

NATIONALE MAATSCHAPPIJ

VAN

BUURTSPOORWEGEN



VIJFTIGSTE VERJARING

1884-1934

JUNI 1934

HIST. ARCHIEF
STREEK- en STADSVEROER
W.J.M. LEIDERITZ

JULI 1963

NATIONALE MAATSCHAPPIJ
VAN
BUURTSPOORWEGEN

—
VIJFTIGSTE VERJARING

NATIONALE MAATSCHAPPIJ

VAN

BUURTSPORWEGEN



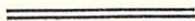
VIJFTIGSTE VERJARING

1884-1934

JUNI 1934

BESCHIEDEN

	Bladzijde
I. — Voorrede	13
II. — Historisch overzicht van den oorsprong en de ontwikkeling der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen.	17
III. — Plechtige zitting van 12 Juni 1934 in het Paleis der Academiën, in aanwezigheid van Z. M. den Koning.	
1. — Redevoering van Ridder LAGASSE DE LOCHT, ondervoorzitter van den Raad van Beheer	85
2. — Redevoering van den heer Léon JACOBS, directeur-generaal	87
3. — Redevoering van den heer FORTHOMME, minister van Openbare Werken, gewezen minister van Verkeerswezen	101
IV. — Onthullingsplechtigheid van het gedenkteeken opgericht ten zetel der maatschappij.	
1. — Redevoering van den heer LEVIE, voorzitter van den Raad van Beheer	105
2. — Redevoering van den heer Léon JACOBS, directeur-generaal	117





Z. M. KONING LEOPOLD II.



Z. M. KONING ALBERT.

Photo Lonthie.



Photo R. Marchand.

Z. M. KONING LEOPOLD III.

Raad van Beheer.

- Voorzitter :* M. M. LEVIE, advocaat, Staatsminister ;
Ondervoorzitter : Ridder C. LAGASSE DE LOCHT, eere-directeur-generaal van het beheer van Bruggen en Wegen ;
Leden : MM. H. DEBARSY, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Luik ;
E. GEVAERT, eere-directeur-generaal van het beheer van Bruggen en Wegen ;
C. GHEUDE, advocaat, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Brabant ;
A. DE BRUYNE, schepen der stad Antwerpen ;
P. SEGERS, advocaat, Staatsminister.
-
-

Commissarissen der Regeering :

- MM. M. CASTIAU, secretaris-generaal van het Ministerie van Verkeerswezen ;
L. HELBIG DE BALZAC, kabinetshoofd van den minister van Financiën.
-
-

Raad van Toezicht.

- Voorzitter :* M. E. DEGRELLE, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Luxemburg ;
Leden : MM. J. CHEVREMONT, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Luik ;
L. DRUGMAND, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Henegouwen ;
CH. DEFRENNE, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Brabant ;
H. D'ARTOIS, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van West-Vlaanderen ;
CH. MOORS, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Limburg ;
F. VAN DE WATTYNE, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Oost-Vlaanderen ;
G. VAN DER LINDEN, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Antwerpen ;
J. LURKIN, bestendig afgevaardigde van den provincialen raad van Namen.

Algemeene directie.

Directeur-generaal : M. LÉON JACOBS.

Hoofdbestuur.

SECRETARIAAT.

Secretaris van den Raad van Beheer : M. G. DE SMEDT ;
Secretaris : M. C. PERDIEUS.

PERSONEEL, VERGUNNINGEN, DOMEIN.

Directeur : M. G. DE SMEDT ;
Hoofdingenieur : M. J. BURTON ;
Eerstaanwezende inspecteurs : MM. J. CUMPS, C. PONCELET, P. RODIGAS,
R. VANOPPENS.

WERKEN EN TOEZICHT.

Directeur : M. E. VAN NOORBEECK ;
Hoofdingenieurs : MM. G. BERGER, A. ALEXANDER, G. ROTY ;
Ingenieurs : MM. E. DECOCK, E. ROBIN, P. SWINNENS ;
Eerstaanwezend inspecteur : M. M. CORNELIS.

TRACTIE EN MATERIEEL.

Directeur : M. A. ALLARD ;
Hoofdingenieur : M. R. STURBAUT ;
Ingenieurs : MM. M. CERESSIA, W. VRIELYNCK, J. DE BOECK, R. DE
POTTER.

EXPLOITATIE.

Directeur : M. E. VALCKE ;
Ingenieurs : MM. R. VAN LUL, F. MOTKIN ;
Eerstaanwezende inspecteurs : MM. H. MEYNS, D. TOLLET, R. MOREAU.

FINANCIEELE DIENST.

Directeur : M. F. LAURENT ;
Hoofdinspecteur : M. R. VAN DE WIELE ;
Eerstaanwezend inspecteur-thesaurier : M. C. POUPEYE.

Directie der exploitatiegroepen.

Groep Antwerpen-Brabant:

Directeur : M. E. VALCKE.

Groep West- en Oost-Vlaanderen:

Hoofdingenieur-directeur : M. LOUIS JACOBS.

Groep Henegouwen:

Hoofdingenieur-directeur : M. M. COPPEE.

Groep Luik-Limburg:

Hoofdingenieur-directeur : M. W. WILSENS.

Groep Namen-Luxemburg:

Hoofdingenieur-directeur : M. F. DE NEYER.



VOORREDE

Het is nu vijftig jaar geleden dat, op 28 Mei 1884, Z. M. Koning Leopold II de wet tot stichting van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen afkondigde.

Om die verjaring te vieren werd op 12 Juni 1934 in het Paleis der Academiën een plechtige vergadering gehouden, welke Z. M. Koning Leopold III met zijn aanwezigheid heeft willen vereeren.

De Koning, verwelkomd door den Raad van Beheer en door den h. directeur-generaal, doet te 15 uur zijn intrede in de zaal, onder luide toejuichingen der aanwezigen met den herhaalden kreet « Leve de Koning ».

Het voorzitterschap van de vergadering wordt waargenomen door Ridder Lagasse de Locht, ondervoorzitter van den Raad van Beheer, bij afwezigheid van Staatsminister Levie, voorzitter van den Raad van Beheer, die wegens ongesteldheid belet is.

Nemen plaats aan het bureel : M. Forthomme, minister van Openbare Werken, gewezen minister van Verkeerswezen ; MM. Debarsy, Gevaert, Gheude en De Bruyne, beheerders ; de hh. commissarissen der Regeering : Castiau, secretaris-generaal van het ministerie van Verkeerswezen, en Helbig de Balzac, kabinetshoofd van den minister van Financiën ; M. Léon Jacobs, directeur-generaal, en M. De Smedt, secretaris van den Raad.

M. Degrelle, voorzitter van het college der commissarissen, en MM. Chèvremont, Drugmand, Defrenne, D'Artois, Moors, Van de Wattyne, Van der Linden en Lurkin, leden van genoemd college,

nemen insgelijks op het verhoog plaats. Achter hen zitten de hh. directeurs en ambtenaars welke de diensten der N. M. V. B. leiden.

Staatsminister Segers, beheerder, en M. Caufriez, eere-directeur-generaal, ongesteld, hebben zich laten verontschuldigen.

In de loges, tegenover de koninklijke loge, bemerkt men MM. Poncelet, voorzitter van de Kamer der volksvertegenwoordigers; Jaspar, minister van Buitenlandsche Zaken; Nens, gouverneur van Brabant; Weyler, gouverneur van Oost-Vlaanderen.

Staatsminister Neujean en M. Verwilghen, gouverneur van Limburg, die belet zijn, hebben zich laten verontschuldigen.

Op de eerste rij der aanwezigen bemerkt men de familieleden van wijlen minister Graux en van wijlen M. C. de Burlet;

MM. Coelst, kamerlid en schepen der stad Brussel, die hij vertegenwoordigt; de Lancker, voorzitter van de « Union internationale de tramways, de chemins de fer d'intérêt local et de transports publics automobiles »; Graux, voorzitter van de « Société belge des ingénieurs et des industriels »; talrijke hooge ambtenaren van de departementen van Verkeerswezen, van Financiën en van Openbare Werken.

Zijn insgelijks aanwezig de vertegenwoordigers van gemeenten, gewezen hooge ambtenaren der N. M. V. B., het personeel van het hoofdbestuur en afvaardigingen van het personeel der exploitatiegroepen.

De h. voorzitter brengt hulde aan den Koning en aan het vorstenhuis en bedankt de aanwezige vooraanstaande personen.

De h. directeur-generaal schetst in groote trekken de ontwikkeling en de activiteit der N. M. V. B. tijdens de 50 verlopen jaren. Hij bedankt al degenen welke gedurende die halve eeuw door de hulp van hun gezag of door de bewezen diensten het hunne bijgedragen hebben om de jubileerende instelling te steunen en te doen bloeien.

Ten slotte wijst hij op de toekomst welke de N. M. V. B., waarvan de toerusting weldra gansch zal gemoderniseerd zijn, mag tegemoet zien.

Die redevoering, eerst in het Fransch uitgesproken, wordt door den h. directeur-generaal in het Vlaamsch herhaald.

Vervolgens brengt minister Forthomme den groet der Regeering over aan de N. M. V. B. Hij wenscht haar geluk met het volbrachte werk en vertolkt de dankbaarheid der Regeering tegenover den Raad van Beheer en de ambtenaars die dit nationaal werk hebben verwezenlijkt.

Hij bedankt heel in 't bijzonder den h. Levie, voorzitter, en

Ridder Lagasse de Locht, ondervoorzitter, den h. Caufriez, eere-directeur-generaal, en den h. Jacobs, directeur-generaal, voor de toewijding en de kennis van zaken waarvan zij blijk hebben gegeven bij het vervullen hunner taak, die door den oorlog en zijn gevolgen dikwijls zeer moeilijk werd gemaakt.

Na deze redevoeringen, die een warm applaus mochten oogsten, trekt Z. M. de Koning zich terug, langdurig toegejuicht door de aanwezigen.

Op 23 October 1934 had een tweede, meer intieme, plechtigheid plaats ten maatschappelijken zetel der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, te Brussel, namelijk de onthulling van het gedenkteeken opgericht ter gelegenheid van de 50^{ste} verjaring der instelling.

Bij deze plechtigheid zijn de leden van den Beheerraad en van het college der commissarissen, alsmede het personeel der N.M.V.B. rond het gedenkteeken, werk van meester Dubois, geschaard.

M. Levie, voorzitter, houdt een redevoering waarin hij, op grond der feiten, nagaat of de N. M. V. B., in den loop van haar vijftigjarig bestaan, de taak welke haar door den wetgever opgelegd werd volbracht heeft. Hij vraagt zich af of de N. M. V. B. den lof die haar werd betuigd werkelijk verdiend heeft, waaraan ze haar welgelukken te danken heeft en of ze waarlijk de toekomst met vertrouwen mag tegemoet zien. Antwoordende op die vragen, bedankt M. Levie al degenen die tot de verwezenlijking van het volbrachte werk bijgedragen hebben. Hij drukt zijn hartelijke gelukwensen uit aan den h. Dubois, beeldhouwer van het gedenkteeken, waarin de bloei welke de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen aan den landbouw, den handel en de nijverheid gebracht heeft op zinnebeeldige wijze voorgesteld wordt.

De heer directeur-generaal voert vervolgens het woord in 't Vlaamsch. Hij wijst op de onbaatzuchtige taak die aan de N. M. V. B. is toegewezen en op de pogingen die in den loop der verstreken vijftig jaar gedaan werden om dat werk gelijken tred te laten houden met den vooruitgang. Hij toont aan wat gedaan werd om het buurtlijnnennet te moderniseeren en om het zooveel diensten mogelijk aan het Land te doen bewijzen. Ten slotte verheerlijkt hij de schoonheid van de stichtingswet der N. M. V. B., waarvan al degenen die sedert zoo lange jaren aan de ontwikkeling der Buurtspoorwegen medewerken nog dagelijks meer en meer de kracht, de lenigheid en de toekomstmogelijkheden welke zij in zich draagt kunnen waardeeren.

De stuwkracht die de N. M. V. B. aan het economisch leven

gegeven heeft werd door den beeldhouwer, meester Dubois, op uitstekende wijze verstaan en in een heerlijk en levend symbool in den steen uitgebeeld.

De h. directeur-generaal wenscht den maker van het gedenkteeken vurig geluk.

Die twee redevoeringen worden geestdriftig toegejuicht.

De pers heeft aan de plechtigheden van de vijftigste verjaring der N. M. V. B. ruimschoots ruchtbaarheid gegeven, waarvoor de N. M. V. B. haar ten zeerste dankbaar is.



Historisch overzicht van het ontstaan en de ontwikkeling der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in België (1884-1934)

Bij den aanvang van een nieuwe etappe is het alleszins belangwekkend den afgelegden weg en de overwonnen moeilijkheden in overzicht te nemen, niet enkel om in dit retrospectief overzicht nieuwen moed te putten, maar ook om, in het licht van 't verleden, de toekomst klaarder in te zien.

Vijftig jaren zijn verlopen sedert in het Belgisch parlement bij dringendheid een wet werd aangenomen tot stichting der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, wet die door koning Leopold II op 28 Mei 1884 gepromulgeerd werd.

Waarom die wet? Welke is, gedurende de verlopen halve eeuw, haar uitwerking geweest? Wat beteekent ze voor de toekomst?

I. — WAAROM WAS ER, IN 1884, EEN WET OP DE BUURTSPORWEGEN NOODIG?

Wie, buiten enkele gespecialiseerde economisten, zou thans nog de redenen kunnen vermoeden die, tusschen 1874 et 1884, België hebben aangezet om, kost wat kost, een hulp- of buurtspoorwegennet tot stand te brengen? Waarom werd de zorg voor het aanleggen van dat net niet aan het beheer der staatsspoorwegen of aan het priyaat initiatief overgelaten? En, ten slotte, bestonden er redenen

om een Nationale Maatschappij, van een gansch nieuw, tot dusverre onbekend type, in het leven te roepen ?

Het antwoord op die vragen en een vluchtig onderzoek van de omstandigheden die de oprichting der N. M. V. B. verwekt hebben, alsmede van de opvatting die haar ten grondslag lagen, zijn des te belangwekkender daar dat feiten- en begrippencomplex de oorzaken van het welgelukken der buurtspoorwegen in een helder daglicht stelt.

Bovendien zal men, naarmate ze aangehaald worden, meer dan eens een plaatselijke vergelijking kunnen maken met den toestand die thans voor de buurtlijnen geschapen wordt, namelijk door de ontwikkeling der automobiëlvervoerdiensten, welke het privaat initiatief wist te bemachtigen, zonder dat de bedrijvigheid van zoo lofwaardige als baatzuchtige ondernemingen geregeld en afgebakend werd met inachtneming van de algemeene belangen.

1° Waartoe moesten de Buurtspoorwegen dienen ?

Het werd reeds meermaals herhaald : onder den drang der economische noodwendigheden heeft men er toe besloten het land van buurtspoorwegen te voorzien. Reeds voor 1875, vooral op het platteland, deed zich de noodzakelijkheid daarvan gevoelen. Landbouw en nijverheid kwijnden weg bij gebrek aan goedkoope vervoermiddelen. Deze toestand duurde ongelukkig voort, zoodanig dat de h. De Bruyn, die later tot voorzitter van de Buurtspoorwegen benoemd werd, op 9 Mei 1884 in de Kamer der volksvertegenwoordigers, niet kon nalaten te verklaren hoezeer hij het uitblijven van een oplossing te dier zake betreurde :

« Sedert lang reeds houdt de kwestie van de buurtspoorwegen » in België de bezorgdheid gaande. Het is onbegrijpelijk dat ons » land, hetwelk het eerst met den aanleg van spoorwegen op het » vasteland begonnen is en het volledigste net bezit, ook aan de » spits niet staat voor het aanleggen van buurtspoorwegen.

» De schoonste bladzijde uit onze economische geschiedenis is » voorzeker deze welke betrekking heeft op den aanleg onzer spoor- » wegen. Ons land had aan de leiding moeten blijven voor het ver- » wezenlijken van dien vooruitgang door het bouwen en het exploi- » teeren der buurtspoorwegen die geroepen zijn om zulke groote » diensten te bewijzen.

» Zulks werd nooit door iemand betwist.

» In de huidige omstandigheden dringen de buurtspoorwegen



L. BISCHOFFSHEIM,
senator, promotor der N. M. V. B.



F. WELLENS,
inspecteur-generaal van Bruggen
en Wegen, promotor der N. M. V. B.
ondervoorzitter en voorzitter *ad interim*
van Augustus 1888 tot Mei 1889.

» zich op. Ze zijn onmisbaar om de redenen die herhaaldelijk wer-
» den naar voren gebracht, namelijk de noodzakelijkheid werk te
» verschaffen aan onze groote metaalnijverheid, waarvan de hache-
» lijke toestand hier onlangs door den achtbaren heer d'Andrimont
» onderstreept werd toen hij uitriep : « Er dient aan onze werk-
» lieden brood verschaft ! »

Anderdeels werd, op 22 Januari 1884, door den h. Le Hardy de Beaulieu, verslaggever der hoofdafdeeling van de Kamer der volksvertegenwoordigers, een tafereel opgehangen van den pijnlijken toestand waarin de landbouw zich bevond ; hij liet zich uit als volgt : « Het huidig wetsontwerp heeft voor doel een einde te stellen aan » de noodlottige stagnatie die de uitbreiding der mechanische ver- » voermiddelen naar de plaatsen van landbouwvoortbrengst belem- » mert en de mededinging met de landen die op dat gebied best zijn » toegerust onmogelijk maakt... Onze aandacht dient noodzakelijk » te gaan naar de oorzaken onzer minderheid, waarvan de voor- » naamste wel is : de onvolmaaktheid en de hooge kostprijs onzer » huidige vervoermiddelen... Zelf onze groote steden hebben een » uiterst beperkt bevoorradingsgebied ; in vele gevallen is het even » moeilijk en kostelijk om fruit, groenten, zuivelproducten, enz., » van twee mijlen afstand als van vijftig te laten aanvoeren...

» De buurtspoorwegen zijn dus eerst en vooral bestemd om nau- » were verbindingen tot stand te brengen tusschen de steden en de » dorpen die nu enkel door aardewegen of steenwegen verbonden » zijn, en daardoor het bevoorradingsgebied der groote centra uit » te breiden en dienvolgens de waarde der landbouwproducten in » dien verruimden kring te doen stijgen. Zij zullen ook de dorpen » en de bevolking die ver van de groote spoorlijnen gelegen zijn » dichter bij de stations en halten brengen, waar hun producten » kunnen samengebracht worden... De buurtspoorwegen zijn der- » halve bestemd om machtig veel bij te dragen tot de evolutie die » onzen landbouw moet vervormen om hem op het peil der huidige » behoeften te brengen...

» Ik hoef niet langer uit te weiden over de dringende noodza- » kelijkheid van een wet die mogelijk maakt het land te voorzien » van buurtspoorwegen... die het platteland zullen ontlasten van » de kosten en moeilijkheden van vervoer, de meest tastbare en » stelligste oorzaken van den huidigen ellendigen toestand van den » landbouw ».

De h. Le Hardy de Beaulieu had ook, in het begin van zijn verslag, talrijke voorbeelden aangehaald van de besparingen die de buurtlijnen zouden mogelijk maken.

In die voorwaarden viel er niet meer te aarzelen. De locomotief waarvan men de weldaden op de groote spoorlijnen had kunnen waardeeren, moest aan de nog niet bediende streken de redding brengen. En reeds in het verslag der hoofdafdeeling betreffende de wet op de tramwegen (en hulpspoorwegen) van 9 Juli 1875, werd in krachtige bewoordingen verklaard : « Het ware een rechtsweigering de bevolking nog langer te laten wachten ». Welnu, ondanks het algemeen akkoord, moesten ze tot in 1884 wachten.

In 1875, op het oogenblik dat de brochure van de hh. Bischoffsheim en Wellens verscheen, die de gedachte van de oprichting eener « Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen » deed ontstaan, had het net der groote spoorweglijnen een uitbreiding van 3.441 kilometer bereikt en voorzag men dat binnen weinige jaren het net zou voltooid zijn. Inderdaad, in 1885, nog voor de eerste buurtlijn in exploitatie gesteld was, omvatte het spoorwegennet 4.417 kilometer; in de laatste vijftig jaar is het slechts met 400 kilometer aangegroeid.

Maar zoo men het eens was om te erkennen dat het aanleggen van een buurtspoorwegennet dringend en noodzakelijk was, vroeg men zich echter af waar de financiële middelen moesten gezocht om een onderneming tot stand te brengen die zulke aanzienlijke kapitalen vergen zou. Hoorde men dan ook niet, tijdens de bespreking in de hoofdafdeeling, gedurende de vergadering van 19 December 1882, een lid er over klagen dat, volgens het wetsontwerp, de aanleg der buurtspoorwegen zou afhangen van de gemeenten, de provinciën en den Staat? Hij beklagde er zich ook over dat het wetsontwerp aan de provinciën de gelegenheid niet verschafte om tusschen te komen, wegens de geringe elasticiteit hunner budgetten en, steunende op de statistieken der gemeentelijke schulden, voegde hij er aan toe : « De gemeenten zullen nog minder kunnen tusschenkomen, want » hun geldelijke toestand is hachelijk, de meesten onder hen hebben al hun geldmiddelen voor langen tijd vastgelegd, andere hebben zelfs het bedrag van hun inkomsten overschreden ».

Om den toestand van dien tijd nog treffender weer te geven weze bijgevoegd dat, zoo allen het eens waren om den lof te verkondigen van de locomotief die in de ontwikkeling van een land zoo'n schitterende rol gespeeld had, men toch geen duidelijk besef had van de belangrijkheid die het nieuw spoorwegennet bereiken zou. De angstvalligen verklaarden dat de buurtspoorwegen tot hoogstens een duizendtal kilometer lengte zouden komen, terwijl de ontwerpers van de wet, de hh. Bischoffsheim en Wellens, reeds in 1875, den aanleg van verscheidene duizenden kilometers voorzagen; ook

de verslaggever, de h. Le Hardy de Beaulieu, achtte het mogelijk dat binnen een tijdvak van 10 jaren 2.000 tot 3.000 kilometer lijnen zouden gebouwd zijn.

Wanneer we dien samenloop van omstandigheden nagaan, bemerken wij dat de toestand, toen reeds, veel gelijkenis met de huidige conjunctuur vertoonde : hachelijke toestand van landbouw en nijverheid, behoefte aan snelle en goedkoope vervoermiddelen, gebrek aan geldmiddelen bij de openbare besturen, vooral bij de gemeenten. Andere trekken zullen die overeenkomst nog bevestigen.

2° Waren de Spoorwegen niet ten volle aangewezen om het net der buurtlijnen tot stand te brengen ?

Men vroeg zich soms af waarom het beheer der staatsspoorwegen het niet op zich genomen heeft ook de buurtspoorwegen aan te leggen.

Vooreerst, omdat de Spoorwegen zich nog in volle wordingsperiode bevonden vermits tusschen 1875 en 1885 een duizendtal kilometer aangelegd werden. Vervolgens omdat men niet geneigd was den toestand van de reeds met schuldenlast bezwaarde spoorwegen nog te verergeren : « Indien de verwezenlijking van die buurtspoorwegen aan den Staat toevertrouwd werd », — verklaarde M. Le Hardy de Beaulieu in de Kamer der volksvertegenwoordigers op 9 Mei 1884, — « zoudt gij niet alleen lang moeten wachten alvorens » ze te zien ontstaan, maar zij zouden uitermate veel kosten en het » tekort der exploitatie voor de spoorwegen van het groot net nog » doen aangroeien ». Er werd daarbij bepaald dat de aanleg en de exploitatie van de buurtlijnen op zeer economische wijze moest geschieden. Welnu, de verslaggever van de wet kon verklaren : « Onze groote spoorwegen willen zich niet schikken naar de beperkte » behoeften van het klein plaatselijk vervoer, dat weinig opbrengt, » ja zelfs bezwarend is, omdat men op dit klein vervoer tarieven » toepast van het zwaar vervoer die vastgesteld zijn voor lange » afstanden, waarmede alleen rekening gehouden werd bij het vaststellen onzer algemeene tarieven ».

3° En het privaat initiatief ?

Indien die taak niet aan de Spoorwegen kon toevertrouwd worden, moest men dan beroep doen op het privaat initiatief om het

buurtspoorwegennet, dat in den nood van landbouw en nijverheid redding brengen moest, in het leven te roepen ?

Men had alle redenen om er aan te twijfelen.

Indien het land den aanleg van talrijke winstgevende lijnen ongeduldig tegemoet zag, rekende men er vooral op dat de « misdeelde streken », waar de opbrengst der lijnen slechts onbeduidend kon zijn, insgelijks zouden voorzien worden van middelen voor snel vervoer, de eenige oplossing om hen uit hun lethargie te doen ontwaken. Maar het aanleggen dier lijnen kon het privaat initiatief niet ondernemen, omdat de rendabiliteit der er in te beleggen kapitalen niet verzekerd was. En wat de lijnen met kleine opbrengst betreft, deze moesten voor speculatie wel niet aantrekkelijker zijn.

De minister van Financiën, M. Graux, haalde trouwens wel-sprekende cijfers aan (1) :

« Voor 1875 waren de aanvragen om vergunning zoo weinig » talrijk dat het nauwelijks de moeite waard is er over te spreken : » er waren er acht... Van 1875 tot nu werden 62 aanvragen om ver- » gunning ingediend wat, met de 8 vroegere aanvragen, een totaal » van 70 aanvragen uitmaakt. De totale lengte waarvoor aanzoek » werd gedaan bedraagt 2.058 kilometer, maar dat cijfer is slechts » een schijnbeeld dat U weldra zult zien verdwijnen ». Na grondig onderzoek blijven er in werkelijkheid maar 701 aangevraagde kilo- meter, en het geldt vooral tramweglijnen of met den spoorweg rechtstreeks concurreerende lijnen ; zulks bewijst wel dat de private ondernemingen enkel winstbejag op het oog hebben. Trouwens, voor 1885 is het ontstaan van slechts vier lijnen van plaatselijk belang aan het privaat initiatief toe te schrijven, nl. de Zaman-spoorweg van Tavers naar Embresin, met een spoorwijdte van 0,72 m. en een lengte van 9 1/2 km. (2), verwezenlijkt onder toepassing van de wet dd. 10 Mei 1862 betreffende de tolvergunningen en drie andere lijnen met een lengte van ongeveer 25 kilometer, vergund onder toepassing van de wet dd. 9 Juli 1875 op de tramwegen. Na 1885 werden nog drie dergelijke lijnen gebouwd, wat het totaal der aan- gelegde lijnen op 56 kilometer bracht.

Het privaat initiatief bleef dus in gebreke.

Natuurlijk zette men er weinig haast bij om de lijnen die vermoedelijk goed zouden renderen te vergunnen, daar men op dat oogenblik het jammerlijk en voor 's lands belangen zeer schadelijk

(1) Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 13 Mei 1884.

(2) C. DE BURLET. « Les chemins de fer vicinaux en Belgique. » Brussel, Schau- mans, 1908, blz. 9 en 10.

avontuur beleefde van de overneming, tegen zeer hoogen prijs, der spoorwegen waarvan in 1875 nog 1.480 kilometer in handen waren van private maatschappijen. De redevoering die op 28 Januari 1881 door den minister van Openbare Werken, M. Sainctelette, bij de aanstelling van de commissie der buurtspoorwegen werd uitgesproken, was grootendeels ingegeven door de zorg om het herhalen van dergelijke vergissing te vermijden : « Zullen wij opnieuw de speculatie verwekken of toelaten, die bestaat in het aanleggen van lijnen » zonder zich om de exploitatie te bekommeren en die, zoo zij kapitalenverplaatsingen tusschen particulieren teweegbrengen, geenszins de nationale welvaart ten goede komt ? Het net der groote spoorwegen kostte en kost nog elken dag aan de collectiviteit meer dan redelijk is.

» Welke aanzienlijke besparingen zouden niet verwezenlijkt » zijn op de kosten van aanleg en exploitatie, indien men het net » der groote lijnen had aangelegd met den noodigen samenhang, » volgens een weldoordacht en vastberaden doorgevoerd plan. Zullen wij, voorgelicht door de opgedane ondervinding, het tweede » en het derde net, evenals het eerste, laten tot stand komen op het » goed geluk, naar den zin van de individueele opvattingen en » begeerten ? ».

4° **Waarom, ten slotte, de zorg voor het aanleggen van het buurtspoorwegenet aan een Nationale maatschappij toevertrouwd werd ?**

Ook de hh. Bischoffsheim en Wellens kenden die bezorgdheid wanneer ze, in October 1875, voorstelden een « Nationale maatschappij van buurtspoorwegen » te stichten. Zij gaven een klare uiteenzetting van hun beweegredenen : « De vergunning van het » grootste gedeelte onzer spoorwegen aan particuliere maatschappijen vond destijds haar verklaring, zooniet haar volledige rechtvaardiging, vooral om reden dat de Staatsfinanciën niet al te zwaar » mochten belast worden.

