiddelde treinbezetting niet voldoende is om de exploitatiekosten te dekken;

2° de *verplichting om*, in principe, alle reizigers die van de treinen in de dienstregeling vermeld gebruik willen maken, en om alle goederen die ten vervoer worden aangeboden, *te vervoeren*. Deze verplichting

legt een zeer zware last op de spoorweg, daar zij deze noodzaakt een rijtuig- en wagenpark aan te houden, voldoende om alle *spitsvervoeren* te verwerken en om tevens het nodige personeel in dienst te houden voor de bediening van de treinen op de spitsuren. En vooral dwingt deze verplichting de spoorwegmaatschappijen om alle gevolgen te dragen van een *ongelijkmatig vervoer*, hetzij op bepaalde lijnen, waar de retourvracht ontbreekt, hetzij in het algemeen in periodes van grote vervoersstoten. In deze omstandigheden ligt de verklaring van de verhoudingsgewijze grote mate van leegloop van het spoorwegmaterieel.

Lasten op tariefgebied

Op het tariefgebied zijn de op de spoorweg rustende lasten in hoofdzaak de volgende:

1° de *verplichting om alle vervoerders die van de spoorweg gebruik maken, gelijke tarieven voor gelijksoortige vervoeren te berekenen*, waardoor het spoorwegbedrijf de mogelijkheid wordt ontnomen zijn tarieven automatisch aan de concurrentieverhoudingen aan te passen en bijzondere overeenkomsten te sluiten, ten einde zich van bepaalde bijzonder beconcurrerende vervoeren te verzekeren, vooral in tijden van daling van de prijzen.

2° de *verplichting om voor alle lijnen van het spoorwegnet dezelfde reizigerstarieven toe te passen*, waardoor het bedrijf verplicht wordt de lijnen die een gering en de lijnen die een groot rendement geven op commercieel gelijke wijze te behandelen, met als gevolg, dat de onderneming bijzonder kwetsbaar wordt voor concurrentie in de betere relaties, waar het tarievenniveau te hoog ligt in verhouding tot de kostprijs.

3° De *voorschriften betreffende de toepassing der tarieven*, die zodanig zijn dat deze slechts

gewijzigd kunnen worden met goedvinden van de Overheid. In de practijk betekent dit maar al te vaak, dat tariefwijzigingen, die ten doel hebben de ontvangsten der spoorwegen aan te passen aan de gestegen uitgaven, eerst met grote vertraging in werking treden. Inmiddels groeien uiteraard de tekorten. Wanneer tenslotte dan de tariefverhogingen in werking treden hebben zij niet meer het verwachte resultaat.

Behalve deze verplichtingen heeft de spoorweg uit de periode van de monopoliepositie nog een *tariefstelsel* overgehouden, waarvan het bedrijfsleven in zijn geheel in hoge mate voordeel heeft gehad, maar hetwelk weinig in overeenstemming is met het huidige spel van de vrije concurrentie. De spoorwegen hebben nl. in de meeste gevallen nog het ad-valorem tarief, d.w.z. een laag tarief voor goedkope goederen en een hoog tarief voor dure goederen. Dit tariefstelsel, dat bijzonder goed aansluit bij de financiële structuur der spoorwegmaatschappijen, heeft in het verleden het vervoer over grote afstanden van goederen van geringe waarde in sterke mate bevorderd; dit systeem is de oorzaak geweest van een aanzienlijke ontwikkeling van deze vervoeren gedurende ruim een eeuw en is aldus een essentiële factor geweest in de vooruitgang op industrieel en economisch gebied.

Maar de toepassing van een dergelijk tariefstelsel is alleen mogelijk en verantwoord, indien de spoorweg geen concurrentie ondervindt. Deze toestand doet zich evenwel niet voor. Bovendien passen de wegvervoerders over het geheel genomen een eenheidstarief toe op basis van de kostprijs van hun vervoer en zonder rekening te houden met de waarde van het vervoerde goed. Om deze reden kunnen zij goederen van hoge waarde vervoeren beneden de spoorwegtarieven, aan de spoorweg het vervoer overlatende van de goederen van weinig waarde, die echter veel laadruimte vereisen. Het is door deze gang

van zaken, die men gewoonlijk aanduidt met de term „*afroaming van vervoer*”, dat aan de spoorweg de meest winstgevende vervoeren worden onttrokken en dat bovendien de schadelijke ongelijkmatigheid in het vervoer op bepaalde spoorwegrelaties nog wordt vergroot.

Om de aldus bedreigde vervoeren in de concurrentiestrijd te behouden staat de spoorweg geen andere weg open dan de daarvoor geldende tarieven te verlagen; maar om de derving aan ontvangsten, die hiervan het gevolg is, te kunnen compenseren, is de spoorweg verplicht de tarieven voor het vervoer van goederen uit de lagere tariefklassen te verhogen. Op deze wijze ontstaat uiteraard een minder gedifferentieerd tariefstelsel, dat in mindere mate rekening houdt met de algemene economische belangen. Maatregelen van deze aard kunnen een verstoring van het evenwicht tussen de prijzen en de omvang van de productie van de verschillende industrieën ten gevolge hebben; zelfs kunnen ze in sommige gevallen leiden tot een algeheel verdwijnen van een of meer industrieën. Onder bepaalde omstandigheden is het bovendien denkbaar, dat een zeer groot deel van het vervoer zich van de spoorweg naar het water verplaatst. Het is om deze redenen voor de spoorweg noodzakelijk met tariefwijzigingen de grootst mogelijke voorzichtigheid te betrachten. Ook om andere redenen is voorzichtigheid geboden: de spoorwegen stellen zich bij zodanige tariefwijzigingen bloot aan het verzet, dat deze maatregelen in industriële en agrarische kringen oproepen, welk verzet dikwijls tot resultaat heeft, dat de Overheid zich genoopt ziet aan de spoorweg de invoering van de door deze verlangde tariefwijzigingen te weigeren. Is zulks het geval, dan is de situatie deze dat het vervoer van goederen van de hoogste tariefklassen aan de spoorweg is onttrokken en bijgevolg de inkomsten hieruit, zonder dat dit verlies aan inkomsten op een

andere wijze kan worden goedge maakt. Dit verschijnsel vormt een van de voornaamste oorzaken van de toestand, waarin vele spoorwegmaatschappijen zich momenteel bevinden.

Lasten voortvloeiende uit bemoeiingen van de Staat met de spoorweg

De lasten daterende uit de tijd dat de spoorweg een monopoliepositie had, en de nadelen voortspruitende uit een tariefstelsel dat niet aan gewijzigde concurrentieverhoudingen is aangepast, zijn in de loop van de ontwikkeling van de spoorweg nog vergroot ten gevolge van een bijna allerwege toegenomen bemoeiing van de Overheid met de gestes van de spoorweg.

1° Zo heeft de Staat er in vele gevallen een gewoonte van gemaakt voor zichzelf steeds meer diensten van de spoorweg te verlangen (tariefreducties of zelfs gratis vervoer voor de publieke diensten), alsmede om op deze een beroep te doen voor de doorvoering van haar economische en sociale politiek. Hierdoor hebben de spoorwegmaatschappijen bij de vaststelling van bepaalde reizigerstarieven (met name voor werkliedenvervoer, vervoer van scholieren, van oorlogsinvaliden, van repatriërenden) rekening moeten houden met overwegingen, die met een commercieel verantwoord beleid niet van doen hebben.

Niet anders is het gegaan met de vaststelling van de tarieven voor het vervoer van bepaalde soorten goederen (landbouwproducten, belangrijke grondstoffen voor de industrie). Herhaalde malen hebben de spoorwegen aldus tarieven moeten berekenen, bij welker vaststelling zij generlei belang hadden, omdat deze tarieven lagen beneden hun marginale kosten. Meermalen ook zijn de spoorwegen gedwongen bepaalde tarieven op een laag peil te handhaven, hoewel de desbetreffende — meest industriële — goederen een

verhoging zeer wel hadden kunnen dragen en zodanige verhoging gering zou zijn geweest vergeleken bij de algehele verhoging van de kostprijzen dezer goederen. Het nadeel voor de spoorwegen tengevolge van deze politiek is niet bij benadering te begroten, doch vast staat wel, dat zij op deze wijze grote bedragen aan inkomsten hebben gederfd.

Door deze politiek heeft de Staat in feite op indirecte wijze de landbouw en de industrie gesubsidieerd, op kosten van de spoorweg, doch zonder dat deze elders een compensatie heeft gevonden voor de uit deze politiek voortspuitende nadelen. Soms zelfs is de spoorweg geworden, vooral sedert het einde van de oorlog, tot een werktuig in handen van de Staat in de strijd tegen de duurte.

2° Deze opvatting omtrent de plaats van de spoorweg in het nationale economische bestel heeft in sommige landen tot zeer vergaande consequenties geleid. Zo is het na de nationalisatie of semi-nationalisatie van de grote spoorwegmaatschappijen, die in de meeste landen tot stand is gekomen, gewoonte geworden, dat alle bestellingen van de spoorweg bij de industrieën van het eigen land worden geplaatst, ook in de gevallen dat de industrie van het buitenland goedkoper is.

3° Terwijl een rationele taakverdeling tussen de verschillende vervoerstakken tot dusverre niet verwezenlijkt kon worden, met alle gevolgen van dien op concurrentiegebied, worden de spoorwegmaatschappijen door de Overheid maar al te vaak gedwongen een verkeerde zuinigheid te betrachten. Op het ogenblik waarop men dan tot het inzicht komt dat de spoorweg zich niet voldoende heeft aangepast aan de gewijzigde omstandigheden en dat slechts door te moderniseren het bedrijf zich kan handhaven, gaat men er b.v. toe over om de levensduur van het dure,

doch verouderde materieel te verlengen. Aldus leidt de vrees voor financiële tekorten tot het begaan van technische vergissingen.

De spoorwegen zouden geen bezwaar hebben gemaakt tegen een toenemende staatsbemoeiing, indien deze bemoeiing als basis had gehad een wel overwogen plan voor alle vervoerstakken. In plaats daarvan hebben zij moeten ervaren, dat het wegvervoer — de grootste concurrent van de spoorweg — vrijgesteld was van de meeste wettelijke lasten, die op hun eigen exploitatie drukken en zich bijgevolg van de aanvang in een juridisch gunstiger positie bevond, terwijl bovendien dit wegvervoer nog andere voordelen genoot.

Deze voordelen spruiten voort uit het feit, dat het vraagstuk van de redelijke en billijke bijdrage van het wegvervoer in de kosten van aanleg en onderhoud van de wegen niet geregeld is, althans indien men er van uitgaat, dat onder deze kosten begrepen moeten worden de uitgaven van de publieke diensten in verband met de zorg voor de veiligheid op de wegen, de opsporing van verkeersovertredingen, het treffen van stedenbouwkundige voorzieningen, enz. Met betrekking tot deze uitgaven ontbreken in de meeste landen nog de gegevens, die nodig zijn om voor alle gevallen het verschil te kunnen berekenen tussen de kosten, die van Overheidswege voor het wegverkeer worden gemaakt, en de bijdrage van het wegvervoer in deze kosten.