» Maar de ondervinding heeft al de nadeelen van dat systeem » scherp in 't licht gesteld : de Staat ziet zich om zoo te zeggen » verplicht de eenheid te herstellen door de meeste der vergunde » lijnen, en misschien al die lijnen, over te nemen in meestal zeer » ongunstige voorwaarden.

» Het ware onvergeeflijk zoo de Regeering thans ten opzichte » van de buurtspoorwegen dezelfde vergissing beging ».

De Regeering heeft dan ook « terecht » verklaard dat « zij

» er voor waken zal dat de buurtspoorwegen speculatie noch woeker-
» zaak worden ». En wat wil men om de zekerheid te hebben dat,
op de eerste plaats, het algemeen belang zal gevrijwaard worden ?
Vooreerts : « Eén enkele leiding, wier streven uitsluitend op het
» algemeen belang moet gericht zijn, is niet minder noodzakelijk
» voor een degelijke exploitatie van de buurtspoorwegen als voor
» die der groote lijnen, waarvan de eerste trouwens maar verschillen
» door een minder belangrijk verkeer en den veel goedkooperen
» kostprijs van aanleg en exploitatie ; hun uitgestrektheid zal heel
» waarschijnlijk die van de groote netten overtreffen ». Voor de
verwezenlijking van dat « volledig net van buurtspoorwegen »,
zooals de hh. Bischoffsheim en Wellens het verder harhalen, « zal
» men een eenige maatschappij stichten die in feite over een mono-
» polium zal beschikken ». « In zake spoorwegen, is het monopolium
» volstrekt noodig » zegt M. Graux, minister van Financiën.
« Het is niet door concurrentie dat men, op dat gebied, goedkoope
» prijzen zal bekomen, maar wel door een degelijk georganiseerd
» monopolium, in den vorm van openbaren dienst, onder toezicht
» der openbare besturen (1) ». Natuurlijk, vermits het privaat initia-
tief, zooals minister Graux er herhaaldelijk op wijst, niet enkel in
gebreke blijft, maar zelfs van agiotage verdacht wordt. Het mono-
polium wettigt zich des te meer daar het er hoofdzakelijk op aankomt
aan misdeelde streken leven en ontwikkeling te verschaffen.

Zulks blijkt uit talrijke teksten. M. Biart, verslaggever van de
wet in den Senaat, verklaarde : « De rechten van deze localiteiten
» (die ondanks de voltooiing van het net der spoorwegen, verstoken
» blijven van moderne vervoermiddelen) zijn onbetwistbaar, hun
» klachten gegrond, hun grieven billijk... Bestaat er ook maar één
» reden om dewelke de inwoners van deze of gene dorpen afgezon-
» derd en vergeten zouden blijven en, op gebied van gemak van ver-
» voer, geen aanspraak mogen maken op de voordeelen waarvan de
» steden of de localiteiten die door een vertakking van het nationaal
» net worden bediend, genieten. Waarom het platteland verwaar-
» loozen... En niet minder de steengroeven, de mijnen, de nijver-
» heidsinrichtingen?... Een dergelijke ongelijkheid druischt in
» tegen de wetten der rechtvaardigheid en billijkheid en kan niet
» langer geduld worden, te minder daar het persoonlijk belang van
» de verwaarloosde localiteiten om het herstel hunner grieven te
» bekomen, met 's lands algemeen belang gepaard gaat » (2).

(1) Kamer der Volksvertegenwoordigers, vergadering van 17 Mei 1884.

(2) Senaat, vergadering van 26 Mei 1884, bescheid n^o 72.

De verplichting om verbindingen met geringe opbrengst tot stand te brengen, die het privaat initiatief niet op zich kan nemen, vergt dan ook dat het nationaal organisme dat er mede zal belast worden een vergoeding vinde in de meer productieve lijnen. Zulks is maar logisch. De verslaggever, M. Le Hardy de Beaulieu, vertolkt die gedachte, en minister Graux drukt zich dienaangaande klaar uit : « Bij het oprichten van dien nieuwen en belangrijken dienst beoogt » de Staat geenszins het rechtstreeks er uit te trekken profijt, ter- » wijl het privaat initiatief daarentegen nooit zal optreden... tenzij » het een aanzienlijke winst hoopt te verwezenlijken. Ten slotte, » en dit is de hoofdoorzaak, voorzeker de belangrijkste : de ont- » worpen combinatie berust op het principie der solidariteit onder » de verschillende deelen van het land...

» In de veronderstelling van een door het privaat initiatief, » buiten de openbare besturen, opgerichte maatschappij zouden de » winsten van de goede lijnen noodzakelijk aan de aandeelhouders » uitgekeerd worden en zouden geenszins aan de minder begunstigde » lijnen ten goede komen.

» Daarop berust heel het ontwerp ; zooals ik reeds zegde, is het » systeem gegrondvest op het beginsel van mutualiteit en solidariteit » onder de verscheidene deelen van het land » (1). Maar om de mis- » deelde streken doelmatig te bedienen moet de exploitatie in zeer » economische voorwaarden geschieden en een politiek van lage » tarieven gevoerd worden. Het is niet op den Staat dat men beroep » wil doen voor het volbrengen van dergelijke taak, maar wel op een » zelfstandige inrichting, genoeg gedecentraliseerd om de bezwaren » van den politieken invloed te vermijden en genoeg gecontroleerd » opdat de belangen van den Staat, de provinciën en de gemeenten zou- » den gevrijwaard blijven. De hh. Bischoffsheim en Wellens stelden » als regel : « de Maatschappij zal enkel het algemeen belang op het » oog hebben, terwijl ze toch de voordeelen der private maatschap- » pijen zal bezitten, nl. vlugger en met meer initiatief handelen, de » ontwerpen in volkomen onafhankelijkheid onderzoeken, vrij van » de plaatselijke politieke of andere invloeden en ten slotte zich beter » schikken naar de door de omstandigheden en feiten geschapen » noodwendigheden ».

Voor dien dienst, welke noch de Staat, noch het privaat initia- » tief, noch de groote spoorwegen kunnen of willen op zich nemen, » zal dus moeten tot stand gebracht worden wat de minister Graux » aldus bepaalt : « een moreel wezen van bijzonderen aard : het

(1) Senaat, vergadering van 28 Mei 1884, blz. 302.

» bestaat in de vereeniging van de openbare lichamen die bij zijn
» oprichting belang hebben. Die vereeniging wordt beheerd door
» een van den Staat onafhankelijke administratie. De gemeenten,
» de provinciën, de Staat, die de vereeniging uitmaken, hebben een
» blijvend bestaan, het maatschappelijk voorwerp is een openbare
» dienst die hetzelfde karakter draagt » (1).

De verslaggever, M. Le Hardy de Beaulieu, drukt zich later nog uit als volgt : « Een nationale maatschappij bestaande, niet uit
» rechtstreeks geïnteresseerden of speculanten, maar uit onrecht-
» streeks geïnteresseerden, de vertegenwoordigers van de gemeen-
» ten, de provinciën en den Staat, aan wie die spoorwegen zouden
» toevertrouwd worden, zou tevens 's Lands economie en de open-
» baren belangen ter harte nemen » (2). Van den h. Graux is ook deze lapidaire bepaling : « Het is de inrichting van een openbaren
» dienst, met het oog op het openbaar belang aan publieke lichamen
» toevertrouwd » (3).

De leidende gedachte was wel deze die de h. Le Hardy de Beaulieu aldus samenvatte : « Ik zie slechts één belang dat dient nage-
» streefd : het belang der bevolking welke de buurtspoorwegen
» zullen bedienen » (4).

Die bezorgdheid om het openbaar belang kan, uit den aard der zaak, slechts uitgaan van de openbare besturen en de minister van Financiën Graux drukt zich dienaangaande op besliste wijze uit : « Wanneer het een onderneming geldt die men niet mag opgeven,
» wanneer er kwestie is van een openbaren dienst en van een mono-
» polium, is het dus beter dat de Staat zelf handele.

» Er zijn trouwens, in de exploitatie der spoorwegen, twee
» onderscheidene zaken : een openbare dienst en een commercieele
» onderneming. Het privaat initiatief stelt de tweede dier zaken op
» den voorgrond, en de pogingen van den aandeelhouder en van
» den beheerder zullen onvermijdelijk gericht zijn op het bekomen
» van zoo groote winsten mogelijk. Wanneer daarentegen de open-
» bare besturen optreden, zal de openbare dienst den voorrang
» hebben en zal alles gedaan worden met het oog op het nut dat
» er voor de burgers uit voortvloeit... Wanneer men de keuze heeft
» tusschen de twee stelsels en wanneer het gaat om zulk belangrijk
» werktuig van vooruitgang en van moreele en stoffelijke welvaart

(1) Kamer der Volksvertegenwoordigers, 12 Mei 1884, Bescheiden n^o 237, Memo-
rie van toelichting, blz. 387.

(2) Kamer der Volksvertegenwoordigers, 9 Mei 1884, blz. 1215.

(3) Kamer der Volksvertegenwoordigers, 17 Mei 1884, blz. 1333.

(4) Kamer der Volksvertegenwoordigers, 9 Mei 1884, blz. 1218.



CH. SAINTELETTE,
minister van Openbare Werken (1884),
promotor der N. M. V. B.



A. BEERNAERT,
minister van Financiën,
die de stichtingswet van de N. M. V. B.
herzag (1885).



Ch. GRAUX,
minister van Financiën (1884),
groote verdediger der stichtingswet
van de N. M. V. B.

» als de spoorweg, is het redelijk dat het karakter van openbaren » dienst de eerste plaats inneemt » (1).

De bedrijvigheid die de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen sedert vijftig jaar ontwikkelt en waarvan wij de bijzonderste feiten willen schetsen, bewijst in hoever het oordeel van minister Graux gegrond was.

II. — WAT HEBBEN DE VIJFTIG JAREN WERKING DER N. M. V. B. GEGEVEN ?

1° Hoe is de wet ontstaan ?

Hoe is de wet waarbij het nieuw organisme gesticht werd er in geslaagd de zoeven uiteengezette principieën en strekkingen te verwezenlijken ?

Op een geheel origineele manier, zoo wel van juridisch als van financieel standpunt uit.

De h. Bischoffsheim, senator en gewezen directeur van de Nationale Bank, en de h. Wellens, inspecteur-generaal bij het beheer van Bruggen en Wegen, hebben de definitieve formule opgesteld. In October 1875 reeds lieten zij een brochure verschijnen waarin de stichting werd voorgesteld van een Nationale maatschappij van buurtspoorwegen, waarvan wij de groote trekken in de organieke wet der Buurtspoorwegen terugvinden.

Het dient gezegd dat, vóór dien datum, nog andere ontwerpen het licht gezien hadden. In 1860 deed de h. Nelemans, vergunninghouder van een spoorweg in België, na grondige studie van de zaak, het voorstel een vereeniging tot stand te brengen van de gemeenten, de provinciën, den Staat en de particulieren (2) om het net der Buurtspoorwegen te verwezenlijken. Andere ontwerpen, steunende op soortgelijke opvattingen, werden ook opgemaakt door M. Houba, M. Frederickx en M. de Laveleye, professor aan de Universiteit te Luik. Het is dan ook niet heelemaal juist te zeggen, zooals sommigen wel eens beweerden, dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen gecalqueerd werd op het type van het Gemeentekrediet van België, hetwelk bij koninklijk besluit dd. 8 Decem-

(1) Kamer der Volksvertegenwoordigers, 13 Mei 1884, blz. 1257.

(2) Zie verklaring van M. De Bruyn, Kamer der Volksvertegenwoordigers. Vergadering van 9 Mei 1884, blz. 1205.

ber 1860 opgericht werd. Ongetwijfeld heeft men zich, bij de beraadslagingen die volgden, laten leiden door de principes van die inrichting, evenals door de principes vervat in de stichtingswet der Nationale Bank van België dd. 5 Mei 1850. Zulks is heel goed aan te nemen, te meer daar de h. Bischoffsheim, mede-opsteller van de brochure van 1875, sedert 1850 directeur was geweest bij de Nationale Bank en mede behoorde tot de stichters van het Gemeentekrediet van België, waarvan hij later beheerder werd.

Hoe het ook zij, er werd een commissie van de buurtspoorwegen aangesteld bij ministerieele besluiten van 18 Juni 1880 en 26 Januari 1881, ondertekend door twee groote ministers met name Sainctelette en Graux. Die commissie aarzelde niet om zich dadelijk met de gevolgtrekkingen van het verslag der hh. Bischoffsheim en Wellens te vereenigen.

Op 12 Mei 1882 werden een memorie van toelichting, ondertekend door den minister van Financiën Charles Graux, en een wetsontwerp op het bureel van de Kamer der volksvertegenwoordigers neergelegd. Het er in afgelijnde inrichtingsplan kan men aldus samenvatten : vereeniging van publieke lichamen (gemeenten, provinciën, Staat) ; naamlooze vennootschap met om zoo te zeggen een publiek karakter ; gedecentraliseerde en van den Staat onafhankelijke administratie ; onbeperkte duur ; eenige vergunninghouder ; dienst van algemeen belang ; compensatie tusschen goede en slechte lijnen ; zooveel kapitalen als lijnen ; inschrijving der kapitalen per annuïteiten ; overeenstemmende leeningen door den Staat gewaarborgd ; zuinige aanleg en exploitatie ; geest van mutualiteit en onbaatzuchtigheid.

Op 22 Januari 1884 nam de Kamer der volksvertegenwoordigers kennis van het verslag dat, in naam van de middenafdeeling, door den h. Le Hardy de Beaulieu werd uitgebracht. Dit allermerkwaardigst document bevatte een studie der zaak op economisch, technisch, commercieel en financieel gebied en, alhoewel het enkele wijzigingen aan het regeeringsontwerp voorstelde, gaf het aan dit ontwerp zijn volledigen en gezagvollen steun.

Op 9 Mei van hetzelfde jaar werd de algemeene bespreking in de Kamer der volksvertegenwoordigers ingezet met een belangrijke redevoering van den h. De Bruyn. Druk waren de debatten. Tal van sprekers gaven blijk van een grondige kennis der zaak, maar het waren vooral de uiteenzettingen van den minister van Financiën, M. Graux, die, omdat zij de uiting waren van een breedten, klaren en diepen kijk op het vraagstuk, de Kamer voor het ontwerp wonden. Het bleek wel dat minister Graux mocht aanzien worden, zoo-

niet als de maker dan toch als de groote verdediger van de wet. Op al de vragen antwoordde hij op gepaste wijze en met zooveel kennis van zaken en bezonnenheid, ondervinding en wijsheid, dat men van hem niet één enkelen volzin zou kunnen aanhalen die zou ingegeven zijn door politieke vooringenomenheid of economisch dogmatisme. Nu nog, na vijftig jaren praktijk, wanneer een lastige zaak dient opgeklaard, is het telkens tot de parlementaire besprekingen dat men zijn toevlucht neemt met de vaste overtuiging dat het minister Graux is die den te volgen weg aanduiden en de ware oplossing geven zal.

Trouwens, wanneer het er voor de Kamer der volksvertegenwoordigers op aankwam over het geheel van het wetsontwerp te stemmen, was er, den 17ⁿ Mei 1884, slechts één ongunstige stem op 85.

Op 28 Mei 1884 werd, na verslag van den h. Biart en minder uitvoerige doch zeer belangwekkende besprekingen, ook in den Senaat de nieuwe wet aangenomen. Den zelfden dag werd ze door koning Leopold II afgekondigd.

«Zelden», zegde de h. Rolin in het Wetgevend comiteit, «vindt men in een parlementair werk een samentreffen van verklaringen die het gedacht van den wetgever beter verduidelijken» (1).

En dat is werkelijk zoo.

Het bleef nu af te wachten of die wet al dan niet vruchten zou afwerpen. Zou men, zooals een parlamentslid het voorspelde, in België niet meer dan 1.600 kilometer buurtlijnen aanleggen en zou, naar de verklaring van een economist, wiens bevoegdheid onbetwistbaar was, de wet een doode letter blijven? Moest men daarentegen vertrouwen in haar doelmatigheid, evenzeer als de voornaamste voorstanders van die gedachte? De toekomst zou het ons leeren.

Hoe het ook zij, een jaar na de aanneming der eerste wet, werd door toedoen van den nieuwen minister van Financiën, M. Beernaert, door de Kamers een herziene en licht gewijzigde wettekst op de vergaderingen van 5 en 20 Juni 1855 besproken en in dato 24 Juni 1885 aangenomen. De grondvesten der oorspronkelijke wet bleven onaangeroerd. Aan geen enkel der principen van die wet, welke trouwens met een zeldzame eenparigheid van stemmen en in een geest van vaderlandsliefde aangenomen was, werd iets veranderd.

De wonderen door de locomotief verricht hadden toen eenieders vertrouwen gewonnen. Het was het modern tuig bij uitstek. Het luidde een nieuw tijdperk in voor de menschheid en de h. Biart,

(1) Vergadering van 7 Augustus 1896.

verslaggever in den Senaat, sprak er over in lyrische bewoordingen :

« De stoom... Hij is de ziel van handel en nijverheid, hij regelt » den stand der geldmarkt, hij drukt op het crediet en stelt het de » wet; in een woord, hij draagt grootendeels bij tot het vaststellen » van den socialen en economischen toestand der verschillende lan- » den en aan het volk dat hem oordeelkundig en met doorzicht wist » toe te passen op de verscheidene takken der nationale bedrijvig- » heid, verschaft hij welvaart, vooruitgang en grootheid » (1).

Die rhetorische uitlating bevatte nochtans een grond van werkelijkheid. Men had het kunnen vaststellen door de ontwikkeling der groote spoorwegen, maar zou zulks ook het geval zijn voor het net der buurtspoorwegen?

Ten slotte, welk regime had men dit laatste opgelegd en welke onmiddellijke uitslagen verwachtte men er van?

2° Welk was het nieuw regime dat voor het nieuw net in het leven geroepen werd?

In die nieuwe wet, stoutmoedig nochtans door tal van nieuwigheden, was alles maat, evenwicht en juiste verhouding.

Daar ze reeds herhaalde malen, zoo in België als in het buitenland, in alle bijzonderheden bestudeerd werd, zal ze hier slechts in enkele harer modaliteiten uiteengezet worden.

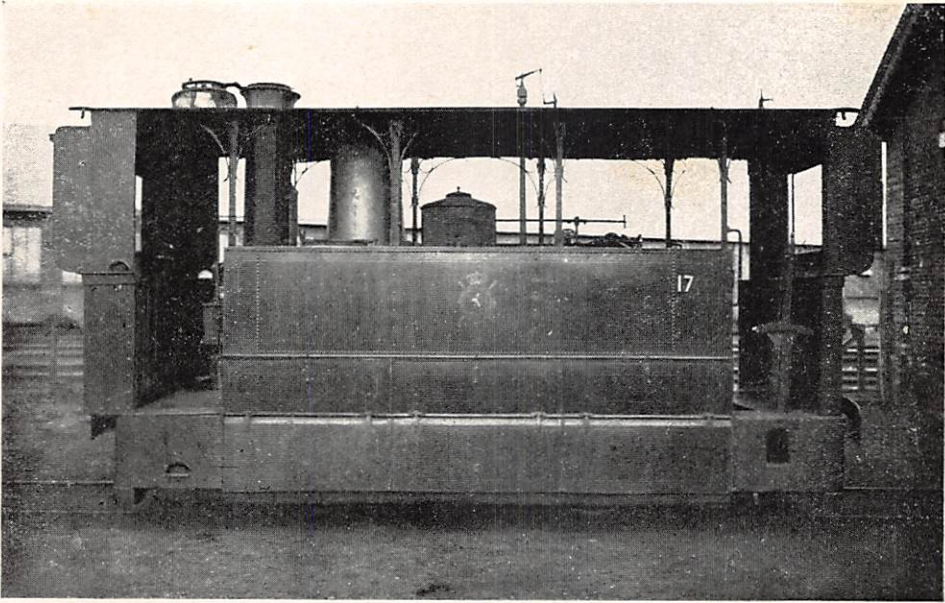
Gansch het complex van schikkingen en bepalingen der nieuwe wet steunt op één grondbeginsel: den dienst van het algemeen belang. Voortaan mogen in België geen misdeelde streken meer bestaan wegens hun topografische of demografische ligging, gansch het land moet van moderne en goedkoope vervoermiddelen kunnen genieten.

Het daartoe geschapen nieuw organisme kreeg een nieuwe taak te vervullen. Nieuw was de Nationale Maatschappij, niet alleen in haar aard en haar inrichting, maar ook in haar methodes. Het was dan ook dikwijls moeilijk het mechanisme er van voor te stellen aan de mandatarissen van gemeenten en provinciën, die een besluit moesten nemen en verbintenissen voor lange jaren hadden aan te gaan.

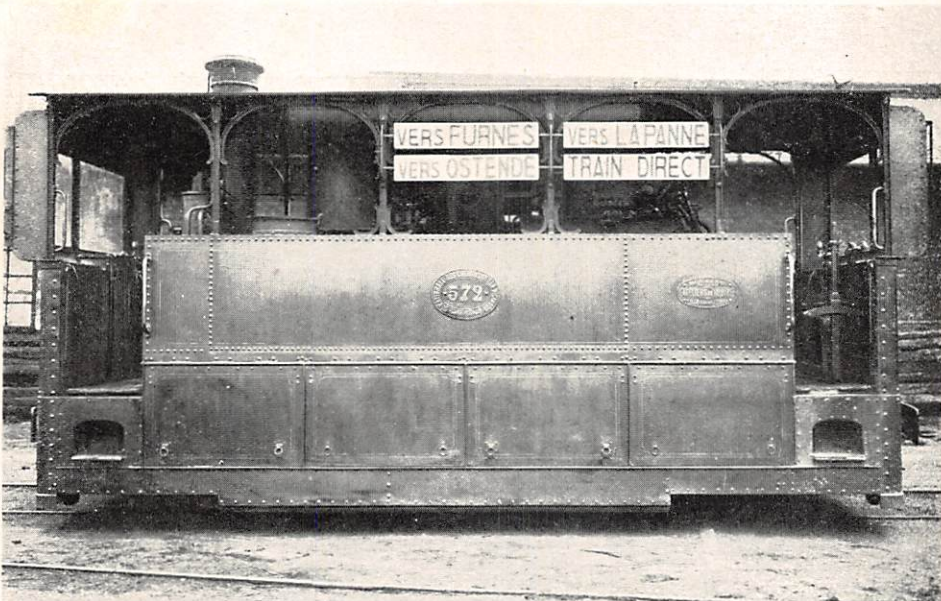
Reeds de juridische vorm zelf van de instelling was van ongewonen aard.

De Nationale Maatschappij was wel een naamlooze vennootschap

(1) Senaat, 26 Mei 1884, bescheid n° 72, blz. 30.



Oud type van locomotief (12 ton).



Nieuw type van locomotief (27 ton).

met een industrieel doel, zooals men het noodig achtte in de statuten te bepalen, maar het was tevens een cooperatief van openbare besturen, gesticht om, zonder winstbejag, een openbaren dienst te verzekeren, met onbeperkten duur, die in feite over een monopolium beschikte en die slechts door een wet kon ontbonden worden. Het was dus een tot dan toe onbekend type dat geschiedkundigen der economische wetenschappen hebben aanzien als een der eerste maatschappijen van gemengd economischen aard.

Ook het financieel regime was nieuw. Aangezien de provinciën en gemeenten slechts over jaarlijksche inkomsten beschikten, hadden de hh. Bischoffsheim en Wellens voorgesteld en had de wetgever besloten, dat de inschrijvers van kapitalen hun aandeelen zouden afbetalen in negentig annuïteiten, die den interest en de aflossing van het kapitaal omvatten.

Ten einde over de noodige gelden voor den aanleg der lijnen te beschikken, was de Nationale Maatschappij harerzijds gemachtigd tot het aangaan van door den Staat gewaarborgde leeningen.

In geen enkel geval konden de aandeelhouders verantwoordelijk gesteld worden voor meer dan het bedrag hunner ingeschreven annuïteit. In geval van verlies zou het reservefonds der Nationale Maatschappij tusschenkomen.

Wanneer het echter zeer goed renderende lijnen gold, dan zou niet alleen de annuïteit door de winst gedekt worden, maar dan zou ook een tweede dividend uitgekeerd worden, zoodanig dat sommige aandeelhouders, zonder iets te moeten uitgeven, niet alleen eigenaars zouden worden van de buurtlijn maar zelfs nog een tweede dividend zouden trekken. Daarin juist bestond de geniale verwezenlijking van de auteurs der wet, waarvan minister Graux de mogelijkheden met een meesterlijke scherpzinnigheid uiteengezet heeft.

Het dient gezegd dat de gemeenten aandeelhoudsters, daar zij slechts verbintenissen aangingen voor de lijnen waarin zij rechtstreeks geïnteresseerd waren, op voorhand het waarschijnlijk rendement dier lijnen kenden en maar hoefden in te schrijven met kennis van zaken en in zoover de toekomst van een welgekende streek en bevolking zulks vergde. Voor de provincie, anderzijds, geïnteresseerd in het gezamenlijke van de op haar grondgebied gelegen lijnen, en meer nog voor den Staat, inschrijver van bijna de helft van het kapitaal van al de lijnen, bestond er compensatie tusschen de goed renderende lijnen en deze met geringe opbrengst, derwijze dat die algemeene aandeelhouders op het einde van elk dienstjaar slechts het verschil te betalen hadden tusschen de som der ingeschreven annuïteiten en de som der dividenden uitgekeerd voor het geheel van de provincie of van het land.

Het beginsel van mutualiteit tusschen al de lijnen — waarvan elk haar eigen kapitaal en haar afzonderlijke rekening bezit — kwam nog in toepassing door het aanleggen van een reservefonds, voortkomend uit de afnemng van $\frac{3}{8}$ op het tweede dividend der goede lijnen en bestemd om de verliezen te dekken op de exploitatie van de minder goede lijnen, die vooral aangelegd werden met het oog op het onrechtstreeksch voordeel dat de bediende streek er zou uit trekken.

Benevens de zorg om de gemeenten niet te betrekken in ondernemingen die hun mandatarissen niet zouden kunnen waardeeren en gedurig controleeren (bezorgdheid die blijkt uit de schikkingen op financieel gebied welke wij hiervoren in 't kort hebben uiteengezet), kwam ook nog in al de besprekingen van de commissiën en van het parlement een andere bekommernis tot uiting, namelijk om den spoorweg, die reeds in een moeilijken toestand verkeerde, te beschermen tegen alle concurrentie die ruïneerend zou zijn, maar niet tegen een normale concurrentie waarbij een streek baat zou vinden.

Met dat doel bevat de wet twee artikels waarbij aan den Staat het recht wordt voorbehouden om de buurtlijnen te vergunnen en om hun tarieven te controleeren.

Het regime der vergunningen werd bepaald als volgt : « De » buurtspoorwegen worden vergund bij koninklijk besluit. Zij worden vergund aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen » (1).

Ten einde er zich van te verzekeren dat de aan de Buurtspoorwegen verleende vergunningen aan den spoorweg geen groot nadeel zouden toebrengen, of ten minste dat de veroorzaakte schade een tegenhanger zou vinden in het voordeel dat de bevolking zou genieten bij den aanleg van een nieuwe lijn, nam men de voorzorg het verleenen van elke vergunning te laten voorafgaan door een zoo lange reeks studiën, plannen-opmakingen en onderzoekingen, dat men a priori zeggen mag dat geen enkele buurtlijn werd vergund die aan den grooten spoorweg bijzonder nadeel zou kunnen berokkenen.

Er dient overigens met nadruk op gewezen dat het beheer der staatsspoorwegen meer dan eens geacht heeft te moeten erkennen dat de aanbrengrst van vervoer door de buurtlijnen belangrijk is (2).

Ten slotte, wat het exploitatieregime betreft, heeft de wetgever, handelende met een wijsheid waarvan vijftig jaren ervaring de waarde in het licht gesteld hebben, zich uitdrukkelijk onthouden iets

(1) Wet van 28 Mei 1884, artikel 2.

(2) C. DE BURLET. « Les Chemins de fer vicinaux en Belgique », blz. 37.

te omschrijven. Het is de Nationale Maatschappij zelf, daar zij alleen goedkoop vervoer heeft te verzekeren, die moet beslissen, naar gelang van omstandigheden, welke de vorm der exploitatie zal zijn : verpachting of rechtstreeksche exploitatie. Die merkwaardige afwezigheid van economisch dogmatisme, die geest van onderwerping aan het feit, wijzen op de diepgaande wetenschap en de bezonnenheid van minister Graux. Het verleden heeft bewezen welke kracht en lenigheid zulk realisme aan de wet op de Buurtspoorwegen heeft gegeven, en ook de toekomst zal dit bevestigen.

Een enkele belangrijke beperking werd op gebied van exploitatie aan de vrijheid der Buurtspoorwegen toegebracht : in artikel 6 der stichtingswet wordt ze aldus bepaald : « De tarieven worden » geregeld door de Nationale Maatschappij, onder goedkeuring van » de Regeering ; de Regeering heeft echter steeds het recht de » verhooging er van te eischen of de verlaging er van te verbieden ».

Die beperking werd opgelegd door den wetgever van 1884, die nog onder den indruk was van de hooge kosten der overneming van de groote spoorwegen en ten zeerste bezorgd was om het net van den Saat, dat grootendeels ééngemaakt was, van den ondergang te redden. Reeds in den tijd toen de twee spoorwegnetten geen anderen concurrent kenden dan dien der waterwegen, lokte die schijnbaar te duchten beperking critiek uit vanwege talrijke economisten.

Gelukkig werd ze met gematigdheid toegepast, zooals de eerste directeur-generaal der Nationale Maatschappij erkende waar hij schreef : « De ernstige geschillen inzake tarieven tusschen de Regeering en de Nationale Maatschappij worden steeds zeldzamer » (1).

Ziedaar het kader waarin het nieuw organisme geroepen was om zich te bewegen en zijn bedrijvigheid te ontplooiën.

3° Wat hebben de tien eerste jaren activiteit opgeleverd ?

Niet lang na de afkondiging der wet van 28 Mei 1884 werden de leiders van de Nationale Maatschappij bij koninklijk besluit aangesteld. Op 9 Juni 1884 werden door den koning benoemd : de h. Georges Montefiore-Levi, senator, te Brussel, tot voorzitter van den raad van beheer, de h. François Wellens, inspecteur-generaal bij het beheer van Bruggen et Wegen, tot ondervoorzitter, en de hh. Léon De Bruyn, kamerlid, Arthur Du Bois, beheerder van de

(1) C. DE BURLET. « Les Chemins de fer vicinaux en Belgique », blz. 44.

Staatsspoorwegen, en Maurice Urban, hoofdingenieur van den « Grand Central belge », tot beheerders. Op 22 Juli nam de h. Montefiore-Levi ontslag (1) en op 5 Augustus daaropvolgend verschenen de koninklijke besluiten waarbij de h. Léon De Bruyn als voorzitter werd aangesteld, de h. A. du Roy de Blicquy, eere-ingenieur van Bruggen en Wegen, als beheerder en de h. Constantin de Burlet, ingenieur van 1^{ste} klas van Bruggen en Wegen, als directeur-generaal van het nieuw organisme, met den voorloopigen titel van directeur.

De eerste vergadering van den raad had plaats op 29 Augustus 1884, in aanwezigheid van den h. Beernaert, minister van Landbouw, Nijverheid en Openbare Werken.

Wanneer men het door den raad van beheer in Mei 1886 voorgedragen verslag doorbladert, betreffende het eerste maatschappelijk dienstjaar, dat tot einde December 1885 loopt, dan wordt men door een feit getroffen.

Terwijl het besluit tot vergunning der lijnen Oostende-Nieuwpoort (20 km.), Antwerpen-Hoogstraeten (38,5 km.), Andenne-Eghezée (19,3 km.), Melreux-Laroche (20 km.), en Poix-St-Hubert (6,2 km.) van 27 Maart 1886 gedagteekend was, waren twee lijnen, namelijk Oostende-Nieuwpoort en Antwerpen-Hoogstraeten, reeds sedert 15 Juli en 15 Augustus 1885 in exploitatie gesteld. Zulks bewijst genoeg welken spoed de openbare besturen aan den dag legden om het ontworpen werk te verwezenlijken en met welken ijver de Nationale Maatschappij aan het werk gegaan is.

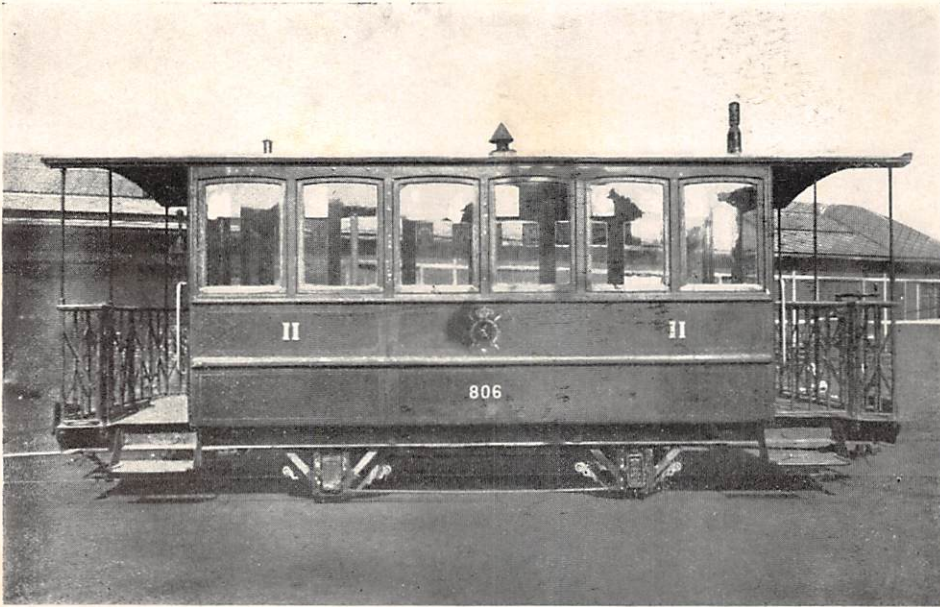
Nog een bewijs daarvan vindt men in dezen zin van het eerste verslag : « Op dit oogenblik (Mei 1886) zijn we in het bezit van de » plans voor 771 kilometer buurtlijnen ».

Op 31 December 1889, na vijf jaar arbeid, zijn 704,2 km., zegge 35 lijnen, in exploitatie, 104,5 km., d.i. 5 lijnen, in aanleg en zijn 45 andere lijnen met een lengte van 789,9 km. in aanmerking genomen. Het kapitaal tot aanleg der lijnen bedraagt reeds 33.552.000 frank.

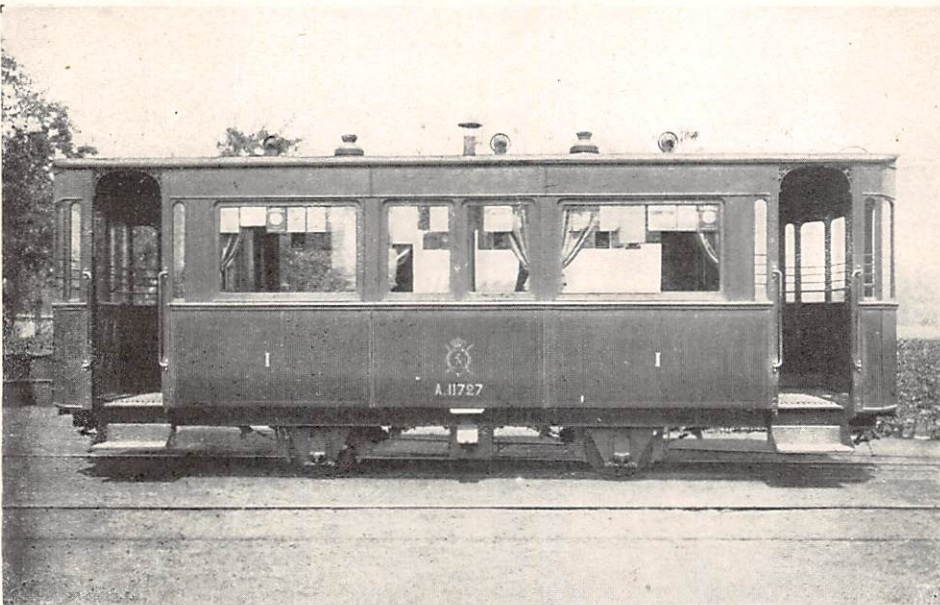
Voor 2.485.401 trein-kilometer bedraagt de ontvangst 2 miljoen 196.980 frank en de gemiddelde exploitatiecoëfficiënt is 73,28. Voor de eerste maal komt zich bij de exploiteerende maatschappijen een intercommunale maatschappij voegen die de exploitatie van de lijn Hooglede-Thielt waarneemt.

Deze is een vereeniging samengesteld uit vertegenwoordigers van de door die lijn bediende gemeenten die er aan gehouden hebben zelf te waken over de goede economische en financieele rendee-

(1) Wegens de verandering van ministerie.



Oud type van aanhangrijtuig (stoomdienst).



Nieuw type van aanhangrijtuig (stoomdienst).

ring van haar exploitatie, waarbij zij geïnteresseerd zijn als aandeelhoudsters of als toekomstige eigenaars en als exploitatie-overneemsters.

Vijf jaren later, op 31 December 1894, na 10 jaar bestaan, heeft de Nationale Maatschappij de vergunning bekomen van 66 lijnen met een gezamenlijke lengte van 1.341,5 km. waarvan 62 lijnen, 1.249,3 km. beslaande, in exploitatie zijn. Bovendien is de inaanmerkingneming bekomen van 84 andere lijnen, die 1.424 km. omvatten. Het kapitaal voor den aanleg der lijnen bereikt 64.033.000 frank. Zoodat de uitgestrektheid van het net sedert 1889 bijna verdubbelde en dat het tempo van aanleg dus geenszins vertraagde. De ontvangst belooft 5.343.390 frank voor 5.802.132 afgelegde kilometer, wat, in verhouding tot de geëxploiteerde lengte, een verhooging van ongeveer 40 t. h. op de cijfers van 1889 vertegenwoordigt en de gemiddelde exploitatiecoëfficiënt daalt met ongeveer drie punten, waardoor hij op 70,57 komt te staan.

Het spreekt vanzelf dat men niet gedraald heeft om vooral den aanleg van de meest rendeerende lijnen aan te vragen en dat de eerste tien jaren een buitengewoon bloeitijdperk zijn geweest, tot heilzame beschaming der pessimisten.

Maar een nieuw middel van vooruitgang zal door de Nationale Maatschappij toegepast worden. De lijnen met elektrische tractie van het zoogenaamd « luchtkabel »-systeem zijn in Amerika opgekomen. De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zal de eerste zijn om den aanleg van een elektrische lijn in België zooniet te verwezenlijken, dan toch te bestudeeren en te bewerken. Zij zal de eerste zijn althans om op een bestaande lijn de stoomtractie door de elektrische te vervangen.

Ziedaar de balans der eerste tien jaren werkzaamheid van een organisme waarvan sommigen gemeend hadden dat het niet met genoeg levenskracht bezielde was.

Intusschen hadden zich in den schoot van den raad van beheer wijzigingen voorgedaan. De h. voorzitter De Bruyn was bij koninklijk besluit van 26 Augustus 1888 benoemd tot minister van Landbouw en Openbare Werken. Van dat oogenblik af was het de ondervoorzitter, de h. Wellens, die het voorzitterschap ad interim waarnam.

Slechts den 24ⁿ Mei 1889 werd de h. Victor Fris, advocaat, kamerlid, bij koninklijk besluit tot voorzitter van de Nationale Maatschappij aangesteld. Hij is het die, steunende op de bedrijvigheid van de administratie, bestuurd door haar bedreven directeur-generaal, den h. C. de Burlet, tot bij het uitbreken van

den oorlog de merkwaardige uitbreiding van het net der Nationale Maatschappij leidde.

Wij zullen verder zien op welke wijze hij zich van die zware taak kweet.

4° Hoe heeft het net der N. M. V. B. zich van 1894 tot 1914 ontwikkeld ?

a) **Het elektrisch net.** — Bij de inbedrijfstelling van de geëlectrificeerde lijn Brussel (Rouppelaars)-Kleine-Hut, op 1 October 1894, vermoedde men niet welke belangrijke rol de elektrische tractie in de ontwikkeling der Buurtspoorwegen in een zeer nabije toekomst vervullen zou.

De gematigde bewoordingen van het verslag van 1894 toonen op juiste wijze aan wat men van het nieuw tractiestelsel meende te mogen verwachten : « De stoomtractie op de buurtspoorwegen wordt door dit laatste stelsel slechts nuttigerwijze vervangen op de lijnen met, hoofdzakelijk, druk verkeer, waarvoor dus lichte treinen (één of twee rijtuigen), maar met talrijke afritten, noodig zijn. Dat voordeel valt nog meer op wanneer, voor een dergelijken dienst, het profiel van de lijn zeer onregelmatig is... De treinen zijn samengesteld uit een electromotorvoertuig 2^{de} klasse (35 plaatsen) en een aanhangrijtuig, gemengd 1^{ste} en 2^{de} klasse (43 plaatsen)... ».

Ziedaar hoe men de zaken in 1894 beschouwde.

Wegens de betrekkelijk hoge aanleg- en inrichtingskosten diende natuurlijk met een wijze traagheid te werk gegaan.

De stadsagglomeratiën drongen er echter spoedig op aan om door elektrische lijnen bediend te worden. In 1898 reeds telde de Centre (La Louvière) 20 kilometer elektrische lijnen en vanaf 1899 werd de stoomtractie door de elektrische tractie vervangen op de lijnen in de omgeving van Charleroi, zoodat in 1904 97 kilometer elektrische lijnen in exploitatie waren. De lijnen Luik-Tilleur-Hollogne-aux-Pierres en Rocour, en Gent-Meirelbeke waren ook op dien datum elektrisch toegerust.

De uitslagen bekomen op dat net, dat nauwelijks 3,82 t. h. van de door de Nationale Maatschappij geëxploiteerde lijnen (2.536 km.) vertegenwoordigt, zijn werkelijk merkwaardig vermits in 1904 de elektrische tractie 3.330.700 trein-kilometer aflegt, d.i. nagenoeg 22 t. h. van den totalen afgelegden afstand op gansch het net, en bij de 20 t. h. der totale ontvangsten oplevert.

Dat bewijst hoezeer men zich aangemoedigd voelde om de aangenomen politiek voort te zetten.



G. MONTEFIORE-LÉVY,
senator, voorzitter (1884).



L. DE BRUYN,
volksvertegenwoordiger,
voorzitter (Augustus 1884-Augustus 1888).



V. FRIS,
senator,
voorzitter (Mei 1889 tot Juni 1913).

Er dient bovendien opgemerkt dat, sedert 1894, de uitgestrektheid van het gansche net verdubbeld is en dat in 1904 de gezamenlijke vergunningen 139 lijnen omvatten, zegge 3.430 kilometer bestaande uit 515 kilometer in aanleg en 379 kilometer aan te leggen, buiten de geëxploiteerde lijnen. Bovendien werden 109 nieuwe lijnen, met een lengte van 1.651 kilometer, door de Regeering in aanmerking genomen.

Het kapitaal dier lijnen bedraagt 196.830.000 frank.

Op dat tijdstip reeds, ontstaat bij het publiek een trouwens zeer gewettigde voorliefde voor de elektrische tractie.

Men begint ook, in de steden ten minste, de eerste uitingen waar te nemen van het toen nog zoo weinig gerechtvaardigd misprijzen waarmede de ontevreden en de belanghebbende concurrenten de stoomtractie zullen bejegenen, met er de elektrische tractie tegenover te stellen. Deze laatste ondergaat trouwens, enkele jaren later, hetzelfde lot en moet, in de opvatting van diezelfde critiekers, het onderspit delven tegenover het vervoer per autobusrijtuig, in afwachting dat, bij het verschijnen van een of ander nieuw verkeersmiddel, dit laatste op zijn beurt door hen onder de verouderde om niet te zeggen nuttelooze zaken gerangschikt worde.

Wat moet de N. M. V. B. dan ook doen? Zal zij zich niet bepalen tot de uitbreiding der elektrische tractie in de stedelijke en voorstedelijke centra, terwijl zij voortaan van de stoomtractie zal afzien? Ofwel, zal zij den aanleg van haar stoomnet vastberaden doorzetten terzelfderijd als zij de ontwikkeling van het opkomend elektrisch net zal bevorden?

Electrisch net.

Jaren	Geëxploiteerde kilom.	T. K.	Ontvangsten	Ontvangsten	
				per T. K.	per geëxploiteerden Km. Gemiddeld cijfer
1894 . . .	11,10	181 193	195.280	1,08	24.410
1899 . . .	31,13	974.806	698.700	0,716	25.260
1904 . . .	97,03	3.330.698	2.214.436	0,665	25.991
1909 . . .	241,57	8.426.256	4.752.813	0,56	22.726
1913 . . .	409,80	15.040.804	8.364.804	0,56	24.197

Men oordeele er over door het nagaan der vergelijkende uitslagen voor de jaren 1904 tot 1913. Om volledige en normale dienstjaren te vergelijken moeten wij onze opgave sluiten met het jaar 1913, liever dan met het volgende, omdat dit, wegens de gebeurtenissen van den oorlogstijd, slechts abnormale en onvolledige gegevens opleveren zou.

Van 1904 tot 1909 stijgt het aantal geëxploiteerde kilometers van het electrisch net van 97 kilometer tot 241 kilometer, zegge een toename van 29 kilometer per jaar. Die toename gaat in nog sneller tempo tusschen 1909 en 1913, want op laatstgenoemden datum bereikt het net 410 kilometer, wat de gemiddelde jaarlijksche toename op 42 kilometer brengt. Ondertusschen groeit de gezamenlijke uitgestrektheid van het net aan en klimt van 2.536 kilometer in 1909 tot 4.094 kilometer in 1913, wat een vermeerdering van 204 kilometer per jaar tot in 1909 en van 134 kilometer per jaar in den loop der volgende jaren vertegenwoordigt. Het is dus een feit dat de aanleg van het stoomnet, alhoewel op actieve wijze doorgevoerd, toch een zekere vertraging ondervindt, terwijl het electrisch net zich in een versneld tempo ontwikkelt.

Ziehier de voornaamste uitslagen van dit laatste net :

In 1909 heeft het electrisch net, dat een twintigste (5,50 t. h.) van het gansche net vertegenwoordigt, 8.426.000 treinen-kilometer geleverd, dat is een derde (33,37 t. h.) der prestaties van heel het net, met een ontvangst van 4.752.000 frank, wat nagenoeg een vierde (22,40 t. h.) der totale ontvangst uitmaakt.

In 1913 beslaat de uitgestrektheid van het electrisch net 10 t. h. van heel het net der N. M. V. B. en levert 15.040.000 treinen-kilometer, zegge 42,37 t. h. van het totaal der afgelegde kilometer, met een ontvangst van 8.360.000 frank, d.i. 29,64 t. h. der gezamenlijke ontvangsten.

Gedurende de 4 laatste jaren heeft het electrisch net dus met ongeveer 70 t. h. toegenomen, terwijl het aantal treinen-kilometer gestegen is met 77 t. h. en de ontvangsten met nagenoeg 76 t. h. Dit zijn voorzeker indrukwekkende cijfers.

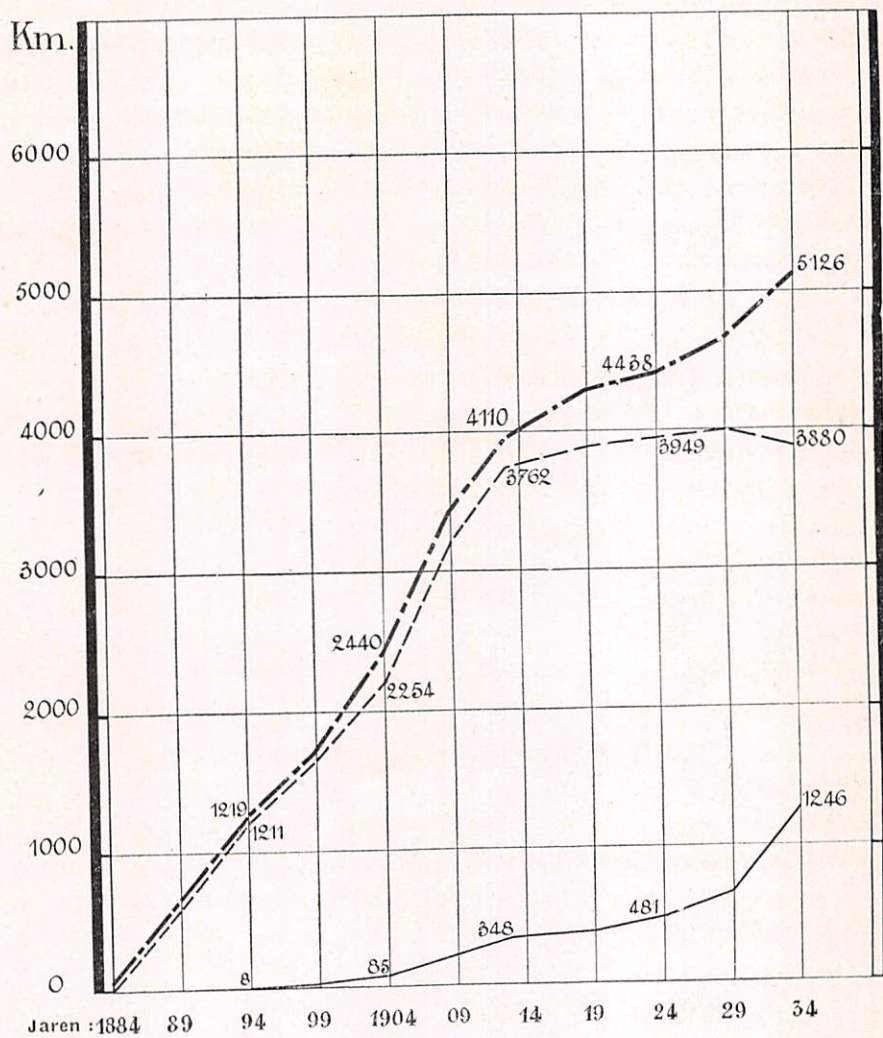
Anderzijds bemerken wij dat de ontvangst per electrischen trein-kilometer, die in 1899, fr. 0,71 bedraagt, in 1913, tot fr. 0,56 achteruitloopt.

Zoo ook daalt de ontvangst per geëxploiteerden kilometer electrische lijn, die in 1899 25.260 frank en in 1904 25.991 frank bedraagt, tot 24.197 frank in 1913.

Het is licht te begrijpen dat bij de toeneming van het aantal treinen op de electrische diensten en naarmate het net meer nieuwe

Gemiddelde geëxploiteerde lengte der spoorlijnen

Totaal... .. — — — — —
 Stoom en automotrices - - - - -
 Electriciteit —————



lijnen van mindere opbrengst omvat, het financieel rendement per trein-kilometer in dezelfde verhouding afneemt. Zulks neemt echter niet weg dat de algemeene uitslagen van de elektrische tractie merkwaardig zijn, te meer daar de uitgaven voor het rollend materieel, dat steeds verbeterd en gemoderniseerd wordt, meer lasten medebrengen. Ware de oorlog niet uitgebroken, dan zou het elektrisch net ongetwijfeld in zeer weinige jaren de uitbreiding, die het thans heeft, bereikt hebben.

b) **Het stoomnet.** — De ontwikkeling van het elektrisch net — hoe belangwekkend en hoe spoedig doorgezet ook — kan echter onze aandacht niet afleiden van de aanzienlijke uitbreiding die de stoomtractie intusschen, wil zeggen van 1894 tot 1913, nam. Bij beschouwing van de hoogeraangehaalde vergelijkende cijfers kon men er zich reeds gedeeltelijk rekenschap van geven; enkele gegevens zullen dan ook volstaan om dat overzicht te volledigen.

Het volbrachte werk wordt door de volgende schematische voorstelling weergegeven :

Stoomnet.

Jaren	Geëxploiteerde kilom.	T. K.	Ontvangsten	Ontvangsten	
				per T. K.	per Km. lijn Gemiddeld cijfer
1894 . . .	1238,2	5.620.938	5.148.108	0,92	4380
1899 . . .	1713,4	7.263.883	8.115.159	1,11	5013
1904 . . .	2439,0	11.815.190	11.319.720	0,96	4946
1909 . . .	3317,2	16.819.512	15.475.395	0,92	4861
1913 . . .	3826,5	20.453.733	19.836.685	0,97	5296

Wil zeggen dat binnen een tijdsverloop van 19 jaren, de Nationale Maatschappij 2.588 kilometer stoomlijnen aangelegd en in bedrijf gesteld heeft, met gemiddeld 95 kilometer per jaar tusschen 1894 en 1899, 145 kilometer per jaar van 1899 tot 1904, 175 kilometer per jaar van 1904 tot 1909 en 127 kilometer per jaar van 1909 tot 1913. De grootste krachtsinspanning werd geleverd tusschen 1904 en 1909, zoodanig dat wanneer men aan de 175 km. 6 stoomlijnen die telken jare in bedrijf werden gesteld de 28 km. 9

electrische lijnen die binnen hetzelfde tijdperk werden aangelegd toevoegt, men vaststelt dat het net te dien tijde met gemiddeld 204 km. 5 per jaar uitgebreid werd. Dergelijk gemiddelde werd overigens naderhand niet meer bereikt.

Van 1909 af bemerkt men integendeel een vertraging in het aanleggen van de stoomlijnen, die trouwens met de kenmerkende ontwikkeling van het electrisch net samenvalt.

Men zou zich nochtans niet moeten inbeelden dat de bedrijvigheid van het stoomnet afneemt. Zij houdt niet enkel stand, maar zij neemt toe in grootere mate dan deze der toeneming van het net zelf. Inderdaad, daar de geëxploiteerde stoomlijnen in 1894 en in 1913 een totaal vormen van 1.238 kilometer en 3.826 kilometer, zou het aantal afgelegde treinen-kilometer, naar die verhouding, in 1913 een weinig meer dan het driedubbele van 1894 moeten bedragen; welnu het bedraagt veel meer, daar het van 5.620.938 in 1894 stijgt tot 20.453.733 in 1913, terwijl de ontvangst bijna viermaal grooter is geworden, gaande van 5.148.108 frank (1894) tot 19.836.685 frank (1913).

De ontvangst per trein-kilometer gaat van fr. 0,92 in 1894 tot fr. 1,11 in 1899, fr. 0,93 in 1904, fr. 0,92 in 1909 en stijgt tot fr. 0,97 in 1913, wat op dien datum een verschil in meer van fr. 0,41, in verhouding tot de ontvangst der electrische tractie, uitmaakt. Ten slotte zien wij dat de uitslag per geëxploiteerden kilometer stoomlijn geenszins verslecht naarmate het net meer uitbreiding neemt.

Dat zijn dus geen teekenen van verval voor de stoomtractie. Rond het jaar 1913 heeft men nochtans, evenals zulks voor de groote spoorwegen het geval was geweest in 1884, den indruk dat het grootste gedeelte der buurtlijnen met stoomtractie aangelegd is.

Op dat oogenblik vermoedt niemand de ontzettende ramp die de wereld gedurende meer dan vier jaar in een reusachtig slagveld zal herschepen en de gansche economie in zulke mate ontredderen dat men wellicht nu nog niet de gevolgen ervan ten volle overzien kan.

De schoone jaren der stoomtractie zullen weldra voorbij zijn, want na de oorlogsperiode, die buitengewone prestaties had mogelijk gemaakt, zal het publiek, niettegenstaande het advies van technici en economisten, verleid door de nieuwigheid van het automobielvervoer, de meening aankleven dat de stoomtractie haar tijd heeft gehad, en het zal geneigd zijn de electrische tractie op denzelfden voet te stellen.

De tijden van voorspoed zijn voorbij, het gulden tijdperk is ten einde, nieuwe tijden breken aan.

Het is dus wel hier dat het past het tot op dien datum door de N. M. V. B. in België geleverd werk te onderzoeken en, in 't kort, de balans op te maken van wat het land er tot dan toe uit getrokken heeft.

c) **Balans der N. M. V. B. in 1914.** — Op 31 December 1913, na 29 jaren bedrijvigheid, had de N. M. V. B. de vergunning bekomen van 183 spoorlijnen met een uitgestrektheid van 4.892 kilometer. Daarvan waren 159 lijnen, hebbende een gezamenlijke lengte van 4.094,74 km., geëxploiteerd, waaronder 409,80 km. electrisch toegerust waren, omvattende 24 lijnen (268,24 km.) met uitsluitend electrische tractie en 14 lijnen (141,56 km.) met een gemengden dienst (electriciteit en stoom). Het overige gedeelte van het net werd met stoomtractie geëxploiteerd.

Bij de vergunde lijnen waren ook 24 andere lijnen begrepen waarvan 158,86 km. in aanleg en 638,40 km. nog aan te leggen. Bovendien waren 1.522 kilometer, 118 lijnen of vakken beslaande, in aanmerking genomen en 6 andere lijnen wachtten er op, waardoor het algemeen totaal op 304 aangelegde of ontworpen lijnen, met een uitgestrektheid van 6.453,70 km., werd gebracht.

Buiten 506,3 km. lijnen met 1,067 m. spoorwijdte en 38,1 km. lijnen met 1.435 wijdte, is gansch het net op 1 meter spoorwijdte aangelegd.