In zoverre echter dergelijke berekeningen zijn gemaakt hebben zij tot de conclusie geleid, dat de bijdrage van het goederenvervoer over de weg in deze kosten ten enenmale onvoldoende is. De verdeling der lasten over de verschillende soorten wegvervoermiddelen is voorts in het algemeen uitgesproken onlogisch; doorgaans zijn nl. de zware vrachtauto's in verhouding het minst belast. Indirect subsidieert derhalve

de Staat dat gedeelte van het wegverkeer dat de spoorweg de meeste concurrentie aan-doet (1)

De Personeelkosten en de sociale lasten

Sedert in de meeste landen het grootste gedeelte van het spoorwegpersoneel min of meer gelijkgesteld is wat lonen en pensioenen betreft met het personeel in Overheidsdienst, brengen de dienstvoorwaarden hogere uitgaven mede en zijn zij in starheid toegenomen.

Ten aanzien van de dienstvoorwaarden geldt voorts, dat deze, hoewel van land tot land verschillend, vollediger en nauwkeuriger zijn bij de spoorwegen dan bij het wegvervoer. Het verschil tussen deze voorwaarden is vooral opvallend, indien men rekening houdt met de sociale en pensioenvoorzieningen, waartoe de genationaliseerde en daarmee gelijk te stellen spoorwegbedrijven verplicht zijn geworden en die zeer grote bedragen vergen. Bij de meeste spoorwegondernemingen vormt de dekking van de tekorten van de pensioenfondsen een ernstig financieel probleem.

Beperkingen in het gebruik van bepaalde middelen der techniek

En tenslotte is er deze moeilijkheid, dat de spoorwegen in het algemeen niet in de gelegenheid zijn om naar keuze gebruik te maken van het rail- of het wegvervoermiddel, al naar gelang de kostprijs van bepaalde vervoeren bij gebruikmaking van het ene of het andere vervoermiddel zou blijken lager te zijn.

1) In Zwitserland heeft een commissie van deskundigen, bestaande uit vier hoogleraren en een ingenieur, belast met het toezicht op de wegen, een onderzoek naar deze verhoudingen ingesteld. Het resultaat van dit kortelings voltooide onderzoek vormt een bevestiging van het standpunt, dat hiervoor is uiteengezet. Een soortgelijk onderzoek in verscheidene staten van de Ver. Staten van Noord-Amerika heeft tot gelijke conclusies geleid.

Enerzijds zijn het dikwijls de concessievoorwaarden of de wettelijke voorschriften, die op dit punt beperkende bepalingen bevatten, waardoor de spoorwegen slechts met speciale toestemming van de Overheid autobusdiensten of vrachtautodiensten mogen exploiteren. Vaak ook is het de spoorweg op grond van de voorschriften zelfs niet eens toegestaan vervoerovereenkomsten te sluiten met particuliere wegvervoerders. Anderzijds is er, op grond van de huidige wetgeving, weinig geneigdheid bij de spoorwegmaatschappijen een gedeelte van hun vervoer aan particuliere wegvervoerders over te laten, zelfs indien blijkt, dat deze de desbetreffende vervoeren met minder kosten kunnen verrichten. De reden van deze aarzeling is, dat iedere dergelijke afstoting van vervoer een terugslag geeft — en dikwijls een belangrijke terugslag — op het overige vervoer van de spoorweg, hetwelk deze kan verrichten en in feite ook verricht tegen een lagere kostprijs.

Samenvatting

Vastgesteld kan worden, dat de situatie op vervoergebied waarin de spoorwegen zich bevinden, zoals die in het vorenstaande uiteengezet is, wordt gekenmerkt door een schadelijke overvloed van vervoermiddelen.

Hebben de spoorwegen, gegeven deze situatie, alles gedaan wat in hun vermogen is om met de hen ten dienste staande middelen zich aan de gewijzigde omstandigheden en verhoudingen aan te passen?

Is het nodig de methodes van de spoorweg grondig te wijzigen en aldus in de bedrijven zelve de oplossing te zoeken voor het herstel van het verstoorde financiële evenwicht?

En tenslotte, welke zijn buiten het kader van het spoorwegbedrijf de noodzakelijke maatregelen voor herstel van dit evenwicht, waartoe een beroep op ingrijpen van de Overheid vereist is?

Het zijn deze vragen, die beantwoord moeten worden.

III. — DE MAATREGELEN DOOR DE SPOORWEGEN GENOMEN OM ZICH AAN DE TEGENWOORDIGE OMSTANDIGHEDEN AAN TE PASSEN

De ongunstige financiële positie waarin de spoorwegen zijn geraakt als gevolg van de opkomst van concurrerende vervoertech-
nieken en als gevolg van de lasten voort-
vloeiende uit juridische voorschriften die bij
de tegenwoordige omstandigheden niet zijn
aangepast, hebben deze ondernemingen met
kracht en zonder uitstel doen zoeken naar
middelen om de funeste gevolgen van deze
ontwikkeling ongedaan te maken of te
beperken.

Personeel

Het grootste gedeelte van de vaste kosten
van de spoorweg wordt gevormd door de
personeeluitgaven. De spoorwegbedrijven
hebben zich dan ook beijverd om door het
nemen van reorganisatiemaatregelen en door
een doelmatiger gebruik van de aanwezige
arbeidskrachten te komen tot een vermindering
van hun personeelbestand.

Resultaten konden op dit punt echter eerst
worden verkregen, nadat op verschillende
plaatsen een doelmatiger bedrijfsvoering was
bereikt (eenmansbediening van elektrische
locomotieven, vermindering van het bestand
van overig treinpersoneel, doelmatiger inrich-

ting van de werkruimten, het instellen van
een onderzoek naar de verschillende verrich-
tingen op de lijn en op de stations, invoering
op grote schaal van een technische verbetering
als de doorgaande rem, de ontwikkeling van
het automatisch blokstelsel, ingrijpende ver-
beteringen in de wijze van onderhoud van
de baan enz.).

In ditzelfde verband kunnen worden ge-
noemd: de verbetering van de werkverdeling
op de grote stations en in de werkplaatsen, de
mechanisatie van tal van administratieve en
comptabele handelingen (ontvangst- en
loonadministratie, verzameling en verwerking
van statistische gegevens), de selectie, voor-
lichting en opleiding van het personeel en,
bij sommige bedrijven, uitbreiding van het
stelsel van beloningen voor verbeteringen in
het bedrijf.

Bij dit voortdurend streven naar een doel-
matiger gebruik van de arbeidskrachten
hebben de spoorwegen zich niettemin gehoed
voor het verwaarlozen van de menselijke
factor. De geest onder het spoorwegpersoneel
is uitstekend gebleven, de werkzaamheden
worden met toewijding verricht en juist deze
psychologische factor is van grote waarde
voor de toekomst der spoorwegen.

Tractiemiddelen

De spoorwegmaatschappijen hebben zich bijzonder veel moeite gegeven voor de modernisering van de tractiemiddelen. Allereerst wordt gewerkt aan de electrificatie van de hoofdlijnen waardoor het vervoer op deze lijnen geconcentreerd kan worden en het rendement van deze lijnen aanzienlijk kan worden vergroot. In Oostenrijk, Italië, Nederland, Zweden en Zwitserland is deze electrificatie reeds grotendeels tot stand gekomen, in Duitsland, België, Spanje en Frankrijk wordt naarstig in deze richting gewerkt. De Dieseltractie vindt meer en meer toepassing bij de spoorwegen — de motor met zelfverbranding was overigens bij de spoorwegen reeds lang in gebruik — en in de V.S. wordt, gelijk bekend, de Diesellocomotief reeds in serie vervaardigd.

Anderzijds is ook het tractiematerieel voortdurend verbeterd; hierdoor is het mogelijk geworden:

a) de capaciteit van de locomotieven en de snelheid naar behoefte te regelen, waarbij snelheden van 160 tot 180 km per uur bereikt kunnen worden;

b) de kosten van onderhoud van de locomotieven te verminderen (het aantal kilometers dat tussen twee grote revisies wordt afgelegd, is in de loop van tien jaren meer dan verdubbeld; voor de stoom- en Diesellocomotieven bedraagt dit aantal thans ongeveer 500.000 km; voor de elektrische locomotieven ligt dit cijfer nog beduidend hoger);

c) het *aantal wagens per trein* te vergroten in de gevallen waarin zulks voordeel oplevert, en aldus een groter vervoer te verrichten zonder dat het locomotievenpark hoeft te worden uitgebreid.

Vaste installaties

De modernisering van de outillage van de spoorweg en de invoering van nieuwe onderhoudsmethodes voor de baan, waardoor zeer

belangrijke technische resultaten zijn verkregen, hebben een doelmatiger gebruik van de arbeidskrachten en van het materieel mogelijk gemaakt, en dit alles met bereiking van een zodanige verbetering van de gang van zaken in het bedrijf als tot nu toe niet voor mogelijk werd gehouden.

Het aantal rangeerstations is verminderd, doelmatiger werkmethodes zijn op deze stations ingevoerd, alsmede betere bedieningsstelsels, ten einde het aantal wagens dat gerangeerd moet worden, alsook de kosten van de rangeerwerkzaamheden tot het uiterste te beperken.

Steeds modernere beveiligingsinstallaties (lichtseinen, automatisch blokstelsel, controle en bediening van wissels en seinen op centrale punten) verhogen de veiligheid van het railverkeer en tevens de productiviteit van het personeel en het rendement van het materieel en de baan.

Exploitatie

Ook wat de exploitatie betreft heeft de spoorweg zich reeds in belangrijke mate aan de tegenwoordige omstandigheden aangepast. De maatregelen op dit punt zijn in hoofdzaak de volgende:

a) invoering van nieuwe exploitatiemethodes, te weten snellere verzending van goederen, vooral van pakketten, van bederfelijke goederen, van expresse-zendingen of van snelgoed, vervanging van stoomtreinen door autorails, hetzij in hun geheel op secundaire lijnen, hetzij voor een gedeelte op de belangrijkste lijnen, n.l. voorzover de slecht bezette treinen betreft. (Opgemerkt zij, dat het aantal autorails en dieseltreinstellen in Europa binnen tien jaren met gemiddeld 22% is toegenomen.)

b) Sluiting van lijnen of stations voor reizigersvervoer, voor vervoer van stukgoederen, in sommige gevallen ook voor vervoer van wagenladingen, e.e.a. met inscha-

keling van particuliere wegvervoerders als contractanten van de spoorweg.

c) Modernisering van het goederenvervoer voor zover betreft de regeling van het afhalen en bestellen van goederen op de begin- en eindstations, in de eerste plaats door uitbreiding van de vrachtautodiensten op deze punten, voorts door het zgn. huis-tot-huis-vervoer door middel van containers steeds meer uit te breiden, door toepassing ook van het systeem van autolaadkisten, en tenslotte door verzamelstations voor stukgoederen in te stellen, op welke stations de goederen door middel van autobesteldiensten worden aangevoerd en vanwaar zij op dezelfde wijze worden uitgereden.

Samenvatting: Er dient naar andere oplossingen te worden gezocht

De verschillende door de spoorwegen genomen maatregelen, zoals die hiervoor uiteengezet zijn, bewijzen de levenskracht van de spoorweg en bewijzen ook, dat de railtechniek voldoende soepel is om zich nieuwe revolutionnaire vindingen ten dienste te maken.

Deze conclusie vindt ook haar bevestiging in de krachtige wijze waarop na de oorlog allerwege het herstel van de spoorwegen is aangevat.

Het is welhaast overbodig in herinnering te brengen in welke toestand het Europese spoorwegnet zich aan het einde van de oorlog bevond, toen dit net in de landen waar de oorlog gewoed had voor ongeveer zestig

procent vernield of beschadigd was. Dank zij de inspanning en de toewijding van het spoorwegpersoneel en dank zij de medewerking van de regeringen der verschillende landen — geleid door de wens de spoorwegen zo spoedig mogelijk hersteld te zien in verband met hun betekenis voor de nationale economie — zijn de spoorwegen in recordtijd weer in bruikbare staat gebracht. Zeker, alle gevolgen van de oorlog zijn nog niet uitgewist, maar toch beschikken de spoorwegen opnieuw over een vervoersapparaat, dat in staat is aan de gemeenschap dezelfde, zo niet grotere diensten te bewijzen dan voor de oorlog.

Doch dit alles neemt niet weg, dat de bereikte vooruitgang het ontstaan van tekorten niet heeft kunnen verhinderen, noch de steeds voortgaande onttrekking van vervoer aan de spoorwegen heeft kunnen remmen. Vastgesteld dient te worden, dat zelfs op de terreinen waar de spoorweg in economisch, technisch en commercieel opzicht uitgesproken de meerdere is van het wegvervoer — en met name geldt dit voor het goederenvervoer over lange afstand — het spoorwegvervoer door de auto wordt „afgeroomd.”

Alle hiervoor geschetste inspanningen en maatregelen van de spoorwegen zijn onvoldoende gebleken om het financieel evenwicht te herstellen. Op grond hiervan is het nodig thans na te gaan of in andere richtingen een oplossing moet worden gezocht, hetzij bij de spoorwegbedrijven zelve, hetzij in de politiek der regeringen op vervoersgebied of in internationale vervoersverhoudingen.

IV. — DE NOODZAAK VAN EEN RADICALE MODERNISERING DER SPOORWEGEN

Hoezeer de spoorwegen initiatieven hebben weten te nemen — de bewijzen hiervoor zijn in het voorgaande op afdoende wijze geleverd — er blijft op het gebied van de ontwikkeling van de spoorweg niettemin nog veel te doen. Overigens moet worden erkend, dat tal van factoren de invoering van verbeteringen hebben verhinderd en de toepassing hebben vertraagd van nieuwe methodes, die aan de gewijzigde omstandigheden waren aangepast. De Europese spoorwegondernemingen zijn unaniem van mening, dat ingrijpende wijzigingen op spoorweggebied tot stand moeten komen om volledig profijt te kunnen trekken van de mogelijkheden en om van de spoorwegen een modern, soepel apparaat te maken, aangepast aan de behoeften van het verkeer en de nationale economie. Voor zover de verwezenlijking van deze doeleinden van hen afhankelijk is verklaren de spoorwegen zich ten volle bereid deze richting in te slaan en een programma ten uitvoer te brengen, hetwelk hierna in grote trekken zal worden uiteengezet.

Zij wensen in dit verband er evenwel in het bijzonder de aandacht van hun regeringen op te vestigen, dat een

dergelijk programma slechts volledig tot het beoogde resultaat kan leiden, indien de Overheid, doordrongen van de noodzaak er van, er haar volledige en voortdurende steun aan geeft.

Structurele hervormingen

De omvang van de grote Europese spoorwegnetten, de veelheid van taken waarvoor de spoorwegen zich gesteld zien, en de betekenis die de personeelsaangelegenheden hebben gekregen, hebben geleid tot het ontstaan van een zeer groot administratief apparaat. Ongetwijfeld is dit apparaat van groot nut en het heeft ook in de moeilijkste omstandigheden vaak onschatbare diensten bewezen. Niet geheel ten onrechte echter verwijt men de spoorwegen dat dit apparaat dikwijls log en ingewikkeld is. Inderdaad vormt dit een zwak punt van de spoorwegen, hetwelk zij overigens met vele andere grote organisaties gemeen hebben. Ook in dit opzicht streven zij er evenwel naar tot een doelmatige oplossing te komen.

Zodanige oplossing is ook daarom noodzakelijk, omdat deze critiek bij het weg-

vervoer niet wordt vernomen. In het wegvervoer is het aantal kleine ondernemingen verre in de meerderheid en de kracht van deze vormt juist de grote mate van soepelheid en het grote aanpassingsvermogen waardoor zij zich kenmerken. Het wisselende karakter van de exploitatie dezer ondernemingen vormt op zich zelve reeds een beletsel voor het uitoefenen van een nauwkeurige contrôle, doch de verscheidenheid en het aantal dezer ondernemingen maakt zodanige contrôle geheel onuitvoerbaar. Iedere wegvervoerder is aldus in de gelegenheid zijn krachten op een beperkt werkterrein te concentreren en de mogelijkheden die zich daar voordoen ten volle te benutten.

Welke zijn de gevaren waarvoor de spoorweg zich dient te hoeden? In de eerste plaats voor een te ver gaande indeling in rangen, daar deze leidt tot een splitsing van verantwoordelijkheden. In de tweede plaats voor instelling van teveel diensten en afdelingen, daar deze een hokjesgeest en bureaucratie kweken. En tenslotte voor administratieve overdrijving, daar hierdoor initiatieven niet tot ontplooiing kunnen komen en nieuwe ideeën geen kans krijgen.

De spoorwegen zijn ten volle overtuigd van de noodzaak om, voor zover nodig met hulp van de Overheid, deze toestanden overal waar zij aangetroffen worden te doen verdwijnen. Tot dit doel menen zij vooral te kunnen geraken door verdergaande decentralisatie van bevoegdheden, door overbodige rangen op te heffen en het verantwoordelijkheidsbesef te versterken en door het persoonlijk initiatief en de samenwerking aan te moedigen. Zij erkennen voorts de noodzaak in de commerciële sector der bedrijven meer voortvarendheid te betrachten, waartoe het o.a. nodig is het personeel op te voeden tot een beter en vlotter dienstbetoon aan het publiek, alsmede op de grote stations vertegenwoordigingen te vestigen van een behoorlijk gehalte en die de nodige bevoegdheden bezitten.

Om de genoemde doeleinden te verwezenlijken is het noodzakelijk, dat de leiding der spoorwegen voortdurend in deze richting werkzaam is, teneinde dusdoende de psychologische grondslagen te leggen voor een juiste instelling van het personeel in alle rangen jegens de arbeid en teneinde, op basis van deskundige onderzoekingen, overal waar de omstandigheden zulks vereisen structurele hervormingen voor te bereiden.

Investerings

Alle vervoertechnieken maken in hun groeiperiode een crisis door. Zo is de spoorweg in de periode van de monopoliepositie er vaak toe gebracht, dikwijls gedreven door de openbare mening en de Overheid, om zeer grote bedragen te besteden voor bijvoorbeeld de bouw van grote reizigerstations. Het is nodig op dit punt der investeringen een politiek te volgen, die aangepast is aan de tegenwoordige omstandigheden. De investeringen dienen ten doel te hebben de spoorwegen de beschikking te geven over praktische installaties en doelmatig materieel, en wel met zo weinig mogelijk kosten.

Wat de gebouwen betreft dient iedere investering achterwege te blijven, die niet door eisen van exploitatie wordt gerechtvaardigd (bijv. monumentale stations, dure methodes van bouwen enz.). Ook is het nodig voor de stations tot een meer commerciële opzet te komen, in die zin, dat deze een samenstel van inrichtingen en diensten zouden moeten bevatten, die aan het publiek al het gewenste dienstbetoon kunnen geven.

Het rollend materieel

Op dit punt moet onderscheid worden gemaakt tussen licht materieel en het van oudsher gebruikelijke zwaardere materieeltype.

Het *lichte materieel*, dat in hoofdzaak

gebruikt wordt voor bepaalde snelle verbindingen en op lijnen met gering vervoer, moet van zodanige constructie zijn (autorails, Dieseltreinstellen), dat het een betrekkelijk korte levensduur heeft, zoveel mogelijk overeenkomstig de normen die voor de auto gelden — uiteraard met inachtneming van de veiligheidsvoorschriften — en met gebruikmaking van motoren, die voor auto-doeleinden reeds in serie worden vervaardigd.

Berekeningen hebben uitgewezen, dat de besparingen op exploitatie bij gebruik van dit materieel gedurende vijf jaren verkregen gelijk zijn aan de prijs van de aanschaffing van dit materieel. Door voor aanschaffing van dit materieel leningen aan te gaan met een looptijd van bijvoorbeeld tien jaar, welke leningen gemakkelijk te verkrijgen zijn, is men verzekerd van een rendabele opzet.

Het *zwaardere*, zgn. *klassieke materieel* (locomotieven, rijtuigen, goederenwagens) is, ondanks de aanwezigheid van een gedeelte modern materieel, in zijn geheel genomen te oud (stand op 1 Januari 1951 volgens de voorlopige cijfers: 28% van de locomotieven ouder dan 40 jaar, 40% van de rijtuigen ouder dan 40 jaar, 30% van de goederenwagens ouder dan 35 jaar), en dus ten dele verouderd; in menig opzicht vertoont het bovendien uitgesproken 19e eeuwse kenmerken.

Het kenmerkende van de auto en het vliegtuig zijn de technische evolutie en de snelle vernieuwingen. De automobiellindustrie is in handen van een kleine, doch machtige groep en produceert op grote schaal een klein aantal types, daarbij gesteund door wetenschappelijke onderzoeken waarvoor grote bedragen worden uitgegeven. Daarentegen geschiedt de constructie van spoorwegmaterieel in Europa in een groot aantal ondernemingen, het aantal types is groot en het wetenschappelijk onderzoek en de toepassing is voor de meeste spoorwegmaatschappijen te duur.

Behalve deze factoren van organisatorische aard spelen ook de technische factoren, die samenhangen met het karakter van de spoorweg, hierbij een rol.

Het klassieke type spoorwegmaterieel is van nature zwaar en solide, gevolg van de toepassing van het systeem van ijzer-op-ijzer en van de noodzaak om de rijtuigen en wagens tot treinen te formeren. Hierdoor is men beperkt in de mogelijkheden om lichtere constructies toe te passen, indien men althans wil voorkomen, dat de veiligheid in gevaar wordt gebracht en de kosten van onderhoud buitensporig hoog worden.