Het in dienst zijnde rollend materieel vertegenwoordigt een waarde van rond de 58 millioen frank. Het park van het rollend materieel omvat voor de stoomtractie : 751 locomotieven, 2.459 rijtuigen en pakwagens, 7.471 wagens; voor de electrische tractie : 490 motorrijtuigen, 465 aanhangrijtuigen en pakwagens, enkele wagens en 9 benzo-electrische rijtuigen waarvan verder zal gesproken worden in het hoofdstuk van de automotrice.

Het kapitaal voor den aanleg der lijnen bedraagt 370.948.000 frank, waarvan 44,1 t. h. ingescheven zijn door den Staat, 27,9 t. h. door de provinciën, 26,8 t. h. door de gemeenten en 1,2 t. h. door de particulieren. Van de 145 lijnen die in 1913 een volledig exploitatie jaar hadden, hebben 53 een dividend gegeven hooger dan de annuïteit (4,35 t. h.), 52 een dividend hooger dan 2 t. h. en 40 een lager dividend. Er werd aldus 8.032.716 frank aan dividenden uitgereikt, met als gemiddeld procent : 2,82.

Dit procent, dat in 1904 nog 3,21 bedroeg, is sedert 1909 gedaald, daling die haar oorzaak vond in zekere verschijnselen, waaronder namelijk : het stijgen van het arbeidsloon, van den prijs der materialen voor den aanleg der lijnen en van de verbruiksmaterialen. Bovendien werden sommige lijnen gebouwd, meer met het oog op

economische waarde dan op financieele rendearing. Die toestand zette de Nationale Maatschappij er toe aan bij den aanleg der nieuwe lijnen met groote omzichtigheid te werk te gaan en noopte de exploiteerende maatschappijen, aan dewelke bijna heel het net verpacht was, tot het verwezenlijken van besparingen, dikwijls ten nadeele van het onderhoud der lijnen zelf. Hoe het ook zij, de toestand der N. M. V. B. was, bij het uitbreken van den oorlog, zeer bloeiend, daar de voorschotten aan de lijnen met verlies nauwelijks 483.377 frank bedroegen, terwijl het reservefonds 8.256.390 frank bevatte en het voorzieningsfonds over 5.529.083 frank beschikte — en het gold goud-franken.

d) **Economische en sociale uitslagen.** — Men geeft zich zeer zelden een juist gedacht van het werk dat de N. M. V. B. gedurende de dertig jaren die den oorlog voorafgingen verwezenlijkte, en waarbij zij alleen gebruik maakte van de thans zoo misprezen stoomtreinen.

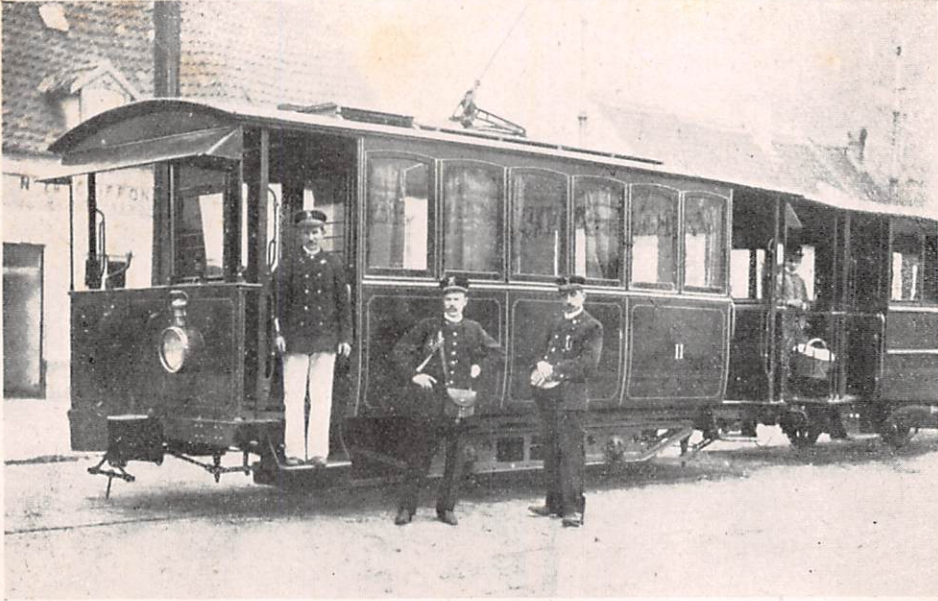
Reeds in het jaar 1900 had de heer Constantin de Burlet, toenmalig directeur-generaal, het nuttig geacht de openbare meening daarover in te lichten door een uitvoerig verslag voorgedragen op het Congres der spoorwegen dat te Parijs gehouden werd.

De buurtspoorweg komt daarin voor als een merkwaardige schepper van rijkdom, een werktuig van economische ontwikkeling, een factor van socialen vooruitgang.

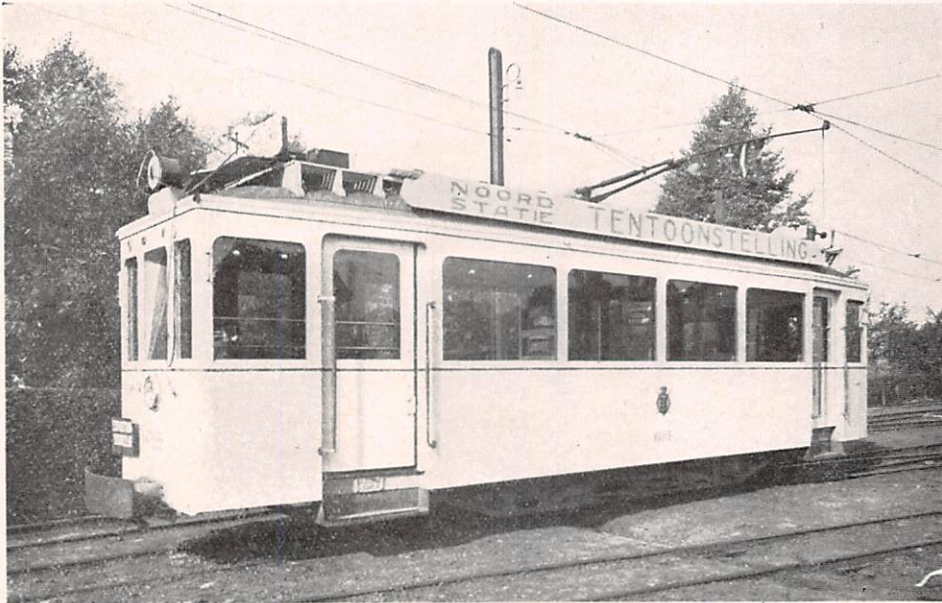
Een beknopt overzicht zal gelegenheid geven om te oordeelen over de vruchten die de gemeenschap uit het aldus verrichte werk getrokken heeft en nog trekt.

Wie denkt nu nog aan de ontzaglijke waardevermeerdering der gronden, in de streken van gansch het land, die door de voor den oorlog (van 1885 af) aangelegde 4.000 kilometer buurtspoorlijnen bediend worden? Het volstond inderdaad dat een ontwerp van buurtspoorweg gekend was opdat de prijzen der gronden dadelijk op aanzienlijke wijze aan 't stijgen gingen. Die stijging bereikte soms 200 t. h. en meer. De aanleg der lijnen bevorderde ook in groote maat het bouwen langsheen de door den buurtspoorweg gevolgde banen, in de dorpen en aan de eindpunten der lijnen in de steden en de nijverheidscentra. Het toenemen der belastingen voortvloeiende uit die dubbele bron was van zulk belang dat het bedrag der annuïteiten, door zekere gemeenten voor den aanleg eener buurtlijn ingeschreven, daardoor gedekt werden.

Stilaan hebben de dichtst bij de steden gelegen dorpen zich niet enkel dank zij het snel vervoer ontwikkeld, maar zij hebben zich door een band van gebouwen vereenigd met de stadsagglomeratie,



Oud type van elektrisch motorrijtuig met twee assen (jaar 1897).



Jongste type van elektrisch motorrijtuig met twee assen (metallick).

die zich op haar beurt heeft uitgezet en haar buitenwijken zoodanig heeft uitgebreid dat de vroegere landelijke dorpen verwoegd zijn geworden door de stedelijke uitbreidingen, waarvan ze nu de nieuwe peripherie uitmaken.

Het voornaamste werktuig van die evolutie was de buurtspoorweg met stoomtractie. Men kan er zich aldus beter dan ooit reken-schap van geven, nu de aanleg der electriche buurtlijnen in minder dan tien jaar gansche agglomeratiën heeft doen ontstaan en aangroeien. Het is dan ook niet overdreven te zeggen dat de schep-pings- en uitbreidingsmogelijkheden die door tal van private tram-weg- autobus- en autovrachtwagenmaatschappijen sedert jaren worden uitgebuit, zelfs niet zouden bestaan hebben indien de Buurtspoorwegen, vooral de zoo versmade buurtspoorwegen met stoom-tractie, hun reusachtig pionierswerk niet verricht hadden. Aan het werk der N. M. V. B. hebben de vervoerondernemingen hun bestaan en hun leefbaarheid te danken; zij hebben niet gearzeld zich ten nadeele van de buurtlijnen in te richten en de ontwikkelen.

De hiervoren vermelde cijfers geven trouwens een denkbeeld van de verandering die de N. M. V. B. in de stedelijke en voorstede-lijke gedeelten van het land heeft kunnen teweegbrengen met slechts 10 jaren te vergen, van 1884 tot 1894, om 1.250 kilometer lijnen aan te leggen, 20 jaren om tot 2.500 kilometer te komen en 29 jaren om een net van 4.100 kilometer, waarvan 410 kilometer electriche lijnen, tot stand te brengen.

Wij moeten ons dan ook beperken tot het bondig schetsen van de rechtstreeksche en onrechtstreeksche voordeelen die landbouw en nijverheid uit de bedrijvigheid der Buurtspoorwegen hebben kunnen trekken. Reeds bij het ontstaan dezer laatste kon men inzien dat aan tal van landbouwexploitatiën, die door het te dure vervoer per as waren uitgeput of in hun voortbestaan waren bedreigd, nieuwe leefkracht zou gegeven worden. Gansche streken kregen een heel nieuw uitzicht dank zij de verbetering der gronden door aanvoer van stadsmest; de kwijnende groententeelt die nu over betrekkelijk snel en goedkoop vervoer beschikte, nam een tot dan toe ongekende uitbreiding; de markten, in de stedelijke centra, zagen hun bedrij-vigheid heropleven, de fooren werden talrijker, de concurrentie deed de prijzen dalen en deed streven naar betere hoedanigheid, nieuwe bebouwingen kwamen tot stand, andere namen een aanzienlijke uitbreiding, zoodanig dat het nieuw vervoermiddel ter zelfder tijd den stoot gaf aan de productie en aan het verbruik. Menig voorbeeld daarvan zou kunnen aangehaald worden: de ontwikkeling van de beetenteelt, namelijk, is klassiek. In de jaren vóór den oorlog

gebeurde het niet zelden dat men per buurtspoorweg het vervoer verzekerde van 600.000 tot 750.000 ton beetwortelen, 300.000 tot 350.000 ton pulp, van 25.000 tot 30.000 ton suiker en het gebeurde dat, op één enkele lijn der Brusselsche omgeving, het vervoer van kruiken melk een dagelijksche lading van 70.000 kilogram bereikte.

Het tot stand komen van de Buurtspoorwegen verwekte een niet geringere heropleving op nijverheidsgebied. Hier ook vielen talrijke uitingen van een grootere activiteit waar te nemen, mogelijk gemaakt door het vervangen van een traag en kostelijk vervoer per as door de stoomtractie : zulks was het geval voor de nijverheid van den steengroevenafval die voor den aanleg van wegen en het vervaardigen van kalk kon gebruikt worden. Men erkende gereedelijk dat die nijverheid niet zou hebben kunnen tot stand komen noch voortbestaan zonder de buurtlijnen. De cijfers zijn welsprekend. Reeds van 1897 af, vervoerde men jaarlijks 150.000 ton steenslag, terwijl dat cijfer in 1912 en 1913 1.025.000 ton bereikte.

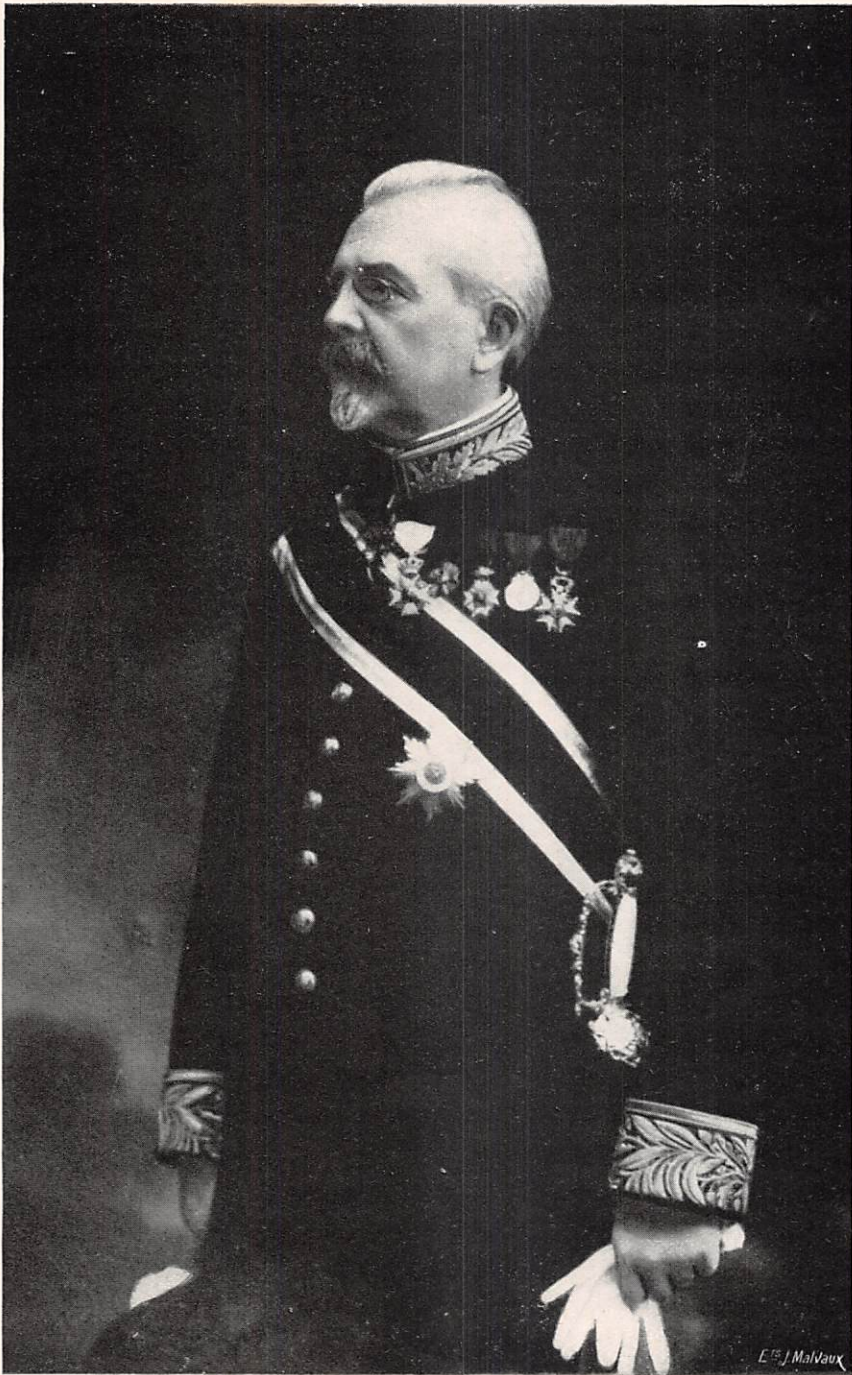
En voor hoeveel andere vakken der industrie viel niet hetzelfde verschijnsel waar te nemen? Zand, steenkool, cement en kalk, fosphaten, krijt, vormleem, ceramiëk, asch maakten het voornaamste gedeelte uit van het vervoer dat de N. M. V. B. telken jare bij honderdduizenden ton te verzekeren had.

De toeneming van het aantal private verbindingen met het buurtspoorwegennet is overigens alleen welksprekend genoeg. Na 15 jaren bestaan telde de Nationale Maatschappij er 179 en na dertig jaren was dat cijfer tot 513 gestegen, waarvan 450 nijverheids- en 62 landbouwverbindingen.

Andere meer rechtstreeksche diensten werden door de Buurtspoorwegen aan de Belgische nijverheid bewezen. Op 1 Januari 1914 bedroegen de bestellingen, voor het aanleggen der lijnen, die sedert de stichting der Nationale Maatschappij bij de nijverheid werden gedaan, een totaal van 239 millioen goud-frank; hetzij nagenoeg twee milliard 400 millioen papier-frank.

Zoo men anderdeels de bestellingen die voor de exploitatie bij de nijverheid werden gedaan op 50 t. h. der totale exploitatiekosten schat — cijfer dat gemakkelijk te rechtvaardigen is — bekomt men, sedert het ontstaan der N. M. V. B. tot Januari 1914, een totaal van bijna 110 millioen goud-frank, hetzij nagenoeg een milliard 100 millioen papier-frank.

Alles te zamen genomen heeft de N. M. V. B. aldus, in den loop van 29 jaren bedrijvigheid, aan de nijverheid werk verschaft voor een bedrag van drie milliard vijfhonderd millioen gestabiliseerde franken.



M. LEVIE,
advokaat, Staatsminister, voorzitter sedert 28 Februari 1914.

Verder zullen wij zien welk een aanzienlijke waarde het buurtspoorwegennet thans, na vijftig jaren bestaan, vertegenwoordigt.

Maar buiten het voordeel dat voor landbouw, handel en nijverheid, voor het platteland en de steden, rechtstreeks voortgevloeid is uit de bedrijvigheid van de Buurtspoorwegen, die, sedert 1884, in gansch het land het vervoer tegen lage tarieven verzekeren, mag men de diensten die op andere gebieden werden bewezen niet verzwijgen.

Op sociaal gebied namelijk zijn de Buurtspoorwegen een doeltreffende factor van vooruitgang geweest. Wij zullen daarvan maar één voorbeeld aanhalen. Door aan de werklieden en bedienden de mogelijkheid te verschaffen om dagelijks op 20 tot 30 kilometer afstand van hun woonplaats te gaan werken, hebben de Buurtspoorwegen eensdeels er toe bijgedragen de steden te ontlasten, hun werkkrachten te bezorgen en de duurte van het arbeidsloon te doen afnemen. Anderdeels hebben zij het bevolken van de landelijke gedeelten, de verbetering der voorwaarden van huisvesting, goedkope voeding, gezondheid en zedelijkheid voor het werkvolk bevorderd. Het is per duizenden dat de buurtlijnen aldus elken morgen en elken avond de werklieden van of naar het platteland vervoeren, tegen zoo lage prijzen dat voor het werkliedenabonnement over een afstand van 25 kilometer de uitgaaf voor elke reis slechts een vierde van den normalen prijs belooft.

Die sociale politiek, samen met den dienst welke door het vervoer van goederen aan het land wordt bewezen, maakt de dubbele superioriteit van de Buurtspoorwegen uit (zooals trouwens van de groote spoorwegen) en geeft hun den voorrang op al de andere vervoermiddelen.

Benevens die diensten, waaruit de gemeenschap voordeel trekt, mogen wij niet nalaten te wijzen op prestaties van een anderen aard die daarom niet minder belangrijk zijn. In de eerste plaats hebben de openbare besturen aandeelhouders op de gezamenlijke verrichtingen waartoe de aanleg en de exploitatie der buurtspoorwegen aanleiding gaven, zooals overigens op de verhandelingen op industrieel, commercieel en economisch gebied die daardoor zijn ontstaan, een aanzienlijk bedrag belastingen geheven.

Ten zelfden titel zou dienen rekening gehouden met de besparingen welke de Buurtspoorwegen mogelijk gemaakt hebben door het feit dat zij een gedeelte van de wegen onderhouden, die zij gebruiken, en dat de sleet der wegen verminderd is daar waar zij dezelfde punten als de buurtspoorwegen verbinden. Dat alles is onschatbaar.

Daaraan dient ook nog toegevoegd het bijkomend verkeer dat door de buurtlijnen wordt bezorgd aan de groote spoorwegen, waarvan zij de hulpdiensten zijn.

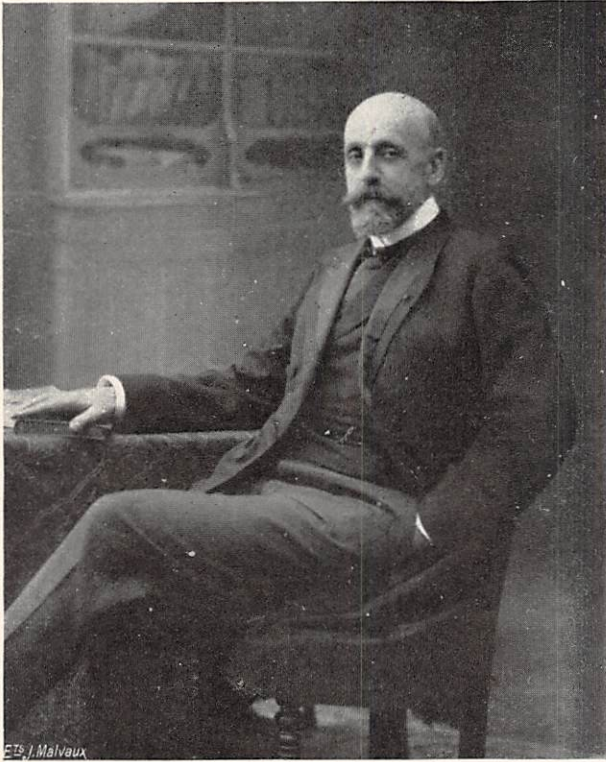
Nog vele andere gevallen van medewerking aan de toeneming van den nationalen rijkdom waarvan de verdienste aan de Buurtspoorwegen toekomt, zouden kunnen aangestipt worden, zooals de evolutie der buitengemeenten waarvan het contact met de steden voorzeker een gunstigen invloed uitoefende op hun geestelijke en stoffelijke ontwikkeling.

Vermeldenswaard is ook de bevordering van het toerisme door de Buurtspoorwegen, daar deze de schilderachtigste streken van België doorkruisen, van de kust met haar befaamde badplaatsen tot de woeste landschappen der Ardennen, van het schilderachtige vlakkeland tot de valleien van het Maasbekken.

Het past hier er aan te herinneren dat dit omvangrijk geheel van bewezen diensten en van rechtstreeksche en onrechtstreeksche voordeelen hoofdzakelijk te danken zijn aan het bestaan der stoomlijnen die, tot in 1913, de 9/10 van het net der N.M.V.B. uitmaakten. Zulks wordt maar al te dikwijls uit het oog verloren en men miskent ten onrechte — buiten de onmiddellijke uitslagen van hun eigenlijke activiteit die wij samengevat hebben — het pionierswerk dat de buurtspoorwegen met stoomtractie, in vergelijking met andere vervoermiddelen, hebben geleverd zoowel in de stedelijke centra als in de voorsteden en op den buiten.

Het tijdvak van dertig jaren activiteit der N. M. V. B. die wij hiervoren schetsten wordt vooral gekenmerkt door den aanleg der spoorwegen. Deze werd plotseling door den oorlog onderbroken en zou slechts verscheidene jaren later hervat worden, na de voltooiing van den heropbouw van het net. De vraagstukken die te midden der tallooze moeilijkheden van het tijdvak 1914-1924 oprezen, hadden niets gemeens met de vreedzame alhoewel zeer groote bedrijvigheid van de jaren 1884-1913.

Gedurende die 30 jaren werden aan de wetgeving op de N. M. V. B. geen belangrijke veranderingen toegebracht. Alleen werd bij de wet van 14 April 1898 het aantal leden van den Beheerraad en van het Comité van toezicht gewijzigd. Ook aan zekere modaliteiten van artikel 28 der statuten tot regeling van de verdeling der winst en van artikel 32 betreffende het stemmen op de algemeene vergaderingen, werden lichte wijzigingen toegebracht.



C. DE BURLET,
directeur-generaal
(5 Augustus 1884 - 6 Februari 1913).



H. CAUFRIEZ,
directeur-generaal,
(6 Februari 1913 - 8 Mei 1933).

De Raad van beheer.

Het weze ons toegelaten hier te herinneren aan tal van vooraanstaande personen die al hun kennis en hun ondervinding van staatslieden, technici, rechtsgeleerden, ten dienste gesteld hebben van het openbaar belang, waarvan de N. M. V. B. een groot deel vertegenwoordigt.

In den loop der jaren hiervoren in overzicht genomen, had de Nationale Maatschappij het verlies van velen onder hen te betreuren.

Zoo kwam het dat in 1914 de samenstelling van den Raad van beheer bijna volledig veranderd was. Ziehier de feiten in hun volgorde :

Den 14^e Mei 1897 nam de h. Dubois, beheerder, het ondervoorzitterschap waar, in vervanging van den h. Wellens die den 6^e December 1897 overleed en wiens mandaat van beheerder bij koninklijk besluit van 13 December 1897 op ridder Lagasse de Locht werd overgedragen.

Op 25 September 1900 stierf de h. Urban, beheerder sedert het ontstaan der Maatschappij.

De h. Delval, tot beheerder benoemd door de algemeene vergadering van 30 April 1901, overleed enkele dagen later, den 23 Mei 1901, en werd den 25 Juni van hetzelfde jaar door den h. Léon De Bruyn vervangen.

Op 5 Juni 1907 stierf de h. du Roy de Blicquy, beheerder sedert de stichting der Maatschappij.

Op 14 Juni 1908 werden de hh. Ramaeckers, Vanderlinden en baron de Borman bij koninklijke besluiten tot beheerders benoemd.

De h. Colaert werd op 27 April 1909 aangewezen om het ambt van beheerder te bekleeden.

Het uitzicht van den Raad van beheer onderging vooral in het jaar 1913 een grondige wijziging. Op 24 Februari overleed de h. ondervoorzitter Dubois, wiens ambt den 15 Maart daaropvolgens op den beheerder ridder Lagasse de Locht overgedragen werd. Op 29 April benoemde de algemeene vergadering den h. Genard tot beheerder en op 11 Juni overleed de h. voorzitter Fris, die in functie was sedert 1889. Hij werd op 28 Februari 1914 door den h. Levie vervangen. Intusschen nam ondervoorzitter, ridder Lagasse de Locht, het voorzitterschap waar.

Korten tijd voor het heengaan van den h. Fris legde, op 6 Februari 1913, de h. de Burlet zijn ambt neer. Hij had het hooge ambt van directeur-generaal gedurende bijna dertig jaren op schitterende wijze vervuld; hij was een man van de daad en begaafd met

een hoog ontwikkelden geest. Op dienzelfden datum, 6 Februari 1913, werd de h. Henri Caufriez door den Koning tot opvolger van den h. de Burlet benoemd.

Men mag zeggen dat met het verdwijnen van de hh. Fris en de Burlet een gewichtig tijdperk ten einde liep, een tijdperk van strijd, verovering en bloei, daar het voornaamste gedeelte van het spoornet der N. M. V. B. aangelegd en een uitgebreid programma voor de toekomst nog voorzien was.

Te dien tijde was de N. M. V. B. de machtigste groepeerings van buurtlijnen en haar geest zoowel als haar inrichting en methodes werden niet alleen in de technische studiën en op de congressen als voorbeeld aangehaald, maar werden ook in verschillende landen van Europa nagevolgd.

Heeft de oorlog de bedrijvigheid der buurtspoorwegen stilgelegd? Wat bleef er, na vier jaren vernieling, nog over van het werk dat gedurende dertig jaren geduldig opgebouwd werd? Hoelang duurde het vooraleer de Buurtspoorwegen weer uit hun puin konden opstaan? Welke groote problemen rezen reeds in 1919 op, waardoor het bestaan zelf van de Buurtspoorwegen in 't gedrang werd gebracht? Het antwoord op die vragen zal de gebeurtenissen van het tienjarig tijdvak 1914-1924 kenschetsen.

De Buurtspoorwegen tijdens den oorlog.

Nauwelijks waren de h. voorzitter Levie sedert vijf maanden en de h. directeur-generaal Caufriez sedert anderhalf jaar in functie en hadden zij genoeg ondervinding nopens het zoo delicaat en zoo ingewikkeld mechanisme der Nationale Maatschappij opgedaan, toen de oorlog uitbrak, waardoor zij plotseling tenegover tot dan toe onbekende moeilijkheden gesteld werden.

Indien de Nationale Maatschappij het bewijs geleverd had van haar ontwikkelingskracht en van haar geschiktheid om 's Lands welvaart te bevorderen, zouden de oorlog en de na-oorlogsche wisselvalligheden haar in de gelegenheid stellen blijk te geven van haar weerstandsvermogen aan de zwaarste beproevingen en van haar werkdadigheid, zelfs in de gevaarlijkste omstandigheden.