Hoe het zij, de hoge *aanschaffingsprijs* van het spoorwegmaterieel leidt tot *te kostbare investeringen* en tot een zeer *lange levensduur*, en zulks terwijl op het gebied van de automobiell door de snelle afschrijving voortdurend verbeteringen mogelijk worden gemaakt.

De hoge aanschaffingsprijs verklaart waarom, gegeven de financieel moeilijke positie der spoorwegen, het spoorwegmaterieel niet binnen een redelijke tijdsduur vernieuwd is. De zeer lange levensduur vormt een belemmering voor toepassing van nieuwe technische vindingen die een snellere omloop van het materieel zouden mogelijk maken, en leidt tot verhoging van de onderhoudskosten.

In tweeërlei opzicht is derhalve de lange levensduur een rem op de verlaging van de kostprijzen. Bovendien is deze lange levensduur commercieel gezien een groot nadeel, daar het gebruik van verouderd materieel ten gevolge heeft dat het reizend publiek zich van de spoorweg afwendt.

Het is op deze gronden voor de spoorwegen noodzakelijk om de volgende oplossingen met kracht na te streven:

1° De *prijzen van fabricage van spoorwegmaterieel te verlagen door standaardisatie van types*, door seriebouw, en door invoering

van een *systeem van geregelde aankopen*, die zich over een lange tijdsduur uitstrekken en die de constructeursbedrijven een zodanige stabiliteit waarborgen, dat prijsverlagingen mogelijk worden. In dit verband kan niet met geene nadruk de vaak gevolgde politiek worden ontraden in perioden van hoogconjunctuur dure bestellingen te plaatsen en in perioden van crisis de aankopen te verminderen;

2° Het wagenpark te *moderniseren* door het *oude materieel sneller te vervangen*;

3° Door het gebruik van materieel, dat aangepast is aan de behoeften, alsmede — zoals hierna zal worden uiteengezet — door de modernisering van de exploitatie, de omloop van het materieel te versnellen en *het totale bestand aan tractie- en getrokken materieel te verminderen*.

Kortom, het doel van de spoorwegen moet zijn het streven naar modernisering te combineren met het streven naar *voortdurende verlaging van de kostprijs*.

Modernisering van de exploitatie en toepassing van bepaalde exploitatie-methodes

Een radicale modernisering is evenzeer noodzakelijk op het gebied van de eigenlijke exploitatie.

In bepaalde onderdelen van de exploitatie is de *rationalisatie* en de *mechanisatie* onvoldoende doorgevoerd vooral wat de secundaire lijnen betreft alsook in het wagenladingen- en stukgoederenvervoer. De invoering van nieuwe methodes vergt vaak aanzienlijke bedragen, die echter rendabel gemaakt kunnen worden, indien deze methodes over de gehele linie worden ingevoerd. De pressie, die vaak van Overheidswege op de spoorwegen wordt uitgeoefend om de uitgaven te verlagen, is echter weinig geschikt om de uitvoering van plannen op lange termijn te bevorderen.

Wat het *reizigersvervoer* betreft is het van belang het comfort te verbeteren en het aantal snelle verbindingen uit te breiden.

Op de hoofdlijnen moet het gebruik van elektrische- en dieseltractie en van moderne rijtuigen vergezeld gaan van een dienstbetoon, dat aangepast is aan de hogere eisen welke het reizend publiek thans stelt. In de nachtreinen moeten voldoende slaapplekken beschikbaar zijn en wel tegen redelijke prijzen.

Op de secundaire lijnen moet de vervanging van stoom- en dieseltractie — door gebruik te maken van lichte autorails voorzien van koppeling, waardoor een of twee rijtuigen kunnen worden aangekoppeld — de mogelijkheid bieden om op bevredigende wijze de spitsvervoeren 's morgens en 's avonds te verzorgen en om tevens de juiste vervoersvoorziening te geven op de stille uren.

Op het terrein van het *touristenvervoer* moeten de spoorwegen zich in sterkere mate de methodes van de autobusondernemers eigen maken, hetzij door internationale rondreizen te organiseren, hetzij door het systeem van plaatsbespreken voor individuele reizen en voor groepen van reizigers te perfectionneren, hetzij tenslotte door aan de touristen meer voordelen en mogelijkheden te bieden dan tot dusverre, in het bijzonder op het punt van de voorlichting. Een internationale, gezamenlijke en goed opgezette actie in grote stijl is binnen het kader van deze maatregelen noodzakelijk.

Op het terrein van het *goederenvervoer* zullen de spoorwegen door verbetering van hun eigen techniek zich meer moeite moeten geven om de mogelijkheden, die deze techniek biedt, ten volle uit te buiten. Zij zullen met name aandacht moeten besteden aan de volgende punten:

1) Verbetering en versnelling van de verzending van wagenladingen, en wel door:

a) vermindering van het aantal groepsstations, met gelijktijdige modernisering van

de overblijvende stations ter versnelling van de verzendingen en vermindering van het aantal wagens en de kosten van het rangeren;

b) door een zo goed mogelijke aanpassing van de tractiemiddelen aan de verschillende soorten vervoer, ten einde een zo goed mogelijk rendement van de locomotieven te verkrijgen;

c) door versnelling van de nationale en internationale goederentreinen, en wel in de eerste plaats van de treinen beladen met bederfelijke goederen.

2) Perfectionnering van de verzending van stukgoederen door:

a) de instelling van groepsstations, waarbij het vervoer plaats heeft met snelle treinen van groepsstation tot groepsstation, door instelling van afhaal- en besteldiensten op deze stations en door instelling van verzamelplaatsen voor stukgoederen op verschillende punten in de grote steden;

b) door op bepaalde baanvakken vracht-autodiensten in de plaats te stellen van de bediening met overal stoppende stukgoederentreinen;

3) Verbetering en mechanisatie van de *behandeling* van de goederen in de loodsën;

4) Intensieve bestrijding van *beschadiging en diefstal* van de vervoerde goederen;

5) Perfectionnering van de *afhaal- en besteldiensten* en verschaffing van de voordelen die de verladers verlangen wat betreft het „huis tot huis”vervoer, en een meer individuele behandeling van het vervoer. De spoorwegen moeten de bezwaren overwinnen die verbonden zijn aan hun vaste eindpunten, door gebruik te maken van de middelen waarover zij momenteel beschikken, te weten: aanleggen van raccordementslijnen; containers; autolaadkisten. Met name door het gebruik op grote schaal van containers schijnt het mogelijk te komen tot een vernieuwing van de exploitatie-

methodes en te voorzien in de behoeften, die nationaal en internationaal in een wijde kring van verladers over de spoorweg bestaan.

6) *Versnelling* van de nationale en internationale goederentreinen, en wel in de eerste plaats van de treinen beladen met bederfelijke goederen;

7) Door het geven van meer *service* bij de stations aan de verladers (loodsruimte, opslagruimte, bouwterrein enz.).

Eventuele sluiting van lijnen

In perioden van tekorten pleegt de eventuele sluiting van secundaire lijnen met gering vervoer een bijzondere actualiteit te krijgen. In kringen van hen die slechts weinig weten van het spoorwegbedrijf wordt dan al spoedig de eis vernomen, dat de kleine lijnen die niet voldoende vervoer schijnen te hebben om de kosten goed te maken zullen worden opgeheven.

Het is echter zaak op dit punt de nodige voorzichtigheid te betrachten.

1) In de eerste plaats is het nodig, voordat men tot sluiting van een bepaalde lijn overgaat, zorgvuldig na te gaan of inderdaad alle mogelijkheden om de rentabiliteit van deze lijn te verbeteren door modernisering van de exploitatie (autorail, rangeerlocomotieven, vereenvoudiging van de voorschriften enz.) zijn uitgeput.

2) Wanneer blijkt dat modernisering van de railexploitatie niet het gewenste resultaat zal hebben, dient de gehele of gedeeltelijke sluiting van de lijn onder ogen te worden gezien en een wegvervoervoorziening te worden overwogen. Alsdan zal echter een vergelijking moeten worden gemaakt tussen de kosten van de wegvervoervoorziening, rekening houdende met alle lasten die op het wegverkeer drukken, en de kosten van de gemoderniseerde railbediening. Bij deze ver-

gelijking moeten worden onderscheiden het reizigersvervoer, stukgoederen- en wagenladingvervoer. In bepaalde gevallen zal een vervanging van de railbediening slechts van belang zijn voor het reizigers- en stukgoederenvervoer, in welk geval de spoorweg dus uitsluitend wordt gehandhaafd voor het wagenladingvervoer.

Onder alle omstandigheden zal echter het uitsluitende criterium voor de algehele of gedeeltelijke sluiting van een lijn voor rail-exploitatie moeten worden gevormd door de lagere kosten van de wegvoorziening. In geen geval mag men afgaan op het enkele feit, dat de railexploitatie verliesgevend is, daar het immers mogelijk is, dat de wegvervoervoorziening een nog groter verlies zou opleveren. Opheffing van de railvoorziening dient nationaal gezien een vermindering van kosten te betekenen, waarbij voorts het gevolg voor reizigers en verladers niet een verminderd dienstbetoon mag zijn.

3) Blijkt bij toepassing van dit criterium de wegvervoervoorziening de aangewezen oplossing te zijn, dan is het nodig, dat de bestaande tariefregeling voor goederenvervoer van beginpunt tot eindpunt gehandhaafd blijft, en dat het beheer van de getroffen wegvoorziening bij de spoorweg blijft, evenals de verantwoordelijkheid voor het gehele vervoer, opdat de spoorweg de handelsbetrekkingen met zijn verladers kan behouden en de noodzakelijke technische coördinatie tussen de afhaal- en besteldiensten en het hoofdvervoer kan verdedigen door een contract te sluiten voor het vervoer van beginpunt tot de plaats van bestemming.

Alleen op deze wijze zullen de gebruikers van de spoorweg voordeel hebben van de bezuinigingen die door de instelling van de wegvervoervoorziening zijn verkregen. Het vorenstaande geldt uiteraard eveneens voor het reizigersvervoer.

Bezuinigingen

De spoorwegmaatschappijen dienen voort te gaan met te streven naar *verlaging van hun uitgaven*, maar zij dienen zich daarbij wel te hoeden voor een politiek van bezuinigingen tot elke prijs, daar zodanige politiek uiteindelijk voor de spoorwegen zelf fataal zou zijn. Onder alle omstandigheden dient met het volgende rekening te worden gehouden:

1) De bezuinigingen, in welke vorm dan ook, op personeelkosten, op onderhoud, op materieel en op vaste werken mogen de spoorwegen niet in de onmogelijkheid brengen te komen tot een industrieel gericht bedrijfsbeheer, met name op het punt van productieve investeringen.

2) Een nieuw project mag slechts worden uitgevoerd, indien het economisch en financieel verantwoord is, daar de spoorweg niet een doel op zich zelf is, maar een van de voornaamste raderen vormt in het raderwerk van de nationale economie.

3) Ten einde zowel in de toekomstige als de huidige behoefte te kunnen voorzien, dient een politiek van bezuiniging niet een beletsel te worden voor een voldoende aanwerving van personeel, met name van geschoold personeel, technici en kader.

V. — VERVOERPOLITIEKE MAATREGELEN, NOODZAKELIJK TER VERBETERING VAN DE NATIONALE POSITIE DER SPOORWEGEN

Om te kunnen komen tot evenwicht in het beheer van de spoorwegen zijn de hiervóór genoemde maatregelen op het gebied van de bezuiniging en de rationalisatie van de spoorwegen onvermijdelijk. Zij zijn op zichzelf echter niet voldoende om dit evenwicht te herstellen. Daartoe zijn maatregelen van Overheidswege nodig, die zich over alle vervoerstakken gezamenlijk uitstrekken. Op dit punt is het nodig zich te hoeden voor een maar al te uitgebreide opvatting. Zodra er namelijk sprake is van spoorwegtekorten wordt onmiddellijk van de spoorwegen verlangd, dat zij ingrijpende wijzigingen en omvangrijke bezuinigingen zullen doorvoeren, aan welke maatregelen men dan mogelijkheden toekent die zij niet bezitten. Men verliest zodoende de ware oorzaken van het kwaad, die veel dieper liggen, uit het oog.

Er is namelijk een groot gebied, waarop de spoorweg met de middelen waarover hij beschikt niet op doelmatige wijze werkzaam kan zijn. Om zich aan de tegenwoordige omstandigheden aan te passen, zouden aan de spoorwegen de daartoe nodige *faciliteiten* moeten worden verleend en vervolgens zouden doeltreffende maatregelen moeten worden genomen voor het op normale wijze naast elkaar bestaan van de verschillende vervoers-

takken, maatregelen, die men met coördinatie aanduidt, doch die men beter zou kunnen betitelen als *organisatie van het vervoer*.

Dit laatste vraagstuk is veelal te veel gekoppeld geweest aan het vraagstuk van de opheffing der spoorwegtekorten; in werkelijkheid heeft dit vraagstuk een veel algemener aspect als gevolg van de invoering van het begrip „dienende taak van het vervoer”. In dit hoofdstuk worden de voorwaarden aangegeven, waaraan in nationaal verband moet worden voldaan voor het noodzakelijk ingrijpen van de overheid op vervoergebied. In het hierna volgende hoofdstuk zullen deze aangelegenheden worden gezien in internationaal verband.

Het spreekt vanzelf, dat de in het voorgaande aanbevolen maatregelen in het bijzonder van toepassing zijn op die landen, waar een stelsel van vrije economie bestaat en waar de spoorweg en het wegverkeer niet afhankelijk zijn van de bevelen afkomstig van een enkel orgaan, daar uiteraard het vraagstuk van de coördinatie zich niet of op een andere wijze voordoet in die landen, waar de vervoersproblemen door de Overheid langs de weg van reglementen, dan wel door recht-

streekse aanwijzingen worden geregeld in het kader van een planeconomie of van een enkel orgaan voor het gehele vervoerswezen. Evenzeer spreekt het vanzelf, dat deze maatregelen een algemeen programma vormen en dat

de uitvoering dient te worden aangepast aan de speciale omstandigheden en behoeften van ieder land afzonderlijk (financiële toestand van de spoorwegen, economische en sociale politiek).

A. — FACILITEITEN DIE AAN DE SPOORWEGEN DIENEN TE WORDEN VERLEEND, OPDAT DEZE ZICH AAN DE TEGENWOORDIGE OMSTANDIGHEDEN KUNNEN AANPASSEN

De volgende punten dienen hier naar voren te worden gebracht:

De plaats en het karakter van het spoorwegbedrijf

In het algemeen gesproken moet de Overheid zich los maken van de gedachte, welke reeds veel te lang heeft bestaan, dat de spoorweg een „Administratie” is. De spoorweg moet door de Overheid gezien en behandeld worden als een *onderneming met een industrieel en commercieel karakter*, die verplicht is zich bij voortduring te moderniseren en zich aan de vooruitgang van de techniek aan te passen teneinde aan de concurrentie het hoofd te kunnen bieden, en die diensten te kunnen verrichten die men van de spoorweg verwacht.

Het is om deze reden gewenst, dat zoveel mogelijk wettelijke of reglementaire verplichtingen, die te hinderlijk zijn voor de spoorweg, worden vermeden; hetzelfde geldt voor de bemoeiing van de Staat met detailkwesties en voor te rigoreuze en te veelvuldige contrôle, daar deze maatregelen het initiatief van het spoorwegbedrijf doden, de activiteit verminderen en de uitvoering van noodzakelijke maatregelen vertragen.

De betrekkingen tussen de Staat en de

spoorwegmaatschappij moeten gegrond zijn op wederzijds vertrouwen, waarbij de Staat zich dient te bepalen tot de vervulling van zijn controlerende functie en tot zijn taak van hoeder van het algemeen belang, en waarbij het de taak is van de spoorwegmaatschappij, die daarbij de nodige vrijheid van beweging moet hebben, zorg te dragen dat het bedrijf zo goed mogelijk functioneert.

Aanpassing van de omvang van het spoorwegnet aan de werkelijke behoefte

Op lijnen die werkelijk overbodig zijn moet tot gehele of gedeeltelijke opheffing van de treindienst kunnen worden overgegaan, een en ander met inachtneming van de restricties die hiervoor (hoofdstuk IV) zijn vermeld en met inachtneming ook van de overigens bij dergelijke maatregelen noodzakelijke voorzichtigheid. Het ligt op de weg van de Overheid om alle factoren die hierbij in het geding zijn tegen elkander af te wegen en de uiteindelijke beslissing te geven.

Er kan reden zijn voor het spoorwegnet de mogelijkheid onder ogen te zien van instelling van tweeërlei beheer, te weten: een afzonderlijk beheer voor de hoofd-

lijnen met zijlijnen, en een afzonderlijk beheer voor de secundaire lijnen waarvoor uit overwegingen van 's lands economie tot handhaving is besloten, maar waarvan het nadelig exploitatieresultaat ten laste van de spoorweg komt.

Er kan met betrekking tot de exploitatie van deze laatste lijnen voorts reden zijn een financieel beroep te doen op de plaatselijke gemeenschappen, die bij handhaving van deze lijnen direct geïnteresseerd zijn.

Vrijheid in het gebruik van rail- en wegtechniek

Wanneer eenmaal de omvang van het spoorwegnet aan de werkelijke behoefte en aan de omstandigheden is aangepast, dient de spoorweg vrij te zijn in de keuze van de techniek, die voor ieder geval het meest geschikt is en derhalve gebruik te kunnen maken van vrachtauto of autobus voor de vervoersvoorziening aan begin- en eindpunt (de afhaal- en besteldiensten), voor bepaalde dwarsverbindingen, en op bepaalde routes die voor toeristenvervoer belangrijk zijn.

Zoals hiervoor reeds is uiteengezet moet de spoorweg het beheer kunnen houden over de wegvervoerdiensten die het verlengstuk van de raildienst vormen of in de plaats zijn gekomen van de raildienst, opdat de spoorweg met zijn klanten contracten kan sluiten voor het vervoer van begin- tot eindpunt en van huis tot huis en zijn ontvangsten kan behouden. Zodanige opzet biedt bovendien een niet te verwaarlozen mogelijkheid voor de tewerkstelling van personeel, dat door de sluiting van spoorlijnen overtoollig is geworden.

Het is gewenst bij de exploitatie van de wegvervoerdiensten ter vervanging van de treindienst gebruik te maken van alle mogelijkheden die de wegvervoertechniek biedt, zoals daar zijn: eigen exploitatie, exploitatie door derden tegen een vaste vergoeding of

een andere wijze van vergoeding, bevrachtingscontracten, en in de gevallen die zich daartoe lenen ook financiële deelneming in wegvervoerondernemingen.

De spoorweg zou zich, in het algemeen gesproken, financieel moeten kunnen interesseren, naar gelang zulks voor de handhaving van zijn rendement of voor verbetering van zijn dienstbetoon noodzakelijk is, in alle ondernemingen die zich met vervoer bezig houden, en zou de gelegenheid moeten hebben om ook zelf zodanige aanvullende ondernemingen te stichten en te exploiteren.

Vrijheid van handelen op tariefgebied

Een essentiële maatregel, waardoor de spoorweg de gelegenheid zou hebben zijn financieel evenwicht te behouden, vormt de verlening van een zo groot mogelijke *vrijheid in de vaststelling van zijn tarieven*. Op deze wijze zou de spoorweg zijn exploitatie het nodige aanpassingsvermogen kunnen geven, en zou hij de gelegenheid hebben in de concurrentiestrijd met andere vervoertechnieken deze met gelijke wapens tegemoet te treden, in welke concurrentiestrijd de vervoertechniek met de laagste kostprijs wint.

De spoorweg moet, in het algemeen gesproken, binnen bepaalde minimum- en maximumgrenzen zelf zijn tarieven kunnen vaststellen, uiteraard voor zover deze tarieven liggen boven de marginale kostprijs. Met name op deze wijze zal de spoorweg de gelegenheid hebben op het *ad-valorem*-tariefstelsel de nodige correctie toe te passen en aldus, voor zover nodig, voor bepaalde goederen uit de hoogste tariefklassen tarieven vast te stellen die overeenkomen met die van de wegvervoerder.

Bovendien is het nodig *de verplichting tot publicatie van de tarieven* aanmerkelijk te verzachten, en hetzelfde geldt voor de verplichting deze tarieven op *gelijke wijze* voor

ieder toe te passen. Door deze verplichtingen te verzachten zou de spoorweg bepaalde maatregelen op commercieel gebied kunnen nemen die in een werkelijke behoefte voorzien, zoals: vaststelling van tarieven waarbij alle verrichtingen van de spoorweg in één bedrag zijn uitgedrukt (systeem van „agreed charges” in Groot Brittannië), reducties bij verzending van bepaalde hoeveelheden, de mogelijkheid om bepaalde expediteurs het voordeel van tariefreducties te onthouden, wanneer zij gewoonlijk voor hun vervoer gebruik maken van de vrachtauto doch op de spoorweg een beroep doen voor vervoeren die per vrachtauto duur of bezwaarlijk zijn, en tenslotte toepassing van tarieven waarbij het afhalen en bestellen in de prijs is begrepen.

In dit algemene kader is het gewenst, dat de Staat zijn bemoeiingen met tariefangelegenheden van de spoorweg zoveel mogelijk beperkt.

De Staat dient voorts zich niet te verzetten tegen tariefsverhogingen, die door de spoorweg noodzakelijk worden geacht. Trouwens, misbruik door de spoorwegen op dit punt behoeft niet gevreesd te worden, daar iedere buitensporige tariefsverhoging onmiddellijk een verlies van vervoer ten gevolge zal hebben, ten gunste van de concurrerende vervoerstechniek. Als gevolg van de concurrentie zullen de tarieven te allen tijde blijven beneden de index van de kosten van het levensonderhoud en daarom verdient het aanbeveling de spoorweg zelf voor alle gevallen het optimumtarief te laten vaststellen.