Zoodra de Duitsche troepen in België binnengedrongen waren legden zij beslag op de staatsspoorwegen. Hetzelfde kon niet gebeuren met de buurtspoorwegen die van een zelfstandig organisme als de N. M. V. B. afhingen.

De leiders der N. M. begrepen dan ook dadelijk welke belangrijke rol de Buurtspoorwegen in bezet België gingen spelen.

Zoodra men het akkoord van de zich in ballingschap bevindende Regeering over de aan te nemen houding bekomen had, spande men zich in om de door den inval van den vijand ontredderde diensten herin te richten en het rollend materieel dat over het gansche net verspreid was weer bijeen te brengen. In de vervulling van die taak, die op de exploiteerende maatschappijen berustte, evenals voor al de gezamenlijk overlegde handelingen die tijdens den oorlog gevoerd werden en waarover verder zal gesproken worden, legden de leiders der exploiteerende maatschappijen een moed en een vastberadenheid aan den dag die, bij sommigen onder hen, ware heldenmoed geweest is. Hetzelfde gold voor de zoowat twaalf duizend agenten die onder hun bevel stonden en onder dewelke een wedijver heerschte die zich in daden van de zuiverste vaderlandsliefde uitte. Wat het personeel der N. M. zelf betreft, dit had tot plicht het voorbeeld te geven en kwam daaraan ook niet te kort. Het was overigens op de hoogte van de dagelijksche bedrijvigheid van den voorzitter, M. Levie, die de zich in ballingschap bevindende Regeering officieus vertegenwoordigde — wat genoeg zegt — en het had voor oogen de houding van den directeur-generaal, M. Caufriez, wiens voorzichtigheid en taaie volharding voor de N. M. V. B. zoo kostbaar geweest zijn.

Gedurig in aanraking met de Deutsche overheden van allen graad, steeds verdacht en bewaakt, elken dag aan de grootste gevaren blootgesteld, voet voor voet strijdend om de vernieling van het net te beletten, met een volkomen besef van de diensten die zij voor taak hadden aan de in nood verkeerende bevolking te bewijzen, stelden de oversten en het personeel alles in 't werk om het streven der N. M. V. B. te dienen.

Om de economische, sociale en familiale betrekkingen te vergemakkelijken, de bevolking te bevoorraden en ook om haar moed hoog te houden, kwam het er in de eerste plaats op aan het buurtspoorwegennet te redden. Zulks kon slechts gedeeltelijk geschieden, en ten prijze van welken weerstand !

De groote spoorwegen, die gansch in handen van den vijand waren, trachten te vervangen, was natuurlijk een uiterst zware taak voor de Buurtspoorwegen. Zij legden er zich naar hun best vermogen op toe.

Het verslag over het dienstjaar 1914 kenschetst het volbrachte werk als volgt : « Van de exploiteerende maatschappijen, die gewoon » waren langzaam rijdende treinen in te richten, hebben wij de » instemming moeten bekomen voor het inleggen van treinen over » grooten afstand tot verbinding van de belangrijke centra, van » rechtstreeksche treinen met grootere snelheid, voor het inrichten

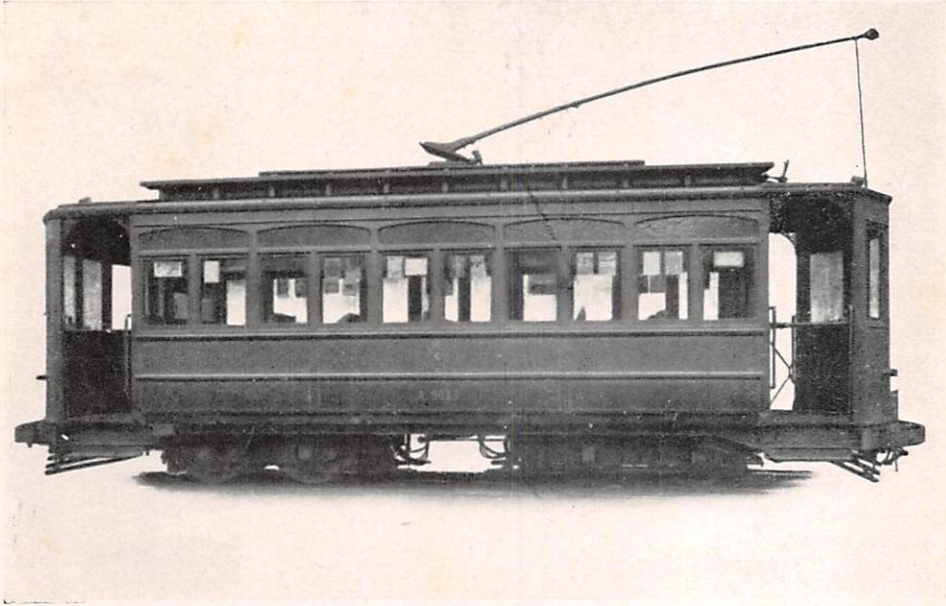
» van kolenvervoer tusschen de kolenbekkens en de groote agglomeratiën, van goederentreinen getrokken door electrische motorrijtuigen, van nachttreinen, van diensten voor herstelling van het materieel gedurende den nacht, enz., al nieuwigheden die in de exploitatie der buurtspoorwegen een volledigen ommekeer hebben verwekt ».

Dank zij de medewerking van de verschillende exploiteerende maatschappijen en voornamelijk van hun beheerders of hun directeurs, de heeren Philippe, Helleputte, Vandermeulen, ridder Edouard Lagasse de Locht, Féron, Franquart, Reculez, Ménard, werden aldus rechtstreeksche diensten ingericht, namelijk tusschen Luik en Brussel, over St-Truiden, tusschen Bergen en Brussel, over Edingen, tusschen Hasselt en Brussel, over Leuven en Diest, tusschen Assche en Gent, Brussel en Nijvel, Mechelen en Antwerpen, Namen en Luik, Maastricht en Villers.

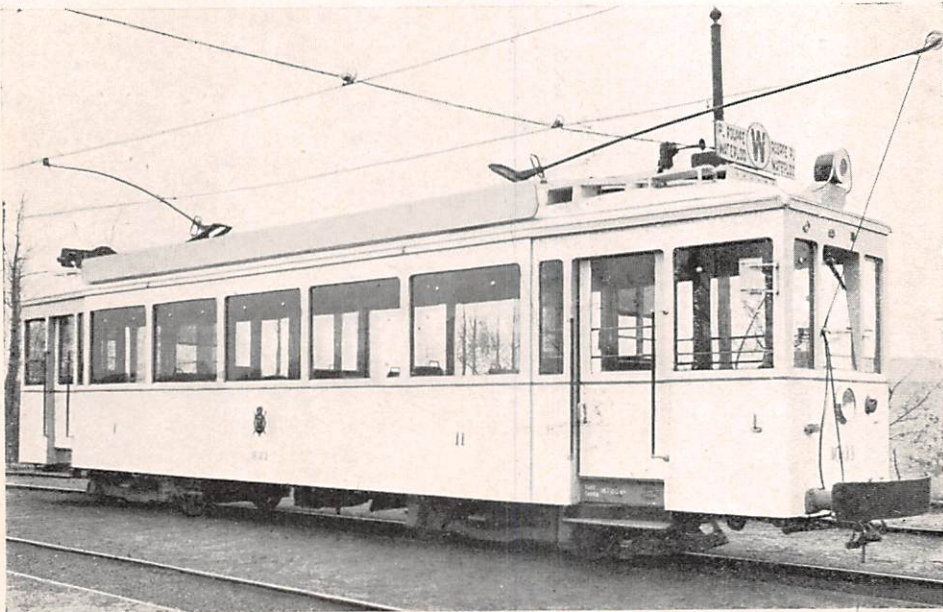
Met al die bedrijvigheid was de bezetter weinig ingenomen. Hij gaf er zich niet enkel rekenschap van dat de economische betrekkingen tusschen de uitgangspunten van het industrieel en commercieel leven behouden waren, wat de werkloosheid verminderde, maar hij vermoedde ook wel dat de vaderlandslievende organismen die zich bezighielden met het vervoer van geheime oorkonden en dagbladen en van het « Woord van den Soldaat », met het over de grens brengen van oorlogsvrijwilligers, enz., in de Buurtspoorwegen op meer dan één gebied medehulp vonden.

Twee gegevens volstaan om zich een gedacht te vormen van de hulp die aan het stoffelijk bestaan van de bevolking verleend werd. Dank zij den dienst der nachttreinen kon men, wekelijks, verscheidene duizenden ton kolen naar de groote stedelijke centra brengen en het vervoer van de door het Nationaal voedingscomiteit bezorgde levensmiddelen gaf aanleiding tot een zeer belangrijk verkeer. Het Nationaal Comiteit, voorgezeten door den h. Ernest Solvay en door den h. Francqui, stelde er na den oorlog prijs op aan de Buurtspoorwegen zijn dankbaarheid en vereerende bewoordingen te betuigen.

Het totaal der ontvangsten voor vervoer van goederen over de buurtlijnen bleef overigens tijdens geheel den duur van den oorlog op hetzelfde peil als in 1913, ondanks de opvorderingen van rollend materieel, dat op het einde van den oorlog met de helft verminderd was, en niettegenstaande de vernieling van het net dat bij den wapenstilstand nog slechts 1.865 kilometer lijnen omvatte. Het jaar 1918 maakte alleen uitzondering, wegens de Deutsche verbodsbepalingen in zake vervoer van levensmiddelen en ook wegens de verwarring die door den Duitschen aftocht bij den wapenstilstand



Oud type van electrisch bogiemotorrijtuig.



Jongste type van electrisch bogiemotorrijtuig (metalliek).

in ons Land heerschte. Nog dient aangestipt dat die uitslagen bekomen werden terwijl verminderde tarieven aangenomen waren voor het vervoer van levensmiddelen en allernoodwendigste producten, zooals graan, brood, suiker, kalk, kolen, enz.

Bij beschouwing van de ontvangsten voor het vervoer van reizigers tijdens den oorlog, kan men zich eveneens een juist denkbeeld vormen van de buitengewone uitbreiding die het verkeer in het bezet gedeelte van het Land genomen heeft.

In 1918 namelijk, terwijl het geëxploiteerd net met meer dan de helft verminderd was, bedroeg de ontvangst « reizigers » nagenoeg tweemaal zooveel als in 1913 voor het gansche net.

Terwijl de buurtlijnen aldus met volle rendement werkten, waren de directie en het personeel der N. M. voortdurend aan plagerijen blootgesteld. Steeds verdacht en vaak in haar bestaan bedreigd, moest de N. M. V. B. haar lijnen, men mag haast zeggen meter voor meter, tegen de aanhoudende opvorderingen en vernielingen verdedigen.

Het hoeft wel niet gezegd dat, zoo men in den angst werkte, men zich ook over de bekomen uitslagen mocht verheugen. Men vraagt zich af wat in bezet België zou gebeurd zijn indien de N. M. V. B. niet gedurende de vier oorlogsjaren vrij vervoer had kunnen verzekeren, levensmiddelen en kolen aan de in ellende gedompelde bevolking bezorgen en de economische, sociale en familiale betrekkingen nog mogelijk maken? Men kan zich niet voorstellen wat de moreele weerstand van een zoo hard beproefde bevolking als de Belgische bevolking zou geworden zijn indien, ten gevolge van de werkloosheid van het buurtspoorwegennet, de materiele ellende nog toegenomen had.

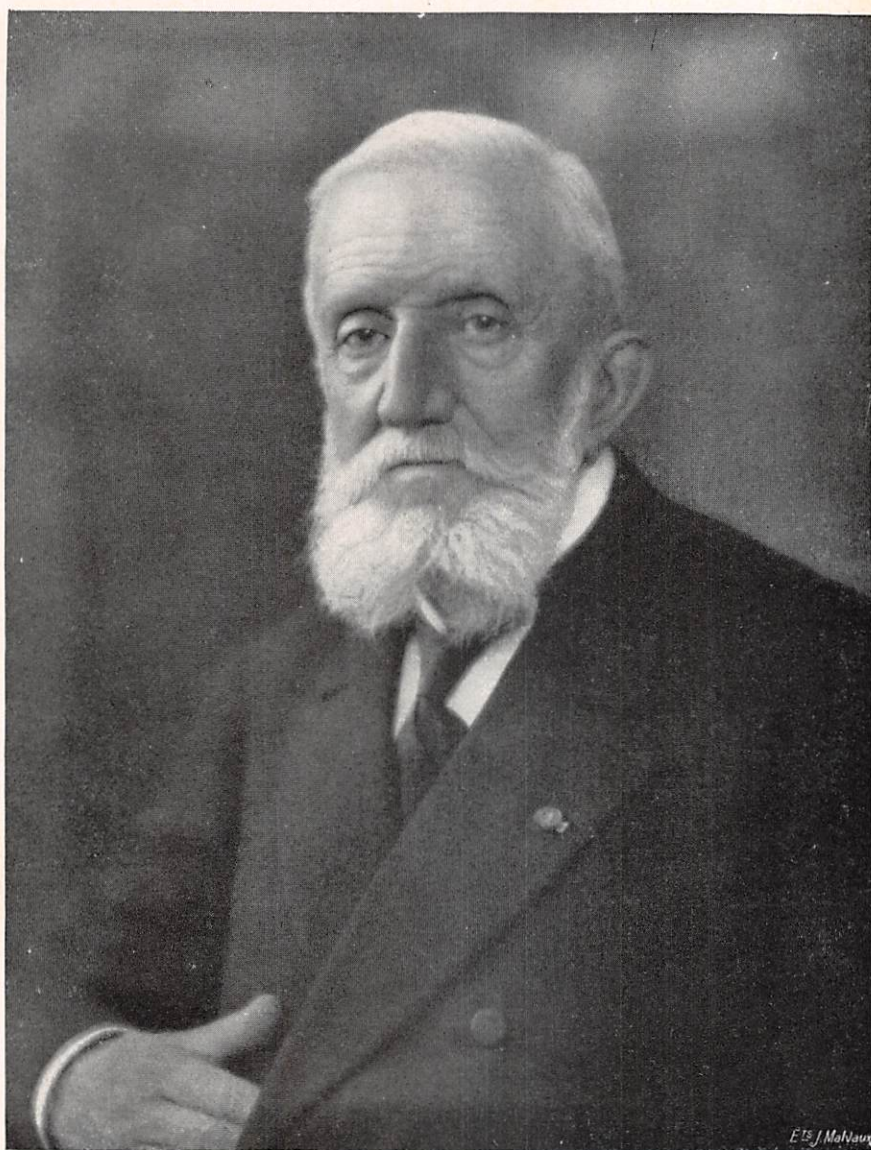
Wat betreft het gedeelte van het land dat in handen van het Belgisch en van de geallieerde legers gebleven was, mogen wij niet nalaten te vermelden dat de Buurtspoorwegen daar al de diensten bewezen hebben welke zij in staat waren te bewijzen, namelijk voor de bevoorrading van levensmiddelen en munitie.

De Belgische regeering en het hoog legerbevel hebben die diensten erkend.

Heropbouw van het buurtspoorwegennet.

Zoodra de oorlog geëindigd was, begreep de N. M. V. B. dat er voor haar geen spraak kon zijn van de minste onderbreking in de bedrijvigheid, zelfs na de doorstane beproeving. Het kwam er integendeel op aan het werk met nieuwen moed te hervatten en ten

	Einde 1913	Einde 1914	Einde 1918	Einde 1919	Einde 1920	Einde 1921
Geëxploiteerd net Km.	4.094,74	4.226	4.865	2.750	3.388	4.101
Afgelegde kilometers	35.494.537	28.216.273	18.251.660	20.976.860	24.892.505	29.887.266
OntvangstenFr.	28.201.489,57	23.543.478,05	42.477.218,86	41.845.376,52	66.934.551	89.816.854,07
die onderverdeeld worden in :						
Reizigers en reisgoedFr.	20.405.463,43	17.087.746,49	37.064.710,11	34.820.946,43	48.890.109,92	63.258.574,52
Goederen en allerlei producten .Fr.	7.796.026,14	6.455.731,56	5.412.508,75	7.024.430,09	18.044.444,08	26.558.279,55
UitgavenFr.	20.260.086,02	17.241.040,31	31.657.984,37	35.961.012,99	65.246.002,45	90.505.866,71
Gemiddeld coëfficiënt	71,84	73,24	74,53	85,94	97,48	100,77
Gemiddelde ontvangst per trein-kilometerFr.	0,79	0,83	2,33	1,99	2,74	2,95
Ontvangst per kilometer . . .Fr.	6.893,41	6.992,08	23.224,16	18.557,34	22.519,90	24.189,59



Ridder C. LAGASSE DE LOCHT,
beheerder sedert 13 December 1897,
voorzitter *ad interim* van Juni 1913 tot Februari 1914, ondervoorzitter.

spoedigste over te gaan tot het heraanleggen van het vernielde net, waarvan het herstel van het Land en zijn economische en industrieele heropleving afhing.

Men kan zich de moeilijkheden voorstellen met dewelke de bevoorrading van het onmisbaar materieel om dat werk te volbrengen gepaard gingen. Zoo kon men zich, voor einde 1919, noch in België, noch in het buitenland, de noodige rails en dwarsliggers aanschaffen. Werkstakingen, vertraging in de leveringen, crisis in het vervoer, het in zwang komen van uitvoervergunningen, verergerden nog den toestand. Het weer bijeenbrengen van het rollend materieel leverde niet minder moeilijkheden op.

Bovendien werd de economische toestand steeds moeilijker. Het stijgen van het arbeidsloon en van den prijs der verbruiksstoffen bracht een toenemende wanorde met zich. De kosten voor het aanleggen van een kilometer spoor waren van 80.000 frank voor den oorlog tot 250.000, ja zelfs tot 300.000 frank gestegen.

Bij overzicht van de volgende tabel kan men zich gemakkelijk een denkbeeld vormen van de groote krachtsinspanning welke de N. M. te leveren had om het net in zijn geheel te herstellen.

Einde 1921, dus praktisch in twee en half jaar, waren 2.236 kilometer buurtlijnen heraangelegd of opnieuw in staat van exploitatie gesteld. Te dier gelegenheid heeft het Z. M. koning Albert behaagd den raad van beheer, de algemeene directie en het personeel der N. M. V. B. geluk te wenschen.

Opgeving van de lijnen door de exploiteerende maatschappijen.

Overneming en herinrichting door de N. M. V. B.

Intusschen was de exploitatie in een zeer ingewikkelden toestand geraakt. Niet alleen ondergingen de prijzen der verbruiksstoffen een verhooging van 300 tot 400 t. h. met betrekking tot 1914, maar ook de loonen stegen in dezelfde verhouding, terwijl de tarieven met slechts gemiddeld 100 t. h. verhoogd waren. Zoo was de toestand einde 1919, en hij zou steeds verergeren.

Tot dien datum was de exploitatie van bijna al de door de N. M. V. B. aangelegde lijnen aan particuliere maatschappijen verpacht geweest.

Het valt licht te begrijpen dat de exploitatiemaatschappijen die hun zaken zagen vervallen aldra de wet van 11 October 1919 inriepen, waarbij mogelijkheid geboden werd om zekere vóór den oorlog gesloten contracten op te zeggen. De eene na de andere gaven de maatschappijen-pachters hun exploitatie op.

Wat kon de N. M. V. B. doen ? Van die openbare diensten op een dergelijk oogenblik afzien ? Ze opnieuw in aanbesteding leggen ? Noch het een noch het ander van die middelen kon gekozen worden en de N. M. V. B. die tot dan toe haar lijnen aangelegd en toegerust had en zich tot het toezicht over de exploitatie had beperkt, moest zich den nieuwen toestand aanpassen. Zij stelde zich dus aan als exploitatieorganisme en wijzigde haar beheer in dien zin.

Het gold daar een zeer gewichtig besluit, dat niet genomen werd om aan deze of gene economische theorie te voldoen, maar dat door de omstandigheden opgedrongen werd.

Het op te lossen vraagstuk was des te moeilijker daar de meest bedreigde exploitatiën eerst in den steek gelaten werden, terwijl de lijnen waarvan, ondanks de moeilijkheden van den tijd, de financiële opbrengst nog tamelijk goed gebleven was, slechts naarmate van de normale verstrijking van de contracten aan de N. M. V. B. afgestaan werden.

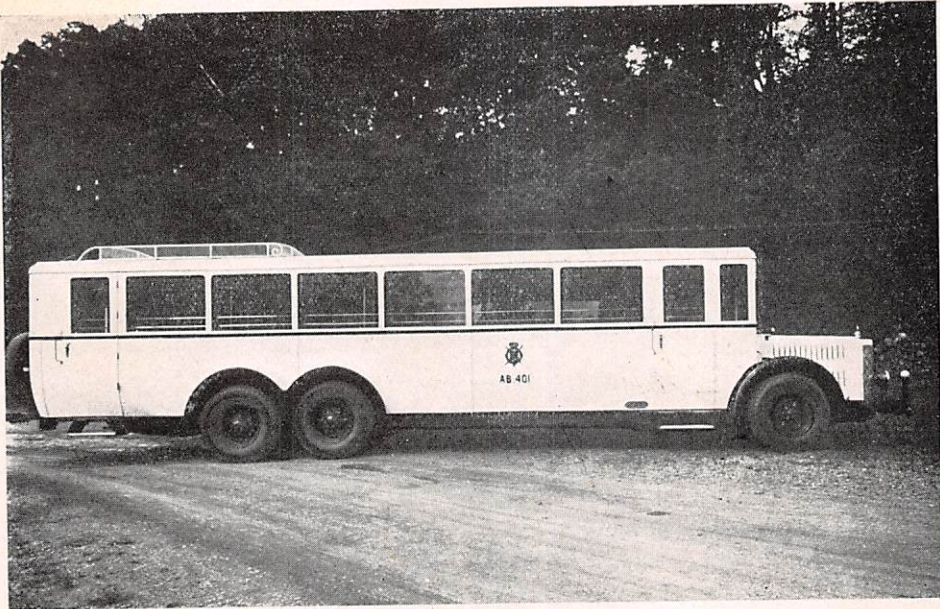
Op het einde van het dienstjaar 1920 bereikte het aantal rechtstreeks door de N. M. V. B. geëxploiteerde lijnen reeds 3.175 kilometer en dat der nog verpachte lijnen 1.119 kilometer.

Einde 1921 waren die cijfers respectievelijk 3.358 kilometer en 936 kilometer; einde 1922 was de verhouding 3.515 kilometer en 779 kilometer, en langzamerhand kon de N. M. V. B., op een twintigste na, de totaliteit van haar lijnen exploiteeren. Als exploiteerende maatschappijen, blijven nog enkel over : de Naamlooze maatschappij voor de exploitatie der buurtlijnen van Oostende en de Belgische badplaatsen (144 km.), waarvan de degelijk ingerichte diensten door het publiek zoozeer gewaardeerd worden; de Naamlooze maatschappij voor de exploitatie van den buurtspoorweg Rochefort-Grotten van Han-Wellin (57 km.), die de beroemde grotten van Han bedient; de Naamlooze maatschappij « Tramways électriques de Gand » (17 km.); de Naamlooze maatschappij « De Brusselsche Tramwegen » (6 km.); de Naamlooze maatschappij « Zeeuws-Vlaamsche-Tramweg-Maatschappij (6 km.).

De overneming der exploitatie door de N. M. V. B. zou haar de gelegenheid verschaffen tot een eerste hervorming : de hergroepering van de lijnen. Tot dan toe werd, volgens de plaatsen van aanleg der lijnen, een zelfde maatschappij soms overneemster van lijnen die ver van elkander gelegen waren. Uit die verspreiding volgden een gebrek aan samenhang en sproten gevoelige verliezen. Men nam den nieuwen toestand van zaken te baat om de lijnen per provincie te groepeeren en een verantwoordelijken overste aan het hoofd van elke groep te plaatsen.



De eerste autobus.



Jongste type van autobus.

Door het feit zelf konden in die groepen, die 400 kilometer en meer omvatten, de reserven rollend materieel verminderd worden, terwijl in de perioden van buitengewone bedrijvigheid, verwekt hetzij door het bietenseizoen, hetzij door het vervoer van hout of door om 't even welke andere oorzaak, de groepen elkander gemakkelijk konden helpen.

Men trok insgelijks voordeel uit de rechtstreeksche exploitatie door een samentrekking van de werkhuizen. Vroeger beschikte men over een tamelijk groot aantal kleine, slechts middelmatig toegeruste werkhuizen. Deze werden door meer belangrijke vervangen, ingericht naar den vooruitgang der techniek, derwijze dat in een minimum van tijd en met de minste kosten een maximum uitwerking kon bereikt worden.

Want dat was de voornaamste bezorgdheid in die moeilijke tijden. Die inkrimping van de exploitatiekosten was des te noodzakelijker daar onvermijdelijke uitgaven moesten gedaan worden. Een groot aantal vroeger gesloten exploitatiecontracten golden voor een termijn van dertig jaren. Na een dergelijk tijdsverloop zijn de spoorwegen nagenoeg versleten en is het rollend materieel in slechten staat. Reeds bij den aanvang van de rechtstreeksche exploitatie moest men in de exploitatiekosten een speciaal fonds voorzien voor het onderhoud en de vernieuwing van de inrichtingen binnen een betrekkelijk korten tijd, hetgeen een nogal zwaren bijkomenden last uitmaakte waarvan de financieele exploitatieuitkomsten den weerslag onder-vonden.

Exploitatieuitslagen van 1919 tot 1923.

Van 1919 tot 1923 dragen die uitslagen natuurlijk de sporen van de doorstane beproevingen : de lijnen worden herbouwd, bij de economische crisis is zich een thesauriecrisis komen voegen en een aanzienlijk verschil is ontstaan tusschen de duurte van het arbeidsloon en van de materialen en de tarieven die de N. M. V. B. mag toepassen. De herinrichting van de exploitatiediensten is dan ook niet in staat de volle maat van haar kracht te geven.

Niettegenstaande al die moeilijkheden omvat, einde 1923, het net der N. M. V. B. 5.000 kilometer vergunde lijnen, waarvan 4.383 kilometer in bedrijf zijn. Er bestaan 3.933 kilometer lijnen die met stoomtractie geëxploiteerd worden en 450 kilometer elektrische lijnen, waarvan 84 kilometer stoomdiensten behouden hebben. Het kapitaal tot aanleg der lijnen bedraagt 416.262.000 frank (goud en papier). De ontvangst der elektrische lijnen bereikt

35,5 t. h. der totale ontvangsten, terwijl het electricch net ongeveer 10 t. h. van het gansche spoornet uitmaakt. Anderdeels beloopt het aantal op de electriche lijnen afgelegde kilometers 19.621.937, hetzij 52,5 t. h. der trein-kilometers die op heel het net afgelegd worden.

Gezamenlijk genomen, moeten de bekomen exploitatieuitslagen als merkwaardig beschouwd worden. Zij geven voor het dienstjaar 1923 een totale ontvangst van 117 millioen, tegenover een totale uitgaaf van 115 millioen, wat met een algemeenen coëfficiënt van 97,88 overeenstemt.

Zoo men deze uitslagen met die van het jaar 1913 vergelijkt, stelt men vast dat in 1923 de ontvangsten vermenigvuldigd zijn met 4,1 en de tarieven daarentegen slechts met 2 voor de reizigers en met 2,7 voor de goederen. Anderdeels is in 1923 de verhoogingscoëfficiënt van de uitgaven 5,67, terwijl de prijs van de kolen vermenigvuldigd is met 7, die van de petroleum en de oliën met 6 en die van het arbeidsloon met 5.

Op dat oogenblik bevindt men zich in volle munterisis; de koers van den dollar bereikt in België fr. 19,36, hetzij 3,75 maal zijn waarde van voor den oorlog. De openbare besturen, de muntontwaarding van den frank vol kommer inziende, verklaren dat zij niet in staat zijn hulp te verleenen aan de N. M. V. B., die haar aandeelhouders dringend verzoekt haar de financieele middelen te verschaffen om zich te moderniseeren.

Zulke zware bekommernissen zijn oorzaak dat geen voldoende aandacht gewijd wordt aan de concurrentie van de baan en dat de gewettigde maatregelen niet getroffen worden om deze te beletten schade toe te brengen aan de bestaande openbare diensten, wil zeggen aan de financiën van den Staat, van de provinciën en van de gemeenten.

De N. M. laat zich niet ontmoedigen en zooals zij het gedurende het tijdvak 1914-1923 gedaan heeft, zal zij den strijd voortzetten en alles in het werk stellen om haar toestand te verbeteren.

Alvorens na te gaan of zij daarin geslaagd is en ten prijze van welke krachtsinspanning, dient een merkwaardig feit aangestipt:

In weerwil van de in den loop dier tien jaren beleefde wisselvalligheden: den oorlog, den heropbouw van het net, de economische crisis, de opgeving van de exploitatiën, hun overneming en herinrichting door de N. M. V. B. zelf, en ten slotte de muntcrisis, heeft de N. M. V. B. niet de minste wijziging moeten aanvragen in de stichtingswet die sedert 40 jaren haar werking beheerschte. Geen enkele maal moest er buiten het raam van die wet getreden worden: overtuigend bewijs van de kracht en de lenigheid dier wet, die het

mogelijk gemaakt heeft aan die bijna niet te gelooven opeenvolging van gebeurtenissen en rampen het hoofd te bieden.

Het valt dan ook moeilijk te zeggen wat meest dient bewonderd : de wijsheid, de ruimheid van opvatting of het schrander inzicht der wetgevers van 1884.

Geen enkele belangrijke verandering werd, tusschen de jaren 1914 en 1923, aan te stichtingswet der Buurtspoorwegen toegebracht.

Alleen een wet afgekondigd op 28 October 1921 bracht aan de artikelen 2 en 30 der statuten een wijziging toe. Het eerste dier artikelen had betrekking op de lijnen in de districten Eupen en Malmedy, het tweede op de vaststelling van den datum der algemeene vergadering.

Wijzigingen in den Raad van beheer.

Wij meldden reeds dat de h. Levie bij koninklijk besluit van 28 Februari 1914 tot voorzitter van den Raad van beheer benoemd werd.

Tijdens den oorlog, op 15 Mei 1916, had de Raad het afsterven van den beheerder M. Ramaeckers te betreuren.

Daar men zich in oorlogstijd in de onmogelijkheid bevond een algemeene vergadering van de openbare besturen aandeelhouders te beleggen, bleef die plaats tot op het oogenblik van den wapenstilstand open. Bij koninklijk besluit van 26 November 1918 werd de h. Gerard tot beheerder benoemd.

Op de algemeene vergadering van 26 April 1921 werd de h. Debarsy insgelijks tot beheerder gekozen.

Verder had de Raad van beheer nog het afsterven te betreuren van twee zijner leden : de heeren baron de Borman, overleden den 8^{en} December 1922, en Genard, overleden den 25^{en} October 1923.

De « Buurtspoorwegen » van 1924 tot 1934.

Er behoeft niet veel gezegd over het lot der vervoerondernemingen tusschen 1924 en 1933 ; het staat nog te goed in het geheugen geprent en nu nog trouwens tracht men gepaste oplossingen te vinden voor de moeilijkheden die in den loop dier jaren zijn opgerezen of zich uitgebreid hebben.

Tot in 1927, datum der muntstabilisatie, had men met de meest ingewikkelde vraagstukken af te rekenen.

Door het waardeverval van den frank, werden de inschrijvingen

der openbare besturen aandeelhouders voor de modernisatie van het net moeilijk en nog enkel met groote beperkingen bekomen.

In 1924, toen de frank viermaal minder waard was dan in 1914, werden slechts 12 millioen voor nieuwe vergunde lijnen en voor kapitaalsverhoogen ingeschreven.

In 1925 duurde de beperking nog voort, maar het was vooral in 1926 dat zij haar toppunt bereikte. Er werd slechts voor 20 millioen ingeschreven, terwijl de koers van den dollar 31,95, wil zeggen tot zesmaal den prijs van vóór den oorlog, opgevoerd werd.

Die toestand was des te nadeeliger voor de N. M. V. B. daar haar voornemen om de modernisatie voort te zetten er volledig door verlamd was, terwijl parasitaire autobusdiensten zich langsheen de buurtlijnen vermenigvuldigden en hun de beste cliëntelee, de reizigers die vol tarief betaalden, ontnamen.

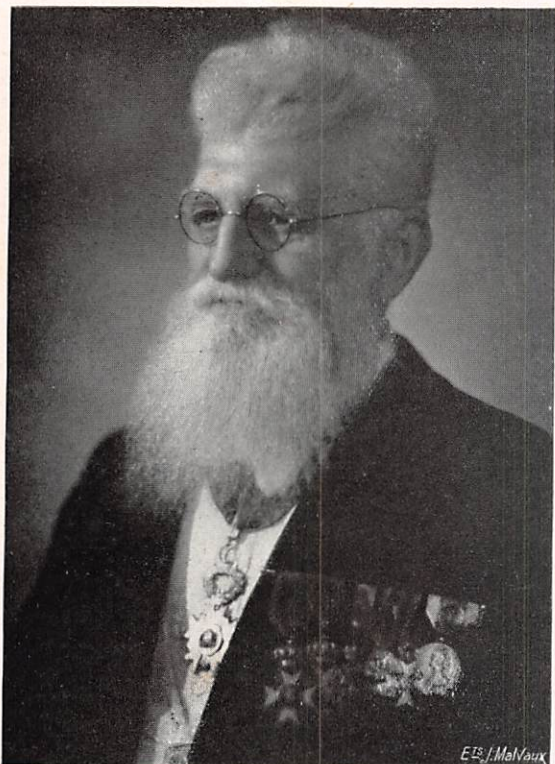
De stabilisatie liet toe terug over te gaan tot de kapitaals-inschrijvingen. De openbare besturen deden een groote krachtsinspanning, eerst voor de electricatie van het net en vervolgens voor het tot stand brengen van een park automotrices; het blijft echter een vaststaand feit dat de N. M. V. B. bij haar aanpassing aan de voorwaarden van modern vervoer en ondanks aanhoudende pogingen, die door de verder aangehaalde cijfers in 't licht gesteld worden, een vertraging geleden heeft die wegens den oorlog, de naoorlogsche toestanden en de financieele crisis op twaalf jaar mag gerekend worden.

De curve die de inschrijvingen van kapitalen aangeeft gaat van 39 millioen frank in 1927 tot 36 millioen in 1928; zij bereikt 145,5 millioen in 1929, 67,6 millioen in 1930, 75,5 millioen in 1931, 52,5 millioen in 1932 om in 1933 op 76 millioen te komen, waarvan 29,5 millioen voor het aankopen van automotrices moet dienen.

Het is klaar dat sedert 1931 de inspanning van de aandeelhouders opnieuw gedwarsboomd werd door de economische wereldcrisis en door den weerslag dezer crisis op den financieelen toestand van Staat, provinciën en gemeenten. Nochtans, en zulks zal niemand verwonderen, zouden de exploitatieuitslagen van de buurtlijnen, in 't bijzonder die van het stoomnet, op verre na niet zoo slecht geweest zijn indien de concurrentie van de baan niet in geenszins te rechtvaardigen en met alle recht in strijd zijnde voorwaarden gewoed had.

Het vraagstuk der autobussen.

Het kan niet gezegd worden dat de N. M. V. B. zich, in verband met de ontwikkeling van de concurrenceerende autobusdiensten, aan kortzichtigheid zou schuldig gemaakt hebben.



H. DEBARSY,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Luik,
beheerder.



E. GEVAERT,
eere-directeur-generaal
van Bruggen en Wegen, beheerder.

Reeds in December 1898, maakte de kwestie der toekomst van de automobiëldiensten als bijdiensten van de buurtlijnen, opgeworpen door ridder Lagasse de Locht, toen beheerder, de bekommerring van den Raad van beheer gaande.

In 1900 vroeg ridder Lagasse de Locht dat het door de inrichting van automobiëldiensten gesteld vraagstuk opnieuw aan den minister van Spoorwegen zou uiteengezet worden en dat de bevoegdheid der N. M. V. B. zou uitgebreid worden tot de inrichting van dergelijke diensten.

In 1906, steeds onder dezelfde aansporing, werden een memorie van toelichting en een wetsontwerp opgemaakt en bij den minister van Spoorwegen alsmede bij den minister van Financiën ingediend, maar het aandringen en de voorstellen van de Nationale Maatschappij bleven vruchteloos.

Onmiddellijk na den oorlog zag men, in verschillende streken van het land, door particulieren ingerichte autobusdiensten tot stand komen. De Nationale Maatschappij, die sedert zoo lang op het gevaar dat zulks voor het bestaan van haar net kon medebrengen gewezen had, bevond zich spoedig voor een betreurenswaardig voldongen feit. Terwijl zij reeds af te rekenen had met de economische moeilijkheden, met het herbouwen en de overneming van de door de exploiteerende maatschappijen opgegeven lijnen, had de Nationale Maatschappij voortaan te kampen met een concurrentie die geenszins aarzelde, dikwijls over den ganschen reisweg van zekere buurtlijnen, het beste gedeelte der cliënteel die de Buurtspoorwegen zich gemaakt hadden weg te kapen. Er bestond geen enkele wet om de plundering en den ondergang van de bestaande openbare diensten te beletten. Stappen door de N. M. V. B. in de ministeries aangewend, en hernieuwd in 1920, leidden in December 1921 tot een akkoord aangaande de wijziging van de statuten der N. M. V. B., die door de algemeene vergadering der aandeelhouders goedgekeurd werd.

Daar de toestand in 1923 nog verergerd was, diende de N. M. V. B. een krachtdadig bezwaarschrift in bij den minister van Spoorwegen nopens het nadeel dat haar door de teugellooze concurrentie der autobussen aangedaan werd. In Mei 1924 teekende zij opnieuw protest aan en in Juni 1924 nam de Raad van beheer het besluit aan al de leden van Kamer en Senaat een nota te sturen om de onmiddellijke aanneming te vragen van het door de Regeering voorgesteld wetsontwerp, gezien het gevaar waaraan de buurtlijnen blootgesteld waren.

Ten slotte werden, op 11 Augustus 1924 en op 15 September 1924, twee wetten afgekondigd.

De eerste kende aan de N. M. V. B. den voorrang toe om autobusdiensten in te richten :

- 1° Langs den ontworpen reisweg van vergunde of in aanmerking genomen buurtlijnen ;
- 2° Langs den reisweg der bestaande buurtlijnen ;
- 3° Om buurtlijnen met elkander te verbinden.

De door den wetgever beoogde doeleinden waren voorzeker uitstekend. Hij wilde niet dat de particuliere exploitatieondernemingen « het bestaan of de leefbaarheid van de lijnen der Nationale Maatschappij in gevaar zouden brengen ».

Het is overigens om dezelfde reden dat de wet van 15 September 1924, tot regeling van het gemeen recht in zake autovervoerdiensten, ontstaan is, maar de gevolgen, op gebied van bescherming der buurtlijnen, waren teleurstellend.

Vooreerst was er dualiteit bij de concessionneerende macht : de N. M. V. B. was afhankelijk van het ministerie van Spoorwegen en de machtigingen voor het inrichten van private autobustiensten werden verleend door het ministerie van Landbouw en Openbare Werken.

Terwijl nu de parasitaire autobusdiensten zich zeer snel vermenigvuldigden, hadden de Buurtspoorwegen, die, in 1927, 126 aanvragen (ongeveer tweehonderd diensten omvattend) indienden, slechts zestien machtigingen bekomen.

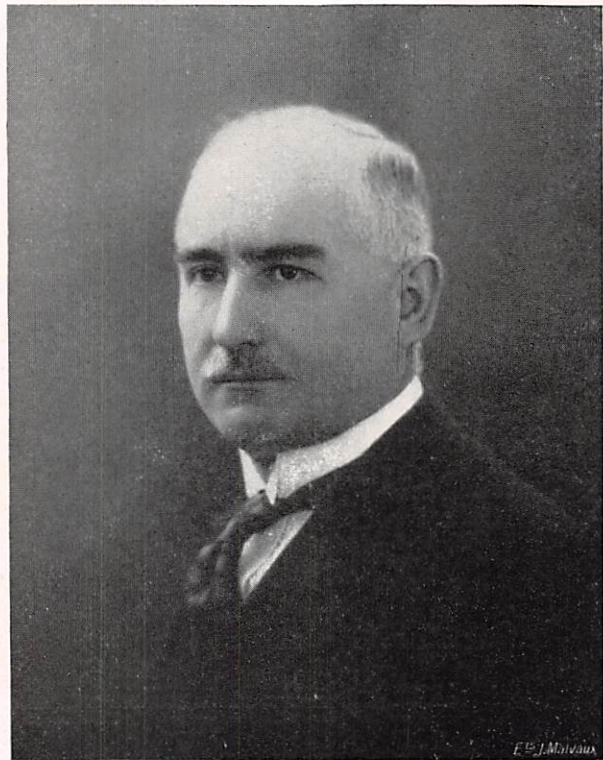
In de tweede plaats waren de rechtbanken niet bevoegd om op te treden, daar het verleenen van toelatingen door de openbare machten een zuivere administratieve daad was. Buiten de vertraging die het onderzoek van hun aanvragen onderging, werden aan de Buurtspoorwegen een reeks ongelooflijke formaliteiten opgelegd. De uitslagen waren van zulken aard dat in 1927, terwijl de N. M. V. B. er in geslaagd was 256 kilometer autobusdiensten in te richten (voor dewelke — andere moeilijkheid — de openbare besturen het ingeschreven kapitaal dadelijk moesten storten) haar lijnen rechtstreeks over 283 kilometer geconcurranceerd waren door toegelaten particuliere diensten en over honderden kilometer door niet toegelaten diensten. En terwijl de toegelaten diensten in België zich beperkten tot 55, die 810 kilometer bedienden, waren 473 aanvragen ingediend voor 7.736 kilometer particuliere lijnen, waarvan een groot aantal geëxploiteerd werden... zonder machtiging.

Het is natuurlijk onmogelijk het verlies dat aldus aan de buurtlijnen werd toegebracht, te schatten.

Die toestand verergerde steeds meer en meer.



CH. GHEUDE,
advokaat, bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Brabant,
beheerder.



A. DE BRUYNE,
schepen der stad Antwerpen,
beheerder.

In 1929 had de Nationale Maatschappij — die zelf 412 kilometer autobuslijnen exploiteerde en 263 kilometer, door particulieren geëxploiteerde lijnen mits een geringe vergoeding, onder haar toezicht had — een zoo hevige concurrentie te verduren, dat zij op plechtige wijze de openbare besturen waarschuwde voor de overdreven toegevendheid ten opzichte van de private ondernemingen, ten nadeele van de buurtlijnen die met de openbare penningen en uitsluitend ten bate van de gemeenschap tot stand gebracht waren.

Op 29 Augustus 1931 werden twee wetten afgekondigd die aan de N. M. V. B. het recht toekenden : de eene om trolleybusdiensten tot stand te brengen, de andere om autobusdiensten in te richten tot verbetering der exploitatievoorwaarden van haar lijnen. Deze laatste wet is insgelijks toepasselijk op de tramwegen.

Een jaar later werden, door de wet van 21 Maart 1932, al de bepalingen der wetten van 11 Augustus 1924 en 20 Juli 1927, betreffende den aan de N. M. V. B. toegekenden voorrang en de aan deze maatschappij opgelegde verplichtingen in zake herstelling der wege- nis, ingetrokken.

Bij diezelfde wet werden de openbare autobusdiensten der N. M. V. B. aan het gemeen recht, dat zij invoerde, onderworpen.

In 1931 exploiteerde de N. M. V. B. 415 kilometer autobuslijnen, had 2.012 kilometer aan particulieren verpachte lijnen onder haar toezicht en beschikte bovendien over machtiging voor 2.526 kilometer.

De door de N. M. V. B. rechtstreeks geëxploiteerde autobuslijnen hadden, op 1 Januari 1934, een gezamenlijke lengte van 468 kilometer, terwijl zij 2.753 kilometer onder haar toezicht had, die voor haar om zoo te zeggen zonder opbrengst waren, en zij had bovendien machtiging verkregen om 2.300 kilometer te verpachten.

Indien men, tegenover de krachtsinspanning der N. M. V. B., de ontwikkeling der autovervoerdiensten in België beschouwt, krijgt men een juist begrip van den werkelijken toestand die op dat gebied ten opzichte van de Buurtspoorwegen geschapen werd.

Uit de jongste statistieken die door het ministerie van Financiën werden opgemaakt blijkt dat het aantal motorvoertuigen (motorrijwielen en schepen niet medegerekend), dat in 1921 20.656 bedroeg, in 1934 tot 198.098 gestegen was, 3.594 aanhangrijtuigen niet medegerekend, zijnde tienmaal meer.

In dat aantal waren begrepen :

	in 1921	in 1932	in 1933	in 1934
de lichte vrachtwagens	2,257	52,902	52,121	55,246
de zware vrachtwagens	3,400	13,458	15,118	16,182

	in 1921	in 1932	in 1933	in 1934
de lichte autobussen en autocars (1) in 1927: 803	—	382	378	259
de zware autobussen en autocars (1) in 1927: 308	—	1,278	1,525	1,426

Ware die buitengewone vooruitgang gestuit geweest, indien men de N. M. V. B. in de mogelijkheid gesteld had autobusdiensten in te richten overal waar het bestaan zelf van haar lijnen in gevaar kon komen? Men kan er zich dadelijk rekenschap van geven dat slechts eenige honderden autobussen minder zouden bestaan hebben, nl. deze welke enkel als parasieten van het buurtspoorwegennet geleefd hebben.

Men zal er in elk geval de N. M. V. B. niet kunnen van beschuldigen dat zij niet vooruitziend genoeg geweest is, als men weet dat zij reeds in 1899 op de gevaren wees waaraan de spoorwegen door de ontwikkeling van de autovervoerdiensten zouden blootgesteld zijn.

Op dat gebied gaat het weliswaar niet beter in de andere landen, maar die bezaten niet zoals België een instelling als de N. M. V. B. Het particularisme waarvan men thans de gevolgen vaststelt was des te minder te verontschuldigen.

Voor de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die te kampen heeft tegen moeilijkheden welke door de economische crisis op hun toppunt gedreven werden, vertoont het vraagstuk zich zooals het zich sedert verscheidene jaren voordoet onder een dubbel oogpunt: het verlies toegebracht aan haar goederenvervoer en vooral het geleden verlies op het reizigersvervoer.

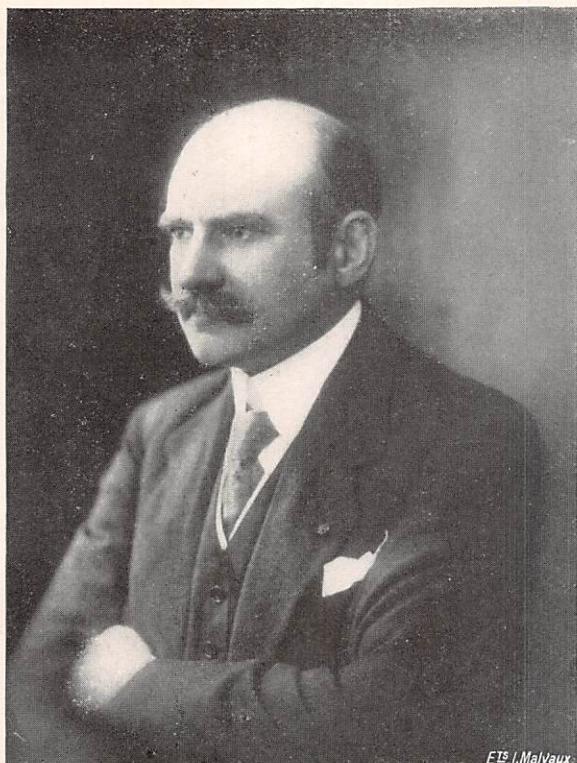
Die verliezen waren zoo groot dat zonder de electrificatie harer lijnen, de ondergang der N. M. V. B. een voldongen feit zou zijn.

De electrificatie der buurtlijnen.

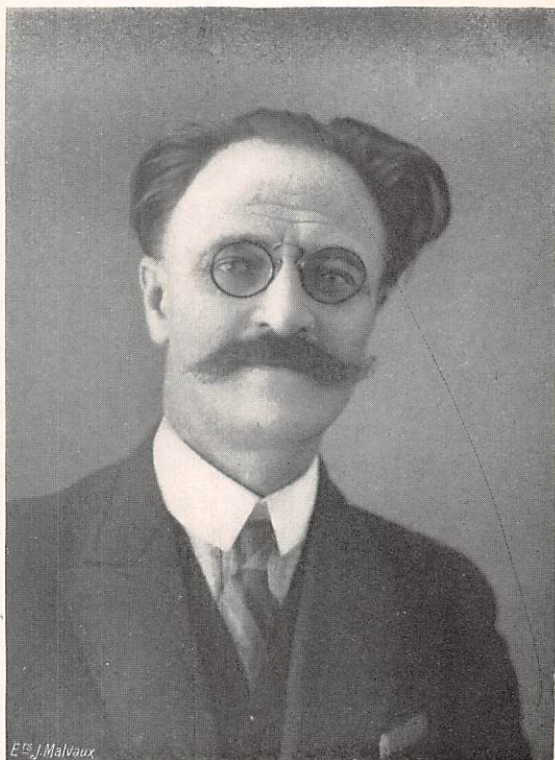
Wanneer de openbare financiën in slechten toestand verkeerden, volgt daaruit heel natuurlijk de onmogelijkheid voor de N. M. V. B. om zich te ontwikkelen of zich te moderniseeren. Het is echter juist in de tijden van crisis dat de verzwakking der zaken een grootere krachtsinspanning van de vervoerondernemingen vergt, om aan de scherper wordende concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Dat is de conjunctuur waarin de Nationale Maatschappij tot 1927 geleefd heeft.

Onder voorgaand hoofdstuk heeft men gezien dat bij de inschrij-

(1) De statistiek bestaat niet vóór 1927.



P. SEGERS,
advokaat, Staatsminister,
beheerder.



M. CASTIAU,
secretaris-generaal
van het ministerie van Verkeerswezen,
commissaris van de Regeering.

ving der kapitalen door de openbare besturen aandeelhouders een vertraging zich voorgedaan heeft tot in 1926. Zij bedroeg toen 20 miljoen frank, steeg nadien tot 39 miljoen in 1927, bereikte haar hoogtepunt en overschreed 145 miljoen in 1929, om het volgende jaar tot 67,5 miljoen te dalen.

In deze maat konden de Buurtspoorwegen zich moderniseeren, dat is nieuwe elektrische lijnen aanleggen en een belangrijk gedeelte van hun stoomnet electrificceeren.

Het was dringend noodzakelijk het grootste aantal lijnen mogelijk te redden van het verval waarmede zij bedreigd waren. Het middel dat aangewend werd en waarvan de gunstige uitslagen zich weldra deden gevoelen, was dan ook de electrificatie der lijnen waarop het reizigersverkeer druk genoeg was of kon worden om er de kosten van te rechtvaardigen.

De N. M. V. B. aarzelde niet de zaken in ruimen zin op te vatten en de toekomst heeft bewezen hoezeer zij gelijk had.

Ondanks de meening van degenen die — zonder eenig bewijs trouwens — oordeelden dat alleen de autobus een modern vervoermiddel was, spande de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen al haar krachten in om op de lijnen met voldoende verkeer de stoomtractie door de elektrische te vervangen, zoodanig dat binnen een tijdsverloop van tien jaren, van 1924 tot 1933, 729 kilometer toegerust en in exploitatie gesteld werden; de respectievelijke cijfers, voor de jaren waarin men over kapitalen beschikte, waren: 123 kilometer in 1930, 171 kilometer in 1931 en 176 kilometer in 1932.

Op 1 Januari 1934 telde het electrisch net 1.227 kilometer, hetzij meer dan een vierde van het gezamenlijk spoornet. Gedurende de jongste tien jaren was de laagste exploitatiecoëfficiënt 88,74 in 1925 en de hoogste 94,49 in 1931; die voor 1933 bedroeg 94,06.

Intusschen werden door het stoomnet, dat natuurlijk de lijnen met minder goede opbrengst behield, coëfficiënten bekomen die regelmatig opgingen van 91,99 in 1925 tot 112,70 in 1932. Alleen de jaren 1928 en 1929, ten gevolge der stabilisatie, teekenden een lichte heropleving aan met coëfficiënten van 93,45 en 93,65, terwijl in 1933 de coëfficiënt, ingevolge allerhande bezuinigingen, met drie en half punten op dien van 1932 afnam en aldus tot 109,03 daalde.

Zulks volstaat om de door de crisis en de concurrentie der auto-bussen aangearichte verwoestingen aan te toonen.

Die vergelijking der uitslagen van het electrisch net met diegene van het stoomnet zijn geheel ten gunste van het eerste, waarvan de coëfficiënt, in 1933, 16 punten onder dien van het stoomnet staat.

De ontvangsten der twee netten hebben overigens een merkwaardige evolutie ondergaan, dewelke tevens het verval der stoomlijnen en den vooruitgang der elektrische lijnen aantoonst.

In 1924 besloeg het elektrisch net een lengte van 498 kilometer, hetzij ongeveer $\frac{1}{8}$ van het stoomnet, en zijn ontvangsten bedroegen 38,3 t. h. van de gezamenlijke ontvangst. In 1933 was de toestand gansch omgekeerd, het was het stoomnet, ongeveer de $\frac{3}{4}$ van het spoornet omvattende, dat nog slechts 36,1 t. h. van de totale ontvangst opbracht, terwijl het elektrisch net alleen, waarvan de lengte 1.227 kilometer, hetzij $\frac{1}{3}$ van het stoomnet, bereikte, 63,9 t. h. der totale ontvangst opbracht.

In deze jongste jaren heeft men zich dan ook met bijzondere kracht ingespannen om de lijnen te electrificeeren. In 1931, 1932 en 1933 alleen werden 49 onderstations met zes en tachtig convertorsgroepen en een gevestigde kracht van 36.000 kw., opgericht. Een en veertig dier onderstations werken automatisch en zijn voorzien van kwikzilverdampgelijkrichters met glazen peren. Thans wordt het elektrisch net door een en zeventig onderstations gevoed. Vijf en veertig onderstations, waarvan de eerste reeds in 1929 in dienst gesteld werden, werken gansch automatisch en zes andere zijn half-automatisch. Men schat dat uit die automatische werking een besparing aan arbeidsloon van meer dan twee miljoen per jaar voortvloeit.

Het gezamenlijk verbruik van elektrischen stroom door de N. M. V. B. bedroeg in 1932 ongeveer 54 miljoen kilowatt-uur, waarvan 82 t. h. in de onderstations der N. M. V. B. omgezet werd.

De Nationale Maatschappij streefde er ter zelfder tijd naar haar rollend materieel aan te vullen en te moderniseeren. Wegens de toeneming van het goederenvervoer werden in 1928 330 nieuwe wagons in dienst gesteld en 720 in 1929.

Sedert verscheidene jaren reeds hield men zich bezig met de verbetering van het bestaande materieel voor het reizigersvervoer, door de platforms der rijtuigen van tochtschermen te voorzien en door aanhangrijtuigen van den stoomdienst tot aanhangrijtuigen voor den elektrischen dienst om te bouwen.

Ten einde voldoening te schenken aan het publiek, dat groo-tere snelheid en meer comfort eischte, werden in 1928 16 nieuwe motrices met 60 plaatsen in dienst gesteld, 24 andere waren in voltooiing of besteld.

Bovendien waren 63 bogiemotrices en 51 bogieaanhangrijtuigen, met 80 plaatsen elk, in aanbouw of besteld.

Die rijtuigen, bestemd voor het verkeer over grooten afstand,



L. HELBIG DE BALZAC,
hoofd van het kabinet
van den minister van Financiën,
commissaris van de Regeering.



G. DE SMEDT,
secretaris van den Raad van beheer.

waren toegerust met vier motors van 50 PK. elk, en voorzien van een electro-pneumatische rem.

In 1929 werden op de lijn Brussel-Ninove elektrische treinen met meervoudige bediening beproefd, treinen waarmede 250 tot 300 reizigers kunnen vervoerd worden. Een locomotief Garratt werd aangekocht.

In 1930 werden 67 bogiemotrices, 47 bogieaanhangrijtuigen en 54 tweeassige motrices van het laatste nieuw type in dienst gesteld. Men bestelde bovendien 9 bogiemotrices, 6 aanhangrijtuigen van hetzelfde type en 59 motrices met twee assen.

In 1931 werden nog 72 motrices met twee assen; 26 bogiemotrices, 15 bogieaanhangrijtuigen, 6 motrices met drie tri-bisselsassen en 3 motorpakwagens in aanbouw gesteld.

Bovendien werden 24 bogieaanhangrijtuigen tot motrices omgebouwd.

Ten slotte werden in 1933 bij de private nijverheid nog 18 bogiemotrices en 15 motrices met twee assen besteld, terwijl men de ombouwing van bogieaanhangrijtuigen tot motrices voortzette.

Het rollend materieel der elektrische lijnen werd aldus snel volledig. Het spreekt vanzelf dat die snelloopende, ruime en al het wenschelijk comfort biedende rijtuigen bij het publiek een geestdriftig onthaal genoten.

De automotrice.

De concurrentie der autobussen, zooals ze werd geduld, moest onvermijdelijk aan de stoombuurtlijnen een aanzienlijk nadeel berokkenen. Eén cijfer volstaat om daarover te oordeelen : in 1933 bedroegen de ontvangsten « reizigers » bekomen op de gezamenlijke buurtlijnen — welke 3.500 kilometer, zegge de drie vierden van het gansche net, omvatten — nauwelijks 14,90 t. h. der totale ontvangsten en minder dan één vierde der ontvangsten « reizigers » die op de 1.227 kilometer van het electrisch net werden bekomen.