De Staat moet a fortiori nalaten aan de spoorweg tarieven op te leggen uit algemeen-economische of politieke overwegingen, die voor deze tengevolge zouden hebben dat hij beneden dit optimale niveau zou moeten werken, tenzij de Staat de hieruit voor de spoorweg voortvloeiende derving aan inkomsten te zijnen laste zou nemen.

De investeringspolitiek op vervoersgebied gezien in landelijk verband

De vernieuwing van het materieel, de modernisering van de tractiemiddelen en de exploitatiemethoden, maatregelen, die voor de spoorweg onvermijdelijk zijn voor de aanpassing aan de huidige toestand, maken grote investeringen noodzakelijk, welke investeringen echter verantwoord zijn omdat ze rendabel zijn.

De Overheid zal de spoorweg deze investeringen moeten toestaan, op straffe van zich mede verantwoordelijk te maken aan een toenemende veroudering van de spoorweginstallaties en het rollend materieel en van een onherstelbare waardevermindering van het vermogen hetwelk de spoorweg vertegenwoordigt, in welk vermogen zij als Overheid verplicht is zich te interesseren. In de gevallen van achterstand in de vernieuwing van de spoorweg, welke deze niet met eigen middelen ongedaan kan maken, moet de Staat te hulp komen op de wijze die zich voor ieder zodanig geval het beste leent.

Ten aanzien van de uitgaven als gevolg van investeringen in uitbreiding van reizigersstations, in bepaalde electrificaties en zelfs in bepaalde verdubbelingen van sporen — welke investeringen slechts gerechtvaardigd worden door overwegingen, die vreemd zijn aan de eigenlijke spoorwegexploitatie (stedebouw, tourisme, sociale en economische politiek) — zal moeten gelden, dat deze niet ten laste van de spoorweg komen. Dezelfde redenering is van toepassing bij opheffing of verbetering van spoorwegovergangen, in zoverre de uitgaven hiervoor voor de spoorweg niet leiden tot een overeenkomstige vermindering van de kosten van bewaking van deze overgangen. Wanneer men de investeringen op vervoersgebied in het algemeen beziet komt men maar al te vaak tot de ontdekking, dat grandioze projecten worden ontworpen en uitgevoerd, b.v. op het gebied van de aanleg van wegen of

kanalen, zonder dat met het bestaan van de spoorweg in voldoende mate rekening wordt gehouden. Aan de mogelijkheid welke de spoorweg bezit om zonder extra-uitgaven en extra-voorzieningen een aanmerkelijk groter vervoer te kunnen verrichten, aan de mogelijkheid ook om lage kostprijzen te berekenen door het gebruik van lange treinen met een grote vervoerscapaciteit, zal bij vergelijking van kostprijzen van de verschillende vervoerstechnieken meer aandacht moeten worden geschonken.

Dit wil niet zeggen, dat de aanleg van de spoorweg in die gevallen waar men de keuze had tussen zodanige aanleg, het graven van een kanaal, of de aanleg van een grote verkeersweg, te allen tijde de aangewezen oplossing was geweest, maar wel dat men op die plaatsen waar de spoorweg bestaat — en die zijn er vele — het volle profijt van deze spoorweg zal moeten gaan trekken voordat men voor andere oplossingen tot grote uitgaven besluit. Kort gezegd, er dient in *nationaal verband* op vervoersgebied een politiek te worden gevoerd van *coördinatie der investeringen*, en het zou in dit kader zeker gewenst zijn dat de spoorweg, die als enige een grote ervaring bezit ten aanzien van de algemene vervoersbehoeften in het gehele land, de gelegenheid kreeg van zijn inzichten te doen blijken ten aanzien van belangrijke studies, die betrekking hebben op verschillende vervoerstechnieken.

Het financiële bestel van de spoorweg

Tenslotte achten de spoorwegmaatschappijen het gewenst, dat in het kader van een

algemeen economisch en financieel plan voor de spoorweg aan deze voldoende *financiële zelfstandigheid* wordt toegekend. Een aparte boekhouding, geheel gescheiden van het Staatsbudget en ingericht volgens de principes, die gelden voor de boekhouding en de financiële administratie van ieder bedrijf, is onmisbaar voor de spoorweg teneinde op ieder ogenblik de staat van zijn bezittingen, zijn schulden, zijn vorderingen, de exploitatieresultaten van het eigen bedrijf en van de gelieerde ondernemingen te kunnen opmaken.

Alleen op deze wijze is het de spoorweg mogelijk zijn kostprijs te berekenen en eventueel zijn tarieven in overeenstemming te brengen met de kosten van het vervoer, rekening houdende met commerciële noodzakelijkheden. Het werk van het „Sous-Comité des Transports par Chemins de Fer” te Genève, met betrekking tot een uniforme, comptabele regeling voor de spoorwegmaatschappijen, verdient in dit opzicht alle aandacht.

Evenzeer is het in hoge mate gewenst dat het financieel bestel van de spoorweg zodanig is, dat ieder jaar ten laste van de uitgaven een bedrag kan worden gebracht aan afschrijvingen, waaruit een voldoende snelle vernieuwing van de uitrusting van de spoorweg bestreden kan worden.

Op de uiteindelijke balans van de spoorwegonderneming dienen de fondsen voor te komen, die nodig zijn om de zojuist vermelde afschrijvingen mogelijk te maken, alsook de bedragen voor de betaling van de financiële verplichtingen en zelfs voor de vorming van een algemene reserve.

B. — MAATREGELEN, NOODZAKELIJK TER VERZEKERING VAN HET OP NORMALE WIJZE NAAST ELKAAR BESTAAN VAN DE VERSCHILLENDE VERVOERSTECHNIEKEN

Zoals in het voorgaande reeds is betoogd dienen met de verlening van de faciliteiten aan de spoorweg, die in het vorige hoofdstuk onder ogen zijn gezien en die deze in staat moeten stellen zich aan de huidige omstandigheden op vervoersgebied aan te passen, maatregelen gepaard te gaan van algemeen organisatorische aard, die een rationeel gebruik van de verschillende vervoerstechnieken en in het bijzonder van de rail en van de weg moeten verzekeren. Bij gebreke van zodanige coördinatiemaatregelen zouden op de spoorweg aanzienlijk hogere lasten blijven drukken dan op het wegvervoer.

Maatregelen, welke kunnen leiden tot een gelijkmaken van de lasten van de spoorweg en auto

Het ligt voor de hand te zoeken naar maatregelen die kunnen leiden tot een gelijkmaken van deze lasten. Men zal moeten erkennen, dat de te zware op de spoorweg rustende verplichtingen deze beletten zijn plaats in de strijd tussen de verschillende vervoerstechnieken te behouden, en dat deze verplichtingen in toenemende mate de betekenis van de spoorwegtekorten bepalen. Op dit punt menen de spoorwegmaatschappijen de volgende maatregelen te moeten aanbevelen:

1) Wellicht is het mogelijk in bepaalde gevallen de *vervoersplicht binnen redelijke grenzen wat minder stringent te maken*, met

name door aan de spoorweg toe te staan maatregelen te nemen om te komen tot een zekere spreiding van de spitsvervoeren en om aldus met een redelijke kostprijs het hoofd te bieden aan plotseling opkomende kortstondige grote vraag naar vervoer.

2) Het is van belang, dat de positie van de verschillende vervoerstechnieken dezelfde is wat betreft hun bijdrage in de *kosten van instandhouding van de door hen gebruikte weg*. Ingeval de spoorweg de last moet blijven dragen van onderhoud en bewaking van zijn baan, moet de vrachtauto en in het bijzonder de zware vrachtauto van haar kant de overeenkomstige uitgaven voor de door haar gebruikte weg betalen. Is het niet abnormaal dat, als gevolg van het toenemende gebruik dat van het wegnnet wordt gemaakt, de Overheid verplicht is aanzienlijke uitgaven te doen voor aanleg en onderhoud van wegen, zonder dat zij in staat is in gelijke mate zich daarvoor meer financiële middelen te verschaffen? Overigens valt niet in te zien waarom men nu juist aan de belasting op benzine en olie het uitsluitende karakter heeft gegeven van een vergoeding voor de Overheidsuitgaven voor de weg. Waarom gaf men juist aan deze belasting dit bestemmingskarakter en niet aan de talloze andere belastingen, die evenzeer ten doel hebben de Staatskas te stijven?

Teneinde de schatting van deze Overheidsuitgaven voor de weg te kunnen baseren op betrouwbare economische gegevens zou het gewenst zijn in ieder land een *aparte administratie voor de kosten van de weg in te*

stellen en in dat verband de totstandkoming te bespoedigen van de statistiek van het wegvervoer, waaruit met name het duurzame karakter en de aard van grote vervoersstromen zou kunnen worden afgeleid.

3) De spoorweg is, gelijk hiervoor reeds is opgemerkt (hoofdstuk II), onderworpen aan bijzondere verplichtingen op het terrein van de *arbeidsvoorwaarden* en van de *sociale voorzieningen*. Het zou gewenst zijn dat bij de ontwikkeling van de sociale wetgeving een zekere gelijkheid van deze lasten voor rail en weg zou worden nagestreefd.

4) De vrijheid van handelen op tariefgebied welke de spoorwegen verlangen zal uiteraard slechts het beoogde resultaat kunnen hebben wanneer de concurrentiestrijd niet tot een chaos leidt. Uit dien hoofde zou het aanbeveling verdienen dat de wegvervoerders, met behoud weliswaar van een grote mate van vrijheid op tariefgebied, toch aan zekere algemene voorschriften onderworpen werden.

Om dezelfde reden is het noodzakelijk, dat in het goederenvervoer over de weg de regeling van de *aansprakelijkheid* van de vervoerder voor de hem toevertrouwde goederen in grote trekken overeenkomt met die van de spoorweg.

Onmogelijkheid van een volledige gelijkmaking van lasten voor rail- en wegvervoer

Met behulp van de hiervoor aangegeven middelen schijnt een zekere gelijkheid van lasten voor rail- en wegvervoer bereikbaar te zijn.

Deze maatregelen laten echter de zware verplichtingen, welke voortvloeien uit het karakter van *openbare dienst* hetwelk men de spoorweg heeft gegeven, onverkort voortbestaan.