De N. M. V. B. was over dien achteruitgang geenszins verrast. Zooals wij er aan herinnerden in het hoofdstuk betreffende de autobussen, heeft zij sedert jaren reeds gewezen op het verlies dat voor haar noodzakelijk uit de concurrentie der automobielen zou voortvloeien en dat een onrustwekkende wending genomen heeft.

De N. M. V. B. heeft dan ook voorgesteld op de lijnen met weinig reizigersverkeer de stoomtractie door automotrices te vervangen.

Reeds vóór den oorlog werden benzo-electrische automotrices

met recuperatie in dienst gesteld op de lijnen Brussel-St-Genesius-Rode-Waterloo en Bergen-Frameries. Die proefneming, welke geschiedde in 1910, leverde niet de verwachte uitslagen op.

Dadelijk na den oorlog werd de studie van die kwestie hervat, met zooveel te meer aandacht daar ze dringender werd. Ditmaal waren het de nijveraars die er niet konden toe besluiten de kosten der proefnemingen te wagen, aangezien de vooruitzichten van automotrices-voortbrengst natuurlijk zeer beperkt waren.

Het waren dan ook de vervoermaatschappijen zelf die het vraagstuk moesten oplossen.

Reeds in de verslagen over de dienstjaren 1921 en 1922 wordt gewezen op het groot belang van de in gang zijnde studiën der automotrices. Het verslag van 1924 kondigt aan dat twee rijtuigen met 25 plaatsen, railauto's genaamd, gedreven door benzol-motors, eerlang in dienst zouden gesteld worden.

Die voertuigen bieden het nadeel te duur te kosten. Dadelijk bestelt men enkele automotrices van hetzelfde type maar die een veertigtal reizigers kunnen vervoeren en een aanhangrijtuig sleepen.

In 1925 worden de twee eerste railauto's in dienst gesteld. Zij zijn toegerust met een motor van 52 P. K. met cardanoverbrenging werkend op de achteras. Daar ze slechts van één stuurpost voorzien zijn bezitten ze een draaistel. Op dat oogenblik geeft men er zich echter rekenschap van dat men zich niet te zeer mag haasten om het gebruik van de nieuwe railauto's uit te breiden, daar ze nog voor verbetering vatbaar zijn.

Die railauto en verschillende andere typen welke later werden aangenomen bleken geschikt voor de diensten die zij te bewijzen hadden en die zij overigens nu nog bewijzen.

Het scheen nochtans niet mogelijk het gebruik dier autorails uit te breiden, want de reiziger betoonde een in 't oog vallende voorkeur voor het type van automotrice waarvan de innerlijke inrichting, het gemak van in- en uitstappen, het comfort, dat het dichtst bij hetgeen door den tramweg werd geboden kwam te staan.

Die eischen waren trouwens heel goed verenigbaar met een sterken en betrekkelijk goedkoop bouw.

Men besloot dan ook tot het invoeren van een automotrice met tweevoudigen stuurpost die dadelijk de gunst van het publiek verwierf. Van 1932 af werden in de werkhuizen der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen een twintigtal aanhangrijtuigen van den stoomdienst tot automotrices omgebouwd.

De sedert dien tijd opgedane ondervinding heeft het mogelijk gemaakt een type te vervaardigen dat voor het buurtspoorwegnet



LÉON JACOBS,
directeur-generaal sedert 8 Mei 1933.

volkomen geschikt is. Het omvat een motor van 80 tot 90 P. K., twee drijfassen en een cardanoverbrenging. Het gewicht van het ledig voertuig, gereed om te rijden, is ongeveer 10 ton. Zijn vervoervermogen bedraagt 4 tot 5 ton (reizigers en reisgoed) en, volgens het profiel van de lijn, kan het één of twee aanhangrijtuigen trekken.

Ingevolge de bekomen uitslagen, werd besloten tot het samenstellen van een park van 250 automotrices die over gansch het land zouden verdeeld worden en op de lijnen met gering reizigersvervoer de stoomtreinen zouden vervangen.

Op het oogenblik dat de N. M. V. B. haar vijftigjarig bestaan viert, zijn 140 van die voertuigen in dienst of in aanbouw (1).

Dank zij dat nieuw vervoermiddel is de gemiddelde snelheid van vervoer met ongeveer 50 t. h. gestegen, tegenover die van de stoomlijnen, en daar waar het aantal treinen met 100 t. h. heeft toegenomen zijn de kosten per rijtuig-kilometer met ongeveer 50 t. h. van den prijs per stoomtrein-kilometer gedaald.

Benevens de vermindering der exploitatiekosten, het op de eerste plaats te bereiken doel, komt het er vooral op aan de cliënteel naar de buurtlijnen terug te brengen. Het nieuw vervoerstelsel valt zoozeer in den smaak van het publiek dat de vermeerdering van het reizigersverkeer in sommige gevallen meer dan 100 t. h. bereikt. Zulks laat zich des te beter begrijpen omdat overal waar de automotrice de stoomtractie vervangt, de tarieven met 25 t. h. verlaagd worden.

Dat kort overzicht volstaat om aan te toonen dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen niets onverlet laat om zich te moderniseeren, met al den noodigen spoed maar ook met al de voorzichtigheid die wegens den gestadigen vooruitgang der techniek geboden is.

De N. M. V. B. is nochtans, zooals al de maatschappijen voor vervoer per spoorweg, zwaar getroffen door de economische inzinking en door de teugellooze concurrentie der autobussen.

Zij koestert de vaste hoop dat zij, door de verdere modernisatie van haar lijnen, waarop de elektrische tractie, de automotrice en de autobus den stoom zullen vervangen, de moeilijkheden zal overwinnen hoe groot ze ook mogen wezen.

Alvorens dit hoofdstuk te sluiten wijzen wij er op dat, buiten de wijzigingen vermeld in de vorige hoofdstukken betreffende de

(1) Thans zijn 250 automotrices hetzij in dienst hetzij in aanbouw en men rekent dat reeds in 't begin 1936 al de vroegere stoomlijnen met automotrices zullen toegerust zijn.

autobusdiensten, van 1924 tot 1933 belangrijke wijzigingen aan de stichtingswet en aan de statuten der N. M. V. B. toegebracht werden. Bij de wet van 20 Juli 1927 werd namelijk bepaald dat het door de openbare besturen in te schrijven minimumaantal aandelen van elke lijn, hetwelk tot dan toe op de twee derden der aandelen was vastgesteld, verlaagd was tot vijf en vijftig ten honderd.

Anderdeels werd de voet van den wegens laattijdige storting der annuïteiten verschuldigden interest van 6 op 8 t. h. gebracht en de gebeurlijke vervallenverklaring der aandeelhouders werd voorzien.

Twee aanvullingen aan de statuten zijn vooral meldenswaardig. Bij artikel 21 der statuten werd voorzien dat, om het door de Regeering uitgeoefend toezicht op de verrichtingen der maatschappij, zoo op technisch als op financieel gebied, te vergemakkelijken, de ministers van Financiën en van Verkeerswezen elk een commissaris zouden aanstellen met recht de zittingen van den Beheerraad bij te wonen.

Er werd bovendien aan de statuten een artikel 39 toegevoegd, dat een nationale paritaire commissie alsmede gewestelijke paritaire commissiën instelt met opdracht : het statuut van het personeel op te maken, advies uit te brengen over de kwestieën van algemeen aard die het personeel aanbelangen en deel te nemen aan het beheer der voor het personeel in 't leven geroepen organismen.

Buiten die wijzigingen der wetteksten betreffende de N.M.V.B. werd bij de wet van 6 Mei 1932 nog een andere toegebracht : artikel 11 van de stichtingswet werd gewijzigd ten einde het personeel dat rechtstreeks voor den aanleg of de exploitatie van de buurtlijnen gebezigd wordt, van alle belasting, taxe of cijns ten bate van provinciën en gemeenten vrij te stellen.

Wijzigingen in den Raad van beheer.

In den loop van het tienjarig tijdvak 1924-1934 onderging de samenstelling van den Raad van beheer grondige wijzigingen.

Vooreerst : het heengaan van de beheerders hh. Vanderlinden en Gérard, wier mandaat in April 1924 ten einde liep.

Verder had de Raad op 3 September 1927 het afsterven van den beheerder h. Colaert te betreuren.

Anderdeels kwamen vier nieuwe beheerders in den Raad zeten : M. Gevaert, aangesteld door de algemeene vergadering van 27 Mei 1924 ; M. Gheude, benoemd bij koninklijk besluit van 1 Februari 1926 ; M. De Bruyne, benoemd bij koninklijk besluit van

10 Mei 1926 en M. Segers, benoemd door de algemeene vergadering van 29 Mei 1928.

Met den h. Levie, voorzitter, den h. ridder Lagasse de Locht, ondervoorzitter, en den h. Debarsy, beheerder, maakten die beheerders den Raad uit bij de viering van het vijftigjarig bestaan der N. M. V. B.

Krachtens de wet van 20 Juli 1927 waarbij artikel 21 der statuten gewijzigd werd, werden de hh. Rigaux, directeur-generaal bij het ministerie van Financiën, en Castiau, thans secretaris-generaal bij het ministerie van Verkeerswezen, aangesteld om het mandaat van commissaris der Regeering bij de N. M. V. B. te vervullen, met opdracht den gang der zaken van de maatschappij na te gaan. De h. Helbig de Balzac, thans kabinetshoofd van den minister van Financiën, werd op 2 Januari 1934 benoemd in vervanging van den h. Rigaux die ontslag genomen had.

Ten slotte had in den schoot der administratie zelf een belangrijke verandering plaats : de h. Henri Caufriez, sedert 6 Februari 1913 directeur-generaal van de maatschappij, legde zijn ambt neer. Zijn ontslag werd aangenomen bij koninklijk besluit in dato 8 Mei 1933.

De Raad van beheer en de Regeering hielden er aan een plechtige hulde te brengen aan hem die gedurende de zoo moeilijke tijden, welke wij hooger beschreven, de leiding der N. M. V. B. heeft waargenomen.

Bij koninklijk besluit van 8 Mei 1933 werd, ter vervanging van den h. Caufriez, tot directeur-generaal benoemd, de h. Léon Jacobs die zijn gansche loopbaan bij de Buurtspoorwegen had doorgemaakt, tot den graad van adjunct-directeur-generaal.

III. — WAT VERTEGENWOORDIGEN DE BUURTSPORWEGEN IN 1934 EN WAT MAG MEN ER IN DE TOEKOMST VAN VERWACHTEN ?

De toestand der N. M. V. B., na vijftig jaar bestaan, laat zich in enkele trekken schetsen :

De Nationale Maatschappij had de vergunning van 5.277 kilometer spoorlijnen bekomen, waarvan 4.743 kilometer in exploitatie waren. Daarvan waren 1.250 kilometer electrisch toegerust.

Ze had bovendien de machtiging bekomen of ze had ontwerpen

voor het exploiteeren van 5.520 kilometer autobusdiensten, waarvan ze zelf 436 kilometer exploiteerde en 2.753 kilometer verpacht had, dat maakt te zamen 3.189 geëxploiteerde kilometer.

De vergunde spoorlijnen vertegenwoordigden op zichzelf reeds een lengte van 6,46 km. per 10.000 inwoners en van 17,32 km. per vierkanten myriameter grondgebied.

Een spoorwegnet van zulken omvang draagt grootendeels bij om aan België, op gebied van spoorwegen, de eerste plaats in de wereld te bezorgen. België, dat 269 inwoners per vierkanten kilometer grondgebied telt, bezit inderdaad niet minder dan 9.900 kilometer spoorwegen op normaal spoor en op spoor van één meter wijdte (de stadstramwegen niet inbegrepen).

Dat cijfer rangschikt België op de dertiende plaats in Europa, in volstrekten zin, en op de eerste plaats in de wereld voor de dichtheid van het spoorwegennet die 32,45 km. per 100 km² bereikt. Het aandeel der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen in dat cijfer beloopt 15,55 km. per vierkanten myriameter (1). Door dat feit overtreft België de landen die op gebied van smal- en van normaalspoorwegen het best toegerust zijn, nl. Zwitserland, Groot-Brittanje, Duitschland en Frankrijk.

De ingeschreven kapitalen voor den aanleg van het buurtspoorwegennet bedragen meer dan een milliard frank en mogen op meer dan vier milliard frank geschat worden, wanneer men de vóór den oorlog ingeschreven sommen tegen hun huidige waarde berekent.

Speciaal uitzicht van het vervoervraagstuk in België.

Het bestaan van een zóó omvangrijk buurtspoorwegennet, aangelegd door een éénige nationale maatschappij, heeft in België het gezamenlijk vraagstuk van het vervoer te lande in heel bijzondere voorwaarden gesteld. Deze hadden, in ons land, de trouwens in alle landen begane dwalingen kunnen vermijden, indien men, dadelijk na den oorlog, in stede van de initiatieven op een onsamenhangende en voor de algemeene economie ten zeerste schadelijke wijze te laten opkomen, er aan gedacht had dat de N. M. V. B. toegerust was om

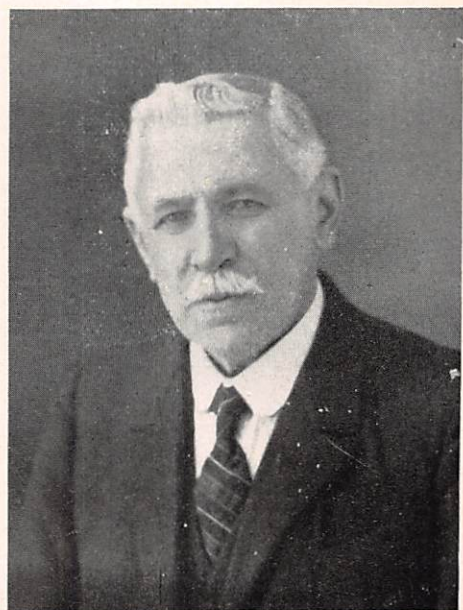
(1) De voor 1931 opgemaakte wereldstatistiek door het « Archiv für Eisenbahnwesen » kent aan België de 10^e plaats toe in Europa, met 11,093 km. Onze berekeningen steunen op de lengte der in 1933 in België geëxploiteerde spoorlijnen, maar voor de vergelijking met de andere landen nemen wij de gegevens van het « Archiv für Eisenbahnwesen » aan, wat voor ons dus nadeelig is.



E. DEGRELLE,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Luxemburg,
voorzitter van den Raad van toezicht.



J. CHÈVREMONT,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad
van Luik, commissaris.



L. DRUGMAND,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad
van Henegouwen, commissaris.

het vraagstuk in zijn geheel op te lossen, op voorwaarde dat men haar de daartoe noodige financiële middelen verschafte.

Zoolang men zich in een periode van betrekkelijken voorspoed bevond en men aan een spoedig herstel geloofde, viel het nadeel door de dienstverdubbelingen veroorzaakt weliswaar niet zoozeer op en het was maar op het oogenblik dat de financiële en economische crises ontstonden, zich uitbreidden en voortduurden, dat het gebrekige van den toestand in al zijn scherpte tot uiting kwam.

Thans heeft men zulks ingezien en daden zullen gesteld worden. De regeeringen en de leden van het parlement, evenals de congressen van technici en economisten erkennen het onheil dat door de al te groote toegevendheid der laatste vijftien jaren veroorzaakt werd. Alles wijst er op dat men tot een gezonde opvatting terugkeert en dat men eerlang opnieuw den weg zal volgen waarvan men niet afwijken mocht.

Het is trouwens hoog tijd. De huidige stand van het vervoervraagstuk wijst op den ernst der kwestie, evenzeer als op de dringende noodzakelijkheid eener oplossing die het zoo lang miskende algemeen belang vrijwaart en die ook met de particuliere belangen rekening houdt, daar waar ze met het algemeen belang overeen te brengen zijn.

De scherpte en de lange duur der crisis stellen den met den dag sterker wordenden eisch dat de aan de bestaande openbare diensten berokkende schade door een niet te rechtvaardigen concurrentie, moet tegengegaan worden, te meer daar het de belastingbetalers zijn die, op slot van rekening, de geleden verliezen dragen. Dat is een eerste feit.

Werd het recht van den vergunninghouder geëerbiedigd ?

Anderdeels kan er geen werkelijke coördinatie bestaan zoo ze niet steunt op den dienst van 's Lands algemeen belang en op den eerbied voor het recht.

Welnu, het is zonneklaar dat de talrijke vervoerondernemingen die sedert den wapenstilstand langs de baan tot stand gekomen zijn zich weinig om het algemeen belang bekommerd hebben en nog veel minder zich de vraag gesteld hebben of de plundering welke de autobussen en autovrachtwagens in een geest van winstbejag gepleegd hebben tegenover de cliënteel der Buurtspoorwegen (in zulke mate dat zij dezen hun bestaansmogelijkheid ontnomen hebben), niet regelrecht in strijd is met de verschillende rechten die

voor de Nationale Maatschappij verbonden waren aan de haar door den Staat verleende vergunningen.

Tal van vooraanstaande rechtsgeleerden zijn van oordeel dat de toegevendheid welke men ten opzichte van de parasitaire diensten, die als het ware op de buurtlijnen geënt zijn, aan den dag gelegd heeft praktisch de vernietiging beteekent van de rechten die aan de vergunning zelf van een openbaren dienst verbonden zijn.

Dat is het tweede kenmerk van den huidigen stand van zaken.

Kon de vertraging in de modernisatie der spoorlijnen dienstverdubbelingen rechtvaardigen ?

Men zou kunnen opwerpen dat het voor het Land noodzakelijk was over snel vervoer te beschikken, dat de Buurtspoorwegen zich maar dadelijk moesten moderniseeren en dat de particulieren wel gedaan hebben met zelf, de eersten, dergelijke diensten in te richten. Het valt dadelijk op hoe onjuist die opwerping is.

Vooreerst behoort het vermogen der Buurtspoorwegen aan het Land waaraan geen enkele particulier het recht heeft te raken. Bovendien was het ook de Staat, vergunnende macht, en die het voorwerp zelf van zijn vergunning niet mocht vernietigen door aan anderen rechten te verleenen welke inbreuk maakten op het recht van den concessionaris, die als voornaamste aandeelhouder het grootste deel der financieele middelen voor den ombouw van het net leveren moest. Dat hij, bij gebrek aan geldmiddelen, het niet zoo spoedig kon doen als wenschelijk geweest ware, is hem niet, en nog minder aan openbare besturen, zooals de Buurtspoorwegen, als een misdaad aan te rekenen.

Daarbij hebben de openbare besturen aandeelhouders een aanzienlijke krachtsinspanning gedaan : de electricatie der 1.250 kilometer buurtlijnen en de in gang zijnde samenstelling van een park van 250 automotrices, bewijzen dit ruim.

Het is klaar dat die gansch onvrijwillige vertraging aan niemand het recht geeft om verdubbelingen tot stand te brengen. Integendeel, zoo het bewezen is dat die verdubbelingen het werk der gemeenschap, ten voordeele van particuliere belangen dreigt ineen te doen storten, moeten zij verdwijnen. Te meer omdat de poging tot modernisatie van de N. M. V. B. zich in volle ontwikkeling bevindt en ze niet langer in gevaar mag gebracht worden.

Ziedaar het derde karakteristiek uitzicht van den huidigen toestand.

Wat gewordt er van de politiek der lage tarieven en van de ontwikkeling der misdeelde streken ?

De kwestie vertoont nog een ander kenmerk : Wat heeft het Land op gebied van vervoer noodig ? Zonder twijfel : snelheid en comfort, maar vooral, nu het economisch herstel een noodzakelijk iets is, lage tarieven en het in waarde brengen van gansch het Land.

Maar was dit juist niet het tweevoudig doel dat van in den beginne door de Buurtspoorwegen beoogd werd ?

Het vervoer der reizigers tegen laag tarief en, inzonderheid, van de werklieden is echter slechts mogelijk op de uitdrukkelijke voorwaarde dat geen concurrenten, die voorloopig beter toegerust zijn, de cliënteel die het volle tarief betalen, weghalen.

Hetzelfde geldt voor het goederenvervoer : lage tarieven kunnen enkel toegepast worden wanneer het vervoer dat meest opbrengt, niet aan het spoor ontnomen wordt.

Maar dat was nu eerst en vooral wat de autobus- en autovrachtwagendiensten die langsheen de buurtlijnen ingericht waren, voor gevolg hadden. Zij hebben het evenwicht verbroken tusschen de reizigers die volle tarief betalen en de reizigers die tegen verminderde prijs vervoerd worden. Ook het evenwicht tusschen de verschillende categorieën van goederen, harmonische verhouding die de wetgever gewild heeft, werd vernietigd. Op de lijnen met middelmatige opbrengst zijn de verliezen dan ook gestegen en de winsten zijn op de bloeiende lijnen verminderd, zoodat de algemeene aandeelhouders (de provinciën betrokken in een groep lijnen en de Staat, inschrijver voor het gezamenlijke der lijnen) de reserves hebben zien wegsmelten en het bedrag van het door hen te betalen verschil op annuïteiten van jaar tot jaar hebben zien toenemen.

Daardoor ook werd de toestand der lijnen met zeer klein verkeer, die de reeds wegens hun topografische of demografische ligging benadeelde streken bedienen, in gevaar gebracht, omdat de Nationale Maatschappij beroofd was van de aanzienlijke compensatie die door de winstgevende lijnen opgeleverd werd.

Het aan de Buurtspoorwegen berokkend nadeel was des te erger daar zij over geen de minste vrijheid in zake tarieven beschikken. De autovrachtwagen daarentegen, die bij voorkeur het vervoer der Buurtspoorwegen over kleinen afstand wegkaapt, stelt zijn tarieven vast naar goeddunken, volgens de zaak die zich voordoet, en vervoert wat hij wil. Ook de groote spoorwegen mogen de tarieven vaststellen die hun best passen, behalve wanneer de minister van Verkeerswezen er zich tegen verzet. Alleen de

Buurtspoorwegen zijn letterlijk lamgelegd door het feit dat zij hun tarieven niet mogen verlagen zonder uitdrukkelijke en voorafgaande toelating van den minister van Verkeerswezen.

Zij bevinden zich dus in de volstrekte onmogelijkheid om hun tarieven aan de wending der zaken aan te passen en de prijschommelingen te volgen; zij staan dan ook machteloos tegenover om 't even welke concurrentie.

Die behandeling die destijds, toen de spoorwegen over een onbetwist monopolie beschikten, gewettigd scheen is thans zoo nadeelig gebleken voor de openbare besturen aandeelhouders der lijnen en den belastingbetaler, dat het dringend noodig is er een einde aan te stellen.

Treffende gelijkens tusschen den toestand van 1884 en dien van 1934.

De huidige toestand dien wij in groote trekken geschetst hebben vertoont treffende punten van gelijkens met dien van het vervoervraagstuk, tusschen de jaren 1874 en 1884, welken wij bij het begin van dit historich overzicht uiteengezet hebben: dezelfde hachelijke toestand van landbouw, handel en nijverheid, dezelfde behoefte aan sneller en goedkooper vervoer, dezelfde ontwikkeling van het privaat initiatief daar waar de kapitalen ruimschoots vergelding vinden, dezelfde verwaarloozing van de streken waar het vervoer niet winstgevend genoeg is, hetzelfde gebrek aan geldmiddelen bij de openbare besturen, dezelfde onmogelijkheid voor de groote spoorwegen om het vraagstuk op te lossen.

Eén verschil is er slechts, maar het beheerscht den toestand en bepaalt op gebiedende wijze de oplossingen:

In 1884 had het Land pas het noodlottig avontuur der verplichte overneming van de aan de groote spoorwegmaatschappijen vergunde lijnen beleefd. Gansch de financieele last van die overneming woog zwaar op de schouders der belastingbetalers. Wanneer het er dan ook op aankwam gansch België — en niet enkel de goed opbrengende streken of provinciën — te voorzien van een buurtlijnnennet met een dichtheid die in geen enkel land ter wereld zou geëvenaard worden, vond men de formule van compensatie, samenwerking en onbaatzuchtigheid, die het welgelukken der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voor gevolg had.

Zou die formule thans niet doeltreffend meer zijn, nu het gaat om de regeling van het vervoer per baan?



CH. DEFRENNE,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Brabant,
commissaris.



H. D'ARTOIS,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van
West - Vlaanderen, commissaris.



CH. MOORS,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Limburg,
commissaris.

Ze heeft het voor de Buurtspoorwegen nochtans mogelijk gemaakt zoowel in de misdeelde als in de bloeiende gewesten van het Land hun werking uit te breiden. Ze heeft hun ook toegelaten gedurende lange jaren goedkoop reizigers- en goederenvervoer te verzekeren.

Welk verkeer wordt er verzekerd en welke betrekkingen worden door de private maatschappijen voor automobiilvervoer bediend? Degene die opbrengen. En is het buiten twijfel dat ze slechts zullen verzekerd worden zoolang ze zullen opbrengen? Die diensten zijn dus onvast en bovendien zijn de arme streken van het Land gedoemd om er altijd van verstoken te blijven.

Dat is een schreeuwende onrechtvaardigheid.

De algemeene economie wordt er niet door gediend en wie weet zal men niet eens gedwongen zijn, de werkelijkheid inziende, onder den drang der omstandigheden, te kiezen tusschen eensdeels de verplichting om van de particulieren de autobus- en autovrachtwagen-diensten af te koopen — op de eerste plaats degene die, tegen alle recht in, tot hun eigen profijt als parasieten van de met het geld van allen betaalde buurtlijnen leven — en anderdeels de droevige noodzakelijkheid om al de streken in België die, wegens hun armzaligen toestand, er het meest behoefte aan hebben, van snelle en regelmatige vervoermiddelen te berooven en ze aldus aan hun lot over te laten.

Het is niet mogelijk dat men het late komen tot die gedwongen keuze tusschen die overneming en die berooving. De eindelijk klaarziende openbare meening zou zulks niet toelaten. Te meer daar een andere oplossing mogelijk is, welke zelfs haar proeven geleverd heeft.

Zou de oplossing van 1884 dezelfde niet kunnen zijn in 1934?

Indien trouwens de toestanden van het tijdvak 1874-1884 en van het tijdvak 1924-1934 identiek zijn, hoe zou er dan ook geen identiteit in de oplossing kunnen bestaan en waarom zou die regeling welke, door het stichten van de Buurtspoorwegen, zoo degelijk gebleken is, ook niet het huidig vraagstuk oplossen?

Wij hebben er reeds in het begin van dit geschiedkundig overzicht op gewezen dat indien men vroeger gemeend had de groote spoorwegen (die men later tegen hoogen prijs heeft moeten overnemen) aan particuliere maatschappijen te mogen vergunnen, zulks geschied was uit vrees de Staatsfinanciën te zwaar te belasten. Dezelfde toestand doet zich sedert den oorlog opnieuw voor. De

openbare financiën bevinden zich in een hachelijken toestand. Dat is het wat de houding der openbare besturen in de kwestie der autobussen ingegeven heeft.

Sommige openbare mandatarissen verheugden zich in het feit dat er geen kapitalen dienden gevormd om die lijnen door tusschenkomst van de N. M. V. B. tot stand te brengen en dat, in het geval van de lijnen in arme streken of van verarmde lijnen, het tekort op exploitatie niet diende aangevuld.

Anderdeels, heeft men zich, dadelijk na den oorlog, niet verzet tegen den opkomenden geest van particularisme en individualisme en het was maar later — te laat natuurlijk — dat men die beweging heeft pogen te beteugelen door een wetgeving waarvan de eerste maatregelen, die zonder uitwerking bleven, slechts van 1924 dagteekenen.

Het dient erkend dat hetzelfde verschijnsel zich voorgedaan heeft in al de landen van Europa en van Amerika en dat, wegens de uiterst snelle evolutie in de na-oorlogsche periode, de regeeringen niet de gewenschte wetgeving konden in het leven roepen. Maar de begane misslagen moesten onvermijdelijk wrange vruchten afwerpen. De kapelletjesgeest, het gewestelijk egoïsme moesten fataal al wat met het oog op het algemeen, nationaal belang, op de solidariteit en de mutualiteit tusschen de verscheidene deelen des Lands, gedaan was, vernietigen. Daarenboven was het winstbejag regelrecht in strijd met de gedachte van samenwerking en onbaatzuchtigheid, alsmede met het hoofdzakelijk nastreven van onrechtstreeksch voordeel en het in waarde brengen van gansch het Land, die de buitengewone ontwikkeling en doeltreffendheid van de Buurtspoorwegen verwekt hebben.

Het zwakke punt.

Het vraagstuk tegenover hetwelk wij ons thans bevinden toont genoegzaam aan waar het zwakke punt gelegen is.