De verplichtingen uit hoofde van dit

karakter van de spoorweg bestaan niet alleen, zoals vaak wordt gedacht, uit lasten van exploitatieve aard die voortvloeien uit sociale of economische overwegingen, zoals bepaalde abonnementstarieven (voor werklieden en scholieren) of bepaalde tariefreducties (voor grote gezinnen, militairen en armlastigen). Dit probleem omvat veel meer; tot de verplichtingen die voortvloeien uit het karakter van openbare dienst moeten nl. alle lasten worden gerekend, die het gevolg zijn van het feit dat men de spoorweg in beginsel heeft gemaakt tot een vervoermiddel dat verplicht is alle aangeboden vervoer te verrichten. Dit betekent dat:

1) de spoorweg als gevolg van de op hem rustende vervoerplicht alle vervoeren krijgt te verrichten die de wegvervoerders niet kunnen of niet willen verrichten, hetzij omdat deze vervoeren te duur voor hen zijn, of te ongelijkmatig, of spitsvervoeren vormen, hetgeen er toe leidt dat de spoorweg in wezen een soort van *gemeenschappelijke reserve* vormt voor de exploitanten en de gebruikers van de auto;

2) als gevolg hiervan de spoorweg gedoemd is om de ondankbare en de dure vervoeren te verrichten, zonder anderzijds de gelegenheid te hebben om met het oog hierop over de gehele linie zijn tarieven te verhogen, in verband met het gevaar alsdan door de wegvervoerder te worden „afgeroomd”.

Is het mogelijk door het nemen van maatregelen, die verder gaan dan de hiervoor vermelde, te komen tot een algehele gelijkmaking van lasten voor de spoorweg en de auto? Om de volgende redenen schijnt zulks niet mogelijk.

Een zodanige doelstelling zou nl. slechts verwezenlijkt kunnen worden door *de spoorweg een gelijke mate van vrijheid toe te staan als het wegvervoer bezit*, of door op het wegvervoer dezelfde lasten te leggen die op de spoorweg drukken.

Dat het mogelijk zou zijn de spoorweg een

algehele vrijheid van handelen te laten is enerzijds moeilijk denkbaar, gezien de veelheid van belangen die bij de spoorweg betrokken zijn; anderzijds leent van nature de organisatie van het wegvervoer — verdeeld over een zeer groot aantal onafhankelijke ondernemingen — zich niet tot het opleggen van een vervoersplicht, en overigens zou zodanige opzet geheel zonder betekenis zijn voor het eigen vervoer. De lasten welke op de spoorweg rusten zijn voor een aanzienlijk gedeelte het gevolg van het karakter van openbare dienst hetwelk de spoorweg bezit, waardoor in de meeste gevallen aan ieder een recht op vervoer wordt gegarandeerd. Het valt niet te ontkennen dat zodanige regeling voor onze huidige maatschappij een noodzakelijkheid is. Alleen de spoorweg is in staat deze taak, die het algemeen belang dient, te verrichten; de spoorweg is en moet blijven een openbaar vervoermiddel, niet om winst te maken maar om, bij een efficient beheer, zo goed mogelijke diensten te bewijzen aan de gemeenschap.

Deze hiervoor besproken onvermijdelijke beperkingen voor de spoorweg, die men in beschouwingen omtrent de gelijkstelling van rail en weg moet betrekken, zullen de spoorweg te allen tijde in een ongunstiger positie laten, welke echter de noodzakelijke consequentie is van zijn taak: dienstbaar te zijn aan het algemeen belang.

Om deze redenen is het dan ook mogelijk dat de spoorweg bij voortduring een zeker tekort zal vertonen, hetwelk aangeduid kan worden als een „residu-tekort”, en waarvan de omvang verband houdt met de prijs welke hij voor deze diensten ontvangt.

Vergoeding aan de spoorweg te verlenen ter dekking van het „residu-tekort”

Wanneer het geval van het „residu-tekort” zich voordoet vragen de spoorwegen hiervoor dekking aan de Overheid. Ter vermijding

van misverstand zij hieraan echter terstond toegevoegd, **dat de spoorwegen [bepaaldelijk geen subsidie-stelsel wensen. De spoorwegen verlangen niet anders dan dat hun de diensten vergoed worden, die zij uit hoofde van hun publieke functie moeten verrichten.**

In de eerste plaats spreekt het vanzelf — en in verschillende landen is deze toestand reeds verwezenlijkt — dat door de Overheid voor de verrichtingen van de spoorwegen voor de publieke diensten (b.v. postvervoer) of voor de nationale verdediging een billijke vergoeding moet worden betaald, welke in geen geval mag liggen beneden de totale kostprijs van deze vervoeren.

Zonder al te grote bezwaren kan men op gelijke wijze de waarde berekenen van de vervoeren tegen op Overheidsverzoek verlaagd tarief (bijv. werkliedenvervoer), van het omvangrijke forensenvervoer en ook van de verplichting om de spitsvervoeren te verrichten.

Moeilijker wordt het, zo niet onmogelijk, om in een bedrag aan te geven, welke voor de spoorweg de consequenties zijn van de verplichting om in beginsel te allen tijde het zich aanbiedende vervoer te verrichten.

Hoe het zij, of men nu de waarde van de hiervoor besproken verplichtingen van de spoorweg ieder afzonderlijk berekent, dan wel het bedrag gevormd door het „residu-tekort” als deze waarde beschouwt, de betaling van deze verplichtingen moet verzekerd zijn en, voorzover als daaraan behoefte is, geschieden door hen die de aanzienlijke voordelen genieten van de regeling waarbij een grote mate van vrijheid voor het wegverkeer tegelijk met het karakter van publieke dienst van de spoorweg gehandhaafd blijft.

De mogelijkheden voor een regeling op dit punt kunnen van land tot land verschillen, in die zin, dat men misschien in het ene land geneigd zal zijn zich te wenden tot de gebruikers van alle vervoertechnieken, die

direct bij een regeling op dit punt geïnteresseerd zijn, in het andere land tot de belastingbetalers — uit hoofde van de *betekenis, welke de spoorweg voor de bevolking als geheel heeft* — of ook dat men een tussenoplossing kiest.

Het eigen vervoer

In dit verband dient ook de aandacht te worden gevestigd op het probleem van het zogenaamde *eigen vervoer*. Het naast elkaar bestaan van openbaar en eigen vervoer brengt bepaalde kwesties met zich mede, daar het gevaar bestaat dat een organisatie van het openbare vervoer haar doel mist, wanneer een te groot gedeelte van het meest winstgevende vervoer door het eigen vervoer wordt verricht.

De spoorwegen verlangen geenszins dat aan de *vrijheid van het eigen vervoer* beperkingen worden opgelegd, aangezien dit eigen vervoer burgerrecht heeft verkregen en ontegenzeggelijk belangrijke diensten bewijst aan industrie, handel, landbouw

en aan de maatschappij in het algemeen.

Doch anderzijds is het zo, dat de mogelijkheid welke de gebruiker heeft om zelf zijn vervoeren te verrichten wanneer dat voor hem voordelig is, doch tevens voor het overige te allen tijde gebruik te kunnen blijven maken van de openbare middelen van vervoer, ten gevolge heeft dat deze eigen vervoerder in een zodanig gunstige positie komt te verkeren, dat tot op zekere hoogte een *beperking van zijn vrijheid* gerechtvaardigd is.

In zoverre het eigen vervoer over de weg in verhouding tot het openbare wegvervoer in een uitgesproken bevoorrechte positie verkeert, is er aanleiding te trachten het evenwicht te herstellen. Uiteraard is het een zaak voor ieder land afzonderlijk om met betrekking tot het eigen vervoer de maatregelen te nemen, b.v. op belastinggebied, die de omstandigheden vereisen. Welke deze maatregelen ook mogen zijn, steeds zullen zij er toe moeten leiden, dat het plaatselijke vervoer en het vervoer op de korte afstanden, hetwelk grotendeels op het particuliere initiatief is aangewezen, zoveel mogelijk wordt bevorderd.

VI. — VERVOERPOLITIEKE MAATREGELEN, NOODZAKELIJK VOOR DE VERBETERING VAN DE INTERNATIONALE POSITIE DER SPOORWEGEN

Na de oorlog heeft het internationale wegvervoer een enorme vlucht genomen, daarbij profiterende van het tijdelijk uitvallen van de spoorwegen, die niet terstond in staat waren de vooroorlogse verbindingen te herstellen.

Thans zijn de internationale spoorwegverbindingen weer geheel hersteld en bieden zij tenminste dezelfde voordelen als voor de oorlog. Daarenboven is te voorzien, dat in de komende jaren de spoorwegen belangrijke verbeteringen tot stand zullen brengen, ten einde de internationale verbindingen voor het reizigers- en voor het goederenvervoer te perfectionneren. Het zou bij deze stand van zaken onlogisch zijn een ongeremde concurrentie ongestoord haar gang te laten gaan.

De desiderata welke in verband hiermede de spoorwegen hebben zijn de volgende:

Reizigersvervoer

De geregelde internationale autobusdiensten zouden zich dienen te beperken tot het verrichten van vervoeren met touristisch

karakter, rekening houdende met de noodzakelijkheid in de tegenwoordige economische omstandigheden alle verspilling te vermijden en met de omstandigheid dat de spoorwegen voldoende goede internationale verbindingen geven.

Anderzijds zou de spoorweg de vrijheid moeten behouden zelf internationale autobusdiensten ter aanvulling van de internationale reizigersdiensten in te stellen, in het midden latende of hij deze zelf of door middel van gelicentieerde wegvervoerondernemingen zou willen uitvoeren. Tot op zekere hoogte zou de spoorweg zelfs een voorkeur moeten genieten voor de verlening van toestemming voor dergelijke internationale autobusdiensten, uit hoofde van de concessie welke hij bezit voor de internationale spoorwegdiensten.

Deze oplossing is bovendien de enige, die een zekere reciprociteit in de exploitatie van de geregelde internationale autobusdiensten mogelijk maakt. Daarenboven bezitten de grote spoorwegmaatschappijen in hun sedert lang bestaande agentschappen en commerciële diensten de mogelijkheden, welke hen van nature aangewezen doen zijn voor de organisatie van dergelijke diensten.

Goederenvervoer

Het internationale goederenvervoer zou in principe aan dezelfde coördinatievoorwaarden onderworpen moeten zijn als het binnenlandse goederenvervoer. Anderzijds is er reden spoed te betrachten met de uitwerking van een internationaal régime van „gereguleerde vrijheid” — in de richting als reeds is aangegeven door het Comité des Transports Intérieurs te Genève — voor de ontwikkeling en de verbetering van het reizigers- en goederenvervoer over de weg (invoering van een vergunningstelsel, waarvan de bepalingen bij internationale conventie zouden moeten worden vastgesteld; vaststelling van contingenten bij bilaterale overeenkomsten, rekening houdende met de vervoersbehoeften).

Vereenvoudiging van grensformaliteiten

Zowel voor het reizigers- als voor het goederenvervoer dient te worden gestreefd naar vereenvoudiging van de grensformaliteiten (douane, politie, deviezencontrôle), ten einde de internationale verbindingen te verbeteren en belangrijke bezuinigingen te kunnen doorvoeren.

Het is gewenst op dit punt te streven naar het sluiten van overeenkomsten tussen de

regeringen — welke overeenkomsten op voorstel van de U.I.C. reeds worden voorbereid — waarbij getracht moet worden bepalingen totstand te brengen die een zo groot mogelijke vrijheid garanderen doch die tevens zo nauwkeurig mogelijk zijn.

Investerings in het vervoer gezien in internationaal verband

Tenslotte is het nodig dat de regeringen aandacht schenken aan de volgende punten:

1° Het zou gewenst zijn, parallel aan de studie van de uitbreiding van het wegnnet en de financiering hiervan, een soortgelijk *plan te bestuderen voor de noodzakelijke investeringen in de spoorweg* en de mogelijkheden van financiering, zowel in internationaal als in nationaal verband, daar de uitbreiding van het wegnnet en de investeringen in de spoorweg vervat dienen te zijn in een gezamenlijk programma.

2° De regeringen zouden zich eveneens moeite moeten geven voor een *rationalisatie van de vervaardiging van spoorwegmaterieel*, door middel van concentratie van de fabricage en door internationale *verdeling van bestellingen*, ten einde zo snel mogelijk te komen tot seriebouw en tot een aanzienlijke verlaging van de kostprijs van de fabricage van rollend materieel.

VII. — SAMENVATTING ALGEMENE CONCLUSIES

Samenvatting van de voorgestelde maatregelen

Vat men de maatregelen samen, die in het voorgaande zijn aanbevolen ter bereiking van het financiële evenwicht van de spoorwegen en van een rationele organisatie van het vervoer, dan komt men tot de volgende punten:

- de modernisering van de spoorweg en de daaruit voortvloeiende verlaging van de kostprijs;

- verlening aan de spoorweg van grote faciliteiten, met name op tariefgebied en met betrekking tot het gebruik van auto's;

- een zekere gelijkmaking van de lasten van rail en weg, voor zover deze mogelijk is;

- voor zover nodig vergoeding voor bijzondere prestaties der spoorwegen, welke voortvloeien uit de functie van openbare vervoersonderneming;

- eventuele maatregelen ten einde het openbare en het zogenaamde eigen vervoer over de weg gelijk te stellen;

- en tenslotte bepaalde maatregelen met betrekking tot de regeling van internationale vervoeren.

Bij het voorstellen van het samenstel dezer maatregelen herinneren de spoorwegen er

aan, dat zij in geen geval willen bestaan bij de gratie van subsidies. Zij willen over voldoende bewegingsvrijheid kunnen beschikken, in het kader van een rechtvaardig spoorwegbestel dat hun toestaat de plaats in te nemen die hun toekomt. Dit is trouwens de enige weg langs welke het hen mogelijk is om de kostprijs tot een minimum te beperken.

Bij de vaststelling van hun programma, dat naar hun mening rationeel en doeltreffend is, hebben de spoorwegmaatschappijen er bovendien naar gestreefd om de verplichtingen, die de auto zouden drukken, tot het uiterste te beperken.

Men zal moeten erkennen dat de voorgestelde maatregelen, die getuigen van een zeer liberale geest, in het geheel niet de strekking hebben de auto in een keurslijf van hinderlijke wettelijke bepalingen te persen, hetgeen moeilijke en kostbare contrôles zou vereisen, noch om de normale vrije ontwikkeling van een uiterst belangrijk bedrijf aan banden te leggen.

De spoorwegmaatschappijen menen ook de aandacht van de verantwoordelijke Autoriteiten te moeten vestigen op de noodzaak van een geleidelijke, maar algehele uitvoering van hun programma. Als men de uitvoering daarvan, al ware het gedeeltelijk, zou doen

mislukken, zou de vrees gerechtvaardigd zijn dat de regeringen naar meer autoritaire oplossingen werden gedreven. Het tot elke prijs nastreven van een vrijheid, waarvan men de gevolgen niet doordacht heeft, zou aldus kunnen leiden tot het tegendeel van het beoogde doel.

Conclusie: er moet een keuze worden gedaan

Europa beschikt momenteel over een spoorwegnet, dat in staat is in haar fundamentele behoeften te voorzien. De voorwaarden waaronder de spoorwegen genoodzaakt zijn hun taak te verrichten zijn echter niet van dien aard dat zij kunnen komen tot een beheer, dat zich kenmerkt door stabiel evenwicht en hetwelk hen in staat stelt hun financiële lasten op te brengen.

Dank zij een voortdurend streven naar technische vervolmaking en rationalisatie hebben de spoorwegen hun opbrengsten en hun exploitatie in hoge mate verbeterd. Desondanks is het tekort een nagenoeg algemeen verschijnsel geworden.

De spoorwegmaatschappijen willen niet beweren, dat hun exploitatie niet voor verbetering vatbaar is, en zij zijn bereid op dit punt vastberaden nieuwe wegen in te slaan. Maar het valt niet te ontkennen dat een overwegend deel van de oorzaken van de tegenwoordige toestand van de spoorwegen niet gezocht moet worden bij de bedrijven zelve, doch elders, en dat de maatschappijen alleen niet in staat zijn om hierin verandering te brengen. De medewerking van de regeringen is daartoe onontbeerlijk.

Ook al is op dit fundamentele punt meermalen gewezen, toch zijn de spoorwegen maar al te vaak het voorwerp van ongerechtvaardigde critiek, zowel van de zijde van de publieke opinie als uit politieke en economische kringen.

Wat verlangen de spoorwegen dan? — In

hoofdzak, dat de passieve vervoerspolitiek wordt vervangen door een actieve politiek.

Met *passieve* politiek wordt die politiek bedoeld, die de reeds lang verouderde verplichtingen van de spoorweg uit de tijd van het monopolie laat voortbestaan, die aan de spoorweg het minst interessante vervoer laat en de volledige last van de kosten van zijn baan, die zich bemoeit met de details van zijn interne aangelegenheden, die soms ook van de spoorweg een werktuig maakt voor zijn economische en sociale politiek, maar die tegelijkertijd uitgebreide faciliteiten voor de andere vervoertechnieken handhaaft en dezen zelfs in staat stelt om aan de spoorweg het meest lonende vervoer te onttrekken. Is het onder deze omstandigheden te verwonderen dat de spoorweg niet in staat is zijn begroting sluitend te maken? Nieuwe bezuinigingen, die overigens voortdurend worden bestudeerd, en structurele hervormingen alleen zijn bij lange na niet toereikend als middelen om het herstel van het verstoorde evenwicht te brengen.

Actief daarentegen zal de vervoerspolitiek genoemd kunnen worden, die het vraagstuk van het op de juiste wijze samengaan van de verschillende vervoerstechnieken grondig aanvat, die een fundamentele gelijkmaking van lasten voor deze vervoerstechnieken tot stand brengt, die de spoorweg de middelen verschaft die deze voor zijn bestaan alsmede voor de instandhouding en de verbetering van zijn uitrusting behoeft, en die zorgt, dat de spoorweg betaald wordt voor de verrichtingen die uit hoofde van zijn dienstbaarheid aan het algemeen belang van hem worden verlangd.

De mogelijkheden welke de spoorweg biedt zijn vele. Zijn grote capaciteit, zijn geschiktheid om op snelle wijze omvangrijke reizigers- en goederenvervoeren te verrichten, de omstandigheid dat de spoorweg in beginsel zonder beperking voor ieder vervoer open staat, zijn vermogen om zich aan alle behoeften aan te

passen, zijn prestaties en vorderingen op het gebied van de individualisering van het vervoer, de moeilijkheden ook welke zich iedere keer bij noodzakelijke plotselinge vervanging door een andere vervoervoorziening hebben voorgedaan, zijn taak in de nationale verdediging en in de ontwikkeling van grote industrieën, en tenslotte de resultaten verkregen bij de verbetering van zijn rendement, al deze factoren tezamen maken dat de spoorweg *onvervangbaar* en onmisbaar is.

De spoorweg verzorgt het grootste gedeelte van alle vervoer en in geen enkel land heeft men er aan gedacht zich van de spoorweg te ontdoen. Omdat handhaving van de spoorweg noodzakelijk is vragen de spoorwegmaatschappijen, bezield als zij zijn door het streven dat iedere onderneming eigen moet zijn om voortdurend de kwaliteit van zijn diensten te verbeteren en zijn kostprijs te verlagen, aan de verantwoordelijke Overheden om

hen de steun te verlenen die hen toekomt, ten einde hen in staat te stellen te blijven bestaan.

Er moet een keuze gedaan worden : Men kan niet voortgaan met op de spoorweg onge-rechtvaardigde lasten en verplichtingen te laten drukken welke zijn aanpassingsvermogen beperken, en tegelijkertijd te verlangen dat hij nochtans de balans in evenwicht houdt gelijk iedere particuliere onderneming, zonder dat hij over de noodzakelijke mogelijkheden en middelen beschikt.

Het is de noodzaak van deze keuze die de spoorwegen gemeend hebben in het licht te moeten stellen, ter verheldering van de inzichten van de verantwoordelijke Overheden en van de publieke opinie. Zij hopen dat de internationale draagwijdte van deze studie en de unanimiteit hieromtrent van de U.I.C.-leden een gunstige atmosfeer zullen scheppen, geschikt om de essentiële rol welke de spoorweg toekomt duidelijk te maken.

ben de steun te verlenen die hen toekomt, ten einde hen in staat te stellen te blijven bestaan.

Er moet een kanaal gedrukt worden: Men kan niet voortgaan met op de spoorweg onge-rechtsvaardigde lasten en verplichtingen te laten drukken welke zijn aanpassingsvermo-gen beperken, en tegelijkertijd te verlangen dat hij nochtans de balans in evenwicht houdt gelijk iedere particuliere onderneming, zoodat dat hij over de noodzakelijke mogelijkheden en middelen beschikt.

Het is de noodzaak van deze keuze die de spoorwegen gemeend hebben in het licht te moeten stellen, ter verheldering van de inzichten van de verantwoordelijke Overheden en van de publieke opinie. Zij hopen dat de internationale draagwijdte van deze studie en de unanimiteit hieromtrent van de U.I.C.-leden een gunstige atmosfeer zullen scheppen, geschikt om de essentie van welke de spoorweg toekomt duidelijk te maken.

passen, zijn prestaties en vorderingen op het gebied van de individualisering van het vervoer, de moeilijkheden ook welke zich iedere keer bij noodzakelijke plotselinge verandering door een andere vervoersvoorziening hebben voorgedaan, zijn taak in de nationale vervoerbedrijven en in de ontwikkeling van grote industrieën, en tenslotte de resultaten verkregen bij de verbetering van zijn rendement, al deze factoren tezamen maken dat de spoorweg onverwagzaam en onmisbaar is.

De spoorweg verzorgt het grootste gedeelte van alle vervoer en in geen enkel land heeft men er aan gedacht zich van de spoorweg te ontdoen. Omdat bandhaving van de spoorweg noodzakelijk is vliegen de spoorwegmaatschappijen, bezield als zij zijn door het streven dat iedere onderneming eigen moet zijn om voortdurend de kwaliteit van zijn diensten te verbeteren en zijn kostprijs te verlagen, aan de verantwoordelijke Overheden om