Indien men voortgaat met het privaat initiatief te laten beslissen welke autobus- en autovrachtwagendienst het zal exploiteeren, is het zeker :

1° dat de private ondernemingen zich niet meer dan nu om de lijnen met onvoldoende opbrengst zullen bekommeren ;

2° dat tal van lijnen met goede opbrengst waarvan ze de bediening zouden verzekeren, zooals nu zullen leven als parasieten van de buurtlijnen waarvan zij ten hunnen bate de renderende cliënteel

hebben ontnomen, en aan de Buurtspoorwegen de zorg van het vervoer tegen verminderd tarief zullen overlaten ;

3° dat, dienvolgens, talrijke buurtlijnen met voldoende opbrengst deficitair zullen worden, waardoor de compensatie ten voordeele van de buurtlijnen in de arme streken totaal onmogelijk zal gemaakt worden en dat de last voor de openbare besturen aandeelhouders zoozeer vermeederen zal dat hij ondraaglijk worden zal ;

4° dat, eenmaal de compensatie onmogelijk geworden en de door hun aard zelf meest kwetsbare lijnen geruïneerd, het natuurlijk onmogelijk zal zijn ze te behouden.

Alles wijst er op dat men de noodlottige gevolgen van den toestand waartoe men nu is gekomen niet heeft voorzien.

Daar waar nog geen vervoerdiensten bestaan en waar, dank zij het princip van onbaatzuchtigheid en mutualiteit dat de Buurtspoorwegen beheerscht, deze laatste vroeg of laat autobuslijnen met geringe opbrengst zouden kunnen tot stand brengen, zal het privaat initiatief ze nooit inrichten omdat die diensten niet rendeerend zijn : hier is dus alle vooruitgang voor een uitgestrektheid van honderden vierkante kilometers grondgebied, ja zelfs voor gansche streken, uitgesloten.

Wat zal er gebeuren daar waar de bestaande buurtlijnen wegens de concurrentie der baan zoo groote verliezen geleden hebben dat men ze niet langer meer kan dragen.

Wanneer de openbare besturen aandeelhouders zich gedwongen zien de exploitatie der deficitaire buurtlijnen op te geven, zal niet alleen het reizigersvervoer ophouden, maar zullen er ook geen goedereentreinen meer loopen in de streken die tot nog toe bediend worden ; daarbij zal de N. M. V. B. het verkeer moeten schorsen op een zeker aantal lijnen waar geen autobusdienst ooit zou kunnen ingericht of in 't leven gehouden worden.

De van snel en goedkoop vervoer verstoken streken zullen dan ook talrijker zijn dan voorheen, hetgeen heel wat anders dan een vooruitgang voor het Land beteekent.

Wie zou zulk een zwaarwichtig besluit, dat zoo erge gevolgen zou hebben, durven nemen ? En er is nog meer.

Indien de openbare besturen aandeelhouders tot de afschaffing van de deficitaire buurtlijnen moesten besluiten, zou de N. M. V. B. het heel gemakkelijk hebben evenals de private maatschappijen slechts de lijnen met goede opbrengst te exploiteeren, maar dan zou zij ook geen reden van bestaan meer hebben en dan zouden de openbare besturen niettemin nog altijd den annuïteitenlast der afgeschafte lijnen te dragen hebben, zonder dat daar tegenover voortaan eenige

prestatie zou opwegen, en zulks tot na het verstrijken der negentig jaar die voor de aflossing van het ingeschreven kapitaal voorzien zijn.

Zoo voor den Staat bij voorbeeld, die aandeelhouder is van al de lijnen, zou dat ettelijke millioenen vertegenwoordigen die jaarlijks dienen gestort zonder dat ze eenig rechtstreeksch of onrechtstreeksch voordeel zouden opleveren.

Zou men denken dat een dergelijke oplossing aanneembaar is hetzij voor de van verkeersmiddelen beroofde streken, hetzij voor de openbare besturen aandeelhouders, die daardoor nog den last van al het werkloos geworden personeel der afgeschafte lijnen zouden te dragen krijgen?

Men ziet dadelijk in dat zulk een voorstel tegen de hoogste belangen van het Land indruischt.

Het is niet in de moeilijke omstandigheden welke wij thans beleven dat men kan instemmen met de versnippering van de door allen geleverde krachtsinspanningen voor het heil der gemeenschap. Nog minder kan men aannemen dat pogingen die ingegeven zijn door de particuliere belangen er op gericht zijn de onbaatzuchtige werking der openbare diensten ten gunste van het algemeen belang tegen te werken en te vernietigen, met het onvermijdelijk gevolg dat die pogingen het verlies van een belangrijk gedeelte van het nationaal vermogen veroorzaken zou.

Het is klaar dat het volharden in de huidige dwalingen den ondergang van een groot aantal buurtlijnen beteekenen zou.

Alle krachtsinspanningen moeten integendeel gericht worden naar de grootste zuinigheid, naar een maximumgebruik van het bestaande materieel, naar de ruimste ontwikkeling van alle streken, zelfs de minst bevolkte en de meest afgezonderde, of waarvan de hulpbronnen bijna nog niet ten nutte gemaakt werden.

Er is behoefte aan een oplossing die het geheel omvat, een oplossing van coördinatie, in alle opzichten gelijk aan die van 1884.

Ze vraagt weliswaar een inspanning of, beter gezegd, de voortzetting van een inspanning die reeds grootendeels verwezenlijkt is.

Er bestaat echter geen middenweg : men moet ofwel de politiek van lage en verminderde tarieven en de bediening der arme gewesten, die door niemand meer zal verzekerd worden, opgeven, ofwel voortgaan met de politiek die als eerste principie heeft : de dienst van het algemeen belang en het in waarde brengen van al de streken van het Land, in een woord : het is de aan de Buurtspoorwegen toegewezen zending zelf die moet voortgezet en uitgebreid worden.



F. VAN DE WATTYNE,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van
Oost - Vlaanderen, commissaris.

G. VAN DER LINDEN,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Antwerpen,
commissaris.



J. LURKIN,
bestendig afgevaardigde
van den Provincialen Raad van Namen,
commissaris.

Menigvuldige door de Buurtspoorwegen verschafte onrechtstreeksche voordeelen.

Bewonderenswaardig is de scherpzinnigheid die door de ontwerpers der stichtingswet van de N. M. V. B. aan den dag gelegd werd, toen ze eischten dat de aan de N. M. V. B. opgelegde taak hoofdzakelijk onbaatzuchtig zijn zou. Vandaar die groote vruchtbaarheid, niet alleen aan onrechtstreeksche voordeelen die in geen enkele balans vermeld staan en die zich nochtans tot heel het Land en uitsluitend tot hetzelfde uitstrekken.

Daar ze hooger aangehaald werden hoeven wij ze hier niet op te sommen (1).

Het is voor het verwerven van die niet in cijfers uit te drukken maar daarom niet minder reële voordeelen, dat de verschillende regeeringen die elkander opgevolgd hebben, met de volle goedkeuring van de openbare meening, er in toegestemd hebben dat de openbare besturen aandeelhouders zich desnoods zware offers zouden getroosten opdat een Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen zou kunnen blijven bestaan.

Indien zoo ver boven alle etatisme staande financiers als de minister van Financiën Charles Graux, die de groote verdediger en om zoo te zeggen de vader van de wet op de Buurtspoorwegen geweest is, en staatslieden die zoozeer aan de gemeentelijke autonomie gehecht waren en zoo zuinig met de openbare geldmiddelen omgingen als minister Beernaert, aanvaard hebben dat zoo groote offers gebracht werden, is het omdat zij den vooruitgang die er voor het Land moest uit voortvloeien ingezien hadden.

Voor dien tijd waren dat werkelijk aanzienlijke offers. De h. Graux zegde trouwens uitdrukkelijk : « Veronderstellen wij dat, » binnen tien of twintig jaren, de Staat, de provinciën en de » gemeenten te zamen (voor een net van 2.500 km.) een jaarlijksch » verlies van vier millioen en half moesten dragen, maar welke compensaties zouden daar niet tegen opwegen ? De Staat zou het verkeer op zijn lijnen zien vermeerderen, de openbare rijkdom zou » vermeerderd zijn, de met het groot spoorwegnet verbonden landbouw- en industriele gemeenten zouden hun voorspoed zien verdubbelen, ja zelfs vertiendubbelen. En zou het algemeen belang van het Land, de landbouw, de handel, de nijverheid, den wel- » doenden invloed er van niet onder alle mogelijke vormen onder- » vinden ? »

(1) Zie bladzijden 42 tot 46.

Wat hebben de Buurtspoorwegen aan het land gekost ?

Maar vier millioen en half goud-frank van 1884 zouden, tegen den huidige wisselkoers, een jaarlijkschen last van nagenoeg vijftig millioen frank voor 2.500 kilometer lijnen vertegenwoordigen, wil zeggen een last van honderd millioen voor het thans bestaande net.

Nooit bereikten de verschillen op annuïteiten zoo 'n hoog bedrag. Voor de jaren van bloei en uitbreiding van het buurtspoorwegnet beliep het gezamenlijk verschil op annuïteiten nauwelijks enkele millioenen per jaar. Het is maar na al de rampen welke de buurtspoorwegen gedurende twintig jaar te dragen hadden — en de anarchie in het vervoerwezen was niet de kleinste — en wegens de ongehoorde hevigheid van de crisis en de concurrentie, dat die last in de laatste jaren toegenomen heeft, en toch nog niet één vijfde bereikt van wat minister Graux voor een normale periode, wij leggen er den nadruk op, voorzien heeft.

Zoo die last aldus is kunnen beperkt worden, is het dank aan de principen vervat in de stichtingswet der N. M. V. B. Buiten de verplichting van onbaatzuchtigheid en van toepassing van lage tarieven, heeft de wetgever aan de Nationale Maatschappij het princip van mutualiteit opgelegd waardoor een compensatie tusschen de lijnen met goede en deze met geringe opbrengst ontstaan is, zoodat heel het Land van vervoermiddelen voorzien is en niet in voorspoedige en in verlaten streken verdeeld weze.

Daar komt het ten slotte ook heden nog op aan, zoo voor de spoorlijnen als voor de autobus- en autovrachtwagendiensten.

En waarom zou de oplossing die vroeger, in omstandigheden welke zoozeer op de huidige gelijken, zoo doeltreffend is gebleken, van haar degelijkheid verloren hebben ?

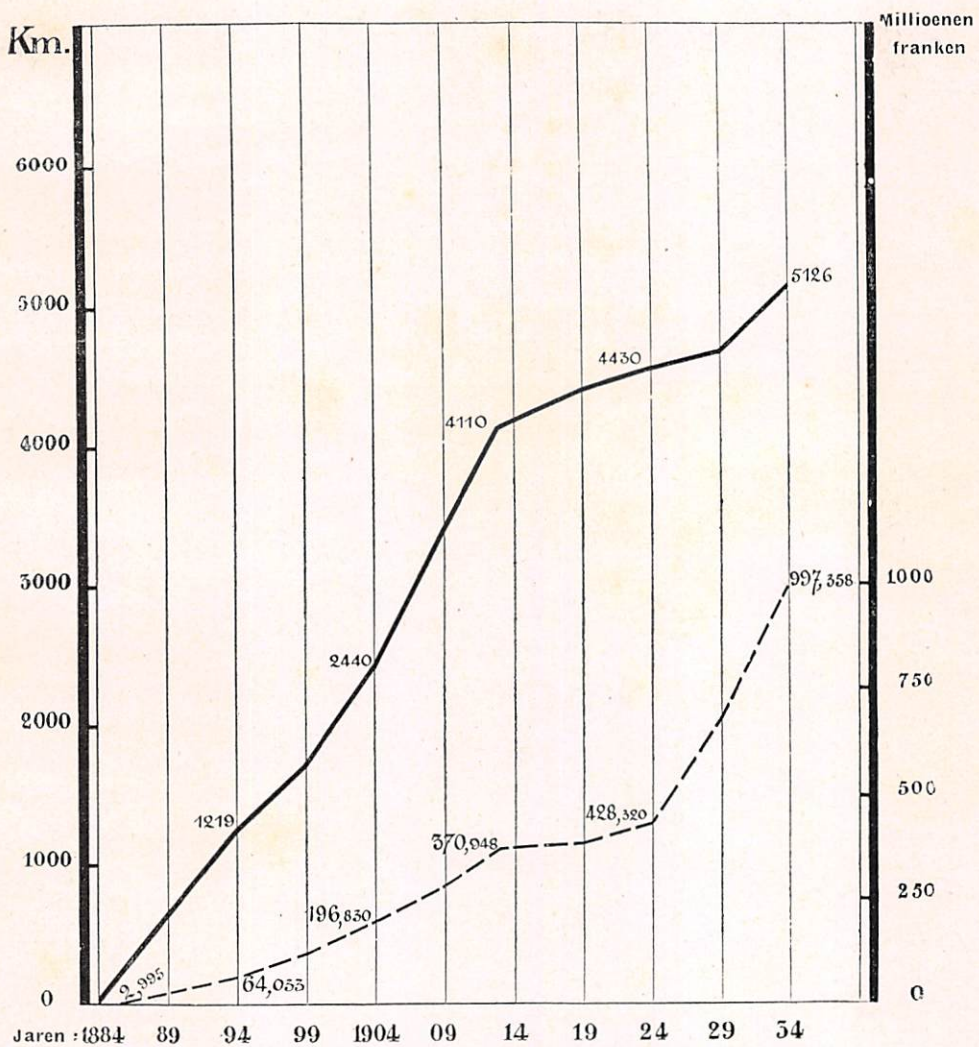
Ze eischt weliswaar de voortzetting van de tot nog toe gevolgde politiek van ondersteuning en die politiek gaat tegenwoordig niet zonder opofferingen.

Maar het blijkt duidelijk dat zij aan de levensnoodwendigheden van het Land beantwoordt en dat de offers der openbare besturen, en dus ook der belastingbetalers, vergeefsch zouden zijn indien ze niet den waarborg hadden van een practische coördinatie.

Hoe is het aan te nemen, inderdaad, dat de modernisatie van het buurtspoorwegnet, die reeds zoo ver gevorderd en op een peil gebracht is dat geen enkel secundair net in Europa bereikt heeft, zou kunnen afgeschaft of in gevaar gebracht worden ?

Spoorlijnen

Geëxploiteerde lengte —————
(electriciteit, stoom en automotrices)
Aanlegkapitaal - - - - -



**De N. M. V. B. die niet in den steek mocht
gelaten worden, mag haar modernisatiewerk
niet in gevaar zien brengen.**

En hoe zou ze niet in gevaar gebracht worden indien de logische economie voortaan niet meer in acht genomen wordt, indien de niet te rechtvaardigen verdubbelingen van vervoer niet afgeschaft worden en indien de vervoertarieven niet vrij aan de noodwendigheden van het economisch en sociaal leven mogen aangepast worden?

Dat is het wat de openbare besturen aandeelhouders der N. M. V. B. weldra zullen eischen als compensatie voor de door hen gedane opofferingen.

Dat tegenwicht, dat noodzakelijk is wil men den ondergang van een belangrijk gedeelte van het nationaal vermogen vermijden, is een voorwaarde tot vooruitgang voor gansch het Land.

Het hoeft niet gezegd dat de noodige waarborgen voor het bestaan en den bloei der buurtspoorwegen reeds sedert lang gevraagd worden door de nijverheid, den handel en den landbouw die, in een land zooals het onze dat van den uitvoer leeft, meer dan andere aan snel, algemeen en goedkoop vervoer behoefte hebben.

Wanneer men, verre van ook maar het minste van het gemeenschappelijk patrimonium prijs te geven, een einde zal gesteld hebben aan het parasitisme, aan de tegenwoordige versnippering der inspanningen en de er uit voortvloeiende krachtenverspilling, wanneer alles zal gericht zijn naar de strengste spaarzaamheid en naar het beste en volledigste gebruik van de bestaande hulpmiddelen, in een woord : wanneer men zal teruggekeerd zijn tot de regels eener gezonde economie, dan zullen de principen die de kracht en de lenigheid der N. M. V. B. uitgemaakt hebben hun volle draagkracht terugkrijgen, dan zullen de voorwaarden tot een nieuwen bloei voor de Buurtspoorwegen vereenigd zijn en deze zullen een toekomst te gemoet zien, hun verleden waardig, en hoogst bevorderlijk voor de verdere ontwikkeling van al de gewesten des Lands, zonder onderscheid.

Trouwens, alles wijst er nu reeds op dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen den weg naar een dergelijke toekomst opgaat.

Dank zij de waakzaamheid der ministers die elkander aan het hoofd van het departement van Verkeerswezen opgevolgd hebben en die aan de Buurtspoorwegen de machtige bescherming, welke sedert vijftig jaren de traditie was, hebben blijven verleen, dank zij ook het werkdadig helder doorzicht van de openbare besturen aan-

deelhouders : Staat, provinciën en gemeenten, die de politiek van vooruitgang der N. M. V. B. begrepen hebben, zal weldra het gansche buurtspoorwegnet geëlectriceerd of gemotoriseerd zijn. Beantwoordend aan het vertrouwen dat men in haar gesteld had, heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de inspanning gedaan en het werk verwezenlijkt die het Land van haar mocht verwachten.

De N. M. V. B. mag er met des te meer fierheid op wijzen zulks volbracht te hebben, daar nergens in Europa een voorbeeld te vinden is van een zoo volledige en zoo spoedige aanpassing van een buurtspoorwegnet aan de moderne noodwendigheden.

Om aan dat werk zijn volle doeltreffendheid te geven, dient de hogere overheid de N. M. V. B. voortaan in normale voorwaarden van bestaan te stellen door haar voldoende vrije levensmogelijkheden te verschaffen, aangepast aan de normale werking der economische wetten en die, naar de eischen der rechtvaardigheid, met haar recht, dat ook het recht van het publiek is, strooken.

Zeker is het dat, met een dergelijk vooruitzicht, de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen onbevreesd den weg naar een nieuwe toekomst opgaan mag.

PLECHTIGE ZITTING VAN 12 JUNI 1934

IN HET PALEIS DER ACADEMIËN

vereerd met de aanwezigheid van Z. M. den Koning

Redevoering van ridder Lagasse de Locht,
ondervoorzitter van den Raad van beheer.

Sire,
Mevrouwen, Mijne Heeren,

Het is met groote spijt en diepe droefheid dat ik de afwezigheid moet verontschuldigen van onzen eminenten Voorzitter, den h. Minister Levie, die wegens ongesteldheid wordt weerhouden. Ik meen de tolk te zijn van Uwe Majesteit en van de gansche vergadering met hem, na deze vergadering, de betuiging van ons innig leedwezen en onze vurigste wenschen tot het spoedig en volledig herstel van zijne kostbare gezondheid over te maken.

Ik betreur het ook de afwezigheid wegens onvoorziene omstandigheden van den h. Minister Segers te moeten verontschuldigen.

Sire,

Tijdens den diepen rouw waarin België en de gansche wereld, samen met H. M. Koningin Elisabeth, Uwe Koninklijke Majesteiten, H. K. H. den Graaf van Vlaanderen en Prinses Marie-José van Italië, gestort werden, deed zich de blijde gebeurtenis der gelukkige geboorte van Z. K. H. Prins Albert van België voor.

De Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen biedt Hare Majesteit de Koningin en U, Sire, hare vurigste wenschen aan, voor de goede gezondheid van de koninklijke Moeder en voor die van den kleinen Prins.

Een gelukkig Land is het onze ! Het bezit een geslacht van Koningen en Prinsen die België en, laat ik het zeggen, de gansche menschheid tot eer strekken.

In naam van de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen bedank ik den Koning, de heeren Ministers, de heeren Gouverneurs en al de aanwezige overheden omdat zij deze viering van ons vijftigjarig bestaan met hun tegenwoordigheid hebben willen vereeren.

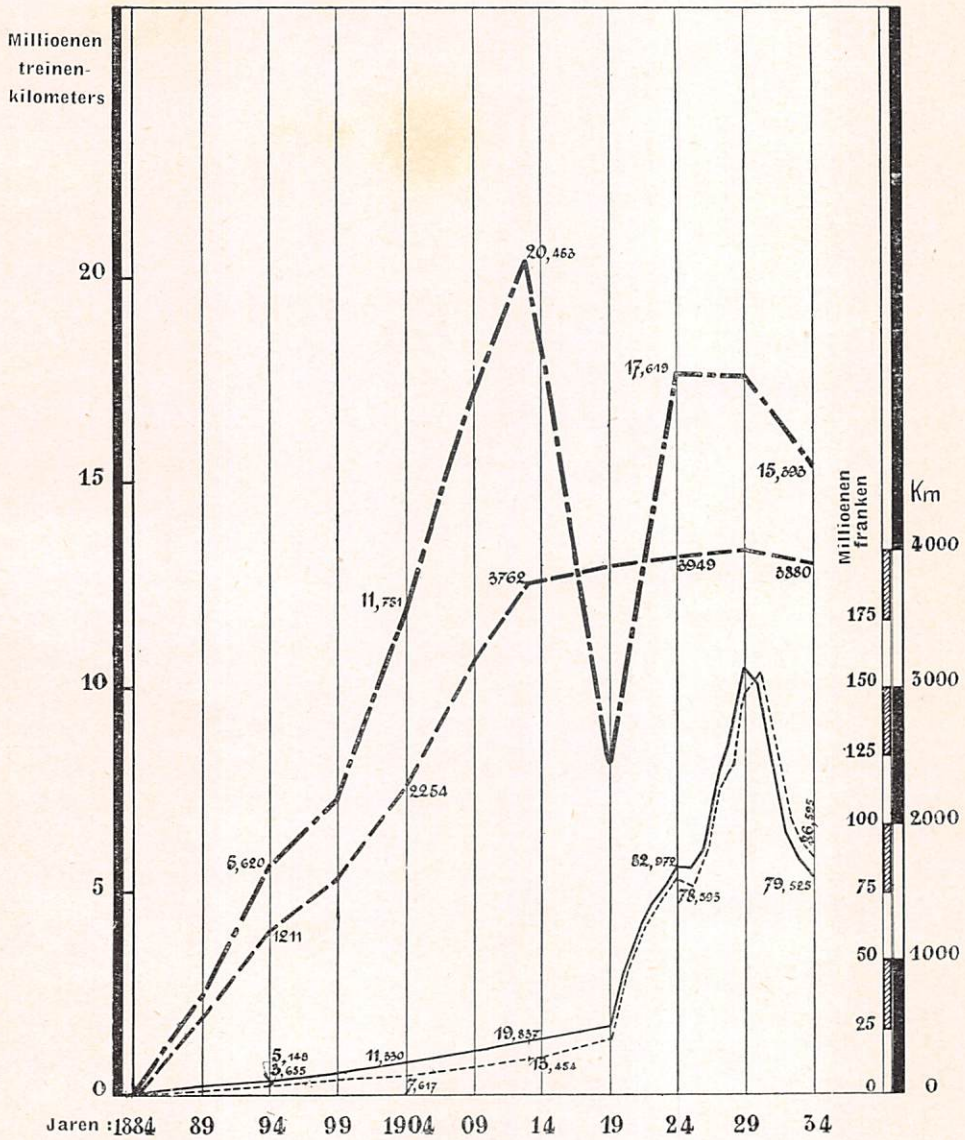
Ik sluit met den wensch :

Ad multos annos !

Met de toestemming van Zijne Majesteit den Koning verklaar ik de vergadering voor geopend.

Lijnen geëxploiteerd met stoomtractie en per automotrices

Treinen-kilometers
 Geëxploiteerde kilometers
 Ontvangsten... ..
 Uitgaven... ..



Redevoering van den heer Léon Jacobs,
directeur-generaal.

Sire,
Mevrouwen, Mijne Heeren,

't Is nu vijf-en-twintig jaar geleden dat in deze zelfde zaal van het Paleis der Academiën, de toenmalige Minister van Financiën Ch. Graux, die de groote verdediger van de wet tot stichting in België van een Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen was, den lof hoorde uitspreken over het volbrachte werk in den loop van 25 jaren voorspoed en bloei.

Welke zou heden niet zijne ontroering zijn bij het aanschouwen van dit werk dat zich niet alleen ruim ontwikkeld heeft, maar dat bovendien een tweede tijdperk van vijf-en-twintig jaar, gekenmerkt door moeilijkheden van allen aard, glansrijk heeft doorworsteld.

Met welke gewettigde fierheid zou hij mogen neerzien op den afgelegden weg, niet alleen hij, maar ook de promotoren der wet, de HH. Bischoffsheim en Wellens, alsook de wetgevers van 1884, onder dewelke de HH. Le Hardy de Beaulieu, De Bruyn en Beer-naert een vooranstaande rol hebben vervuld.

Welke fierheid, zeg ik, bij het aanschouwen van het grootsch werk dat volbracht werd in het raam zelf van die wet waarvan zij de grondleggers zijn geweest en die de gansche uitbreidingskracht en het weerstandsvermogen van de N. M. V. B. heeft uitgemaakt.

Na een jaar bestaan had de N. M. V. B. twee lijnen aangelegd : Antwerpen-Hoogstraeten en Oostende-Nieuwpoort, beslaande te zamen 58,5 kilometer.

Na vijf-en-twintig jaren, had de N. M. V. B. de vergunning van 4.332 kilometer lijnen bekomen, waarvan 3.560 kilometer uitgebaat waren ; thans, na vijftig jaren, heeft de N. M. V. B. de vergunning van 5.277 kilometer spoorlijnen bekomen, waarvan 4.743 kilometer in exploitatie zijn.

Daarentegen ligt het in de bedoeling der N. M. V. B., en reeds heeft zij daartoe gedeeltelijk machtiging bekomen, 5.520 kilometer autobusdiensten in te richten, waarvan zij zelve 436 kilometer uit-

baat en waarvan zij 2.753 kilometer heeft verpacht, zijnde gezamenlijk 3.189 kilometer in exploitatie.

Voorzeker zou de wetgever van 1884 trotsch mogen zijn over deze resultaten, maar zonder erover verwonderd te zijn, daar hij ze had voorzien. Hij had vertrouwen gehad in de instelling waarvan hij de grondslagen legde.

In weerwil der sceptici bezielde hem een enkele gedachte, namelijk ten dienste te staan van het algemeen belang, een werk tot stand te brengen nationaal in zijn geest, in zijn middelen en in zijn streven.

Het ging er om vervoermiddelen in te richten in een geest van onbaatzuchtigheid en niet om winstgevende ondernemingen tot stand te brengen waarmede het privaat initiatief zich had kunnen belasten. Die zending, meer van economischen en socialen aard dan van commercieele strekking, moest ten andere volbracht worden in een geest van samenwerking en wederzijdsche hulp onder de verschillende gewesten des lands.

Deze instelling, nationaal in haar geest, moest ditzelfde kenmerk dragen, daar haar inrichting en haar werkzaamheid beroep dienden te doen op allen : Staat, provincies, gemeenten en particulieren.

Hoofdzakelijk nationaal was ook het aan de buurtspoorwegen toegewezen doel, daar zij voor opdracht gekregen hadden landbouw en nijverheid uit den nood te helpen, aan de tot daar toe verlaten streken de mogelijkheid van leven en ontwikkeling te verschaffen en aan allen de weldaad van het vervoer tegen lage prijzen in billijke mate te verzekeren.

Kortom, de N. M. V. B. moest slechts een enkele bezorgdheid hebben : het algemeen belang te dienen.

Hoe heeft de N. M. V. B. zich van de haar opgelegde taak gekweten in het verleden, en wat mag het land van haar verwachten in de toekomst ?

Indien men zich houdt aan de groote lijnen, dan kan men zeggen dat de geschiedenis der N.M.V.B. zich in twee tijdvakken verdeelt : het eerste, gewijd aan de constructie van het net, draagt alleen het kenmerk van vreedzamen strijd ; het tweede, dat eenige jaren vóór den oorlog aanvang neemt, is, integendeel, door eene opeenvolging van wederwaardigheden gekenmerkt. Haar taak, dikwijls ondankbaar, was niet enkel de buurtlijnen de vermenigvuldigen, maar ze ook te verdedigen en te moderniseeren.

Bij den aanvang scheen alles rooskleurig voor het nieuw organisme. Het werd gesticht om te beantwoorden aan den wensch der bevolking die er het grootste heil van verwachtte ; haar grondwet, in 1884 verwezenlijkt in akkoord met al de partijen, werd aangenomen

in een opwelling van vaderlandsliefde en terwijl de ministers Ch. Graux en Saintelette optraden, de eerste als de stichter, de tweede als de verdediger der wet, zien wij de ministers Beernaert, de Moreau en Vandenpeereboom zorg dragen voor haar toepassing.

De wetgever aarzelde nochtans niet den weg der nieuwigheid in te slaan en een type van inrichting in het leven te roepen, zoo opvallend nieuw en van zoo een bijzonderen aard dat sindsdien meerdere landen het nabootsen zonder er toe te komen het te evenaren.

In artikel één der statuten van de Nationale Maatschappij wordt zij naamlooze maatschappij genoemd en nochtans is het een speciale schepping van den wetgever die voor haar alleen geldende regelen heeft gesteld. Namelijk haar onbepaalde duur, de aard van haar venooten waarvan meer dan 99 t. h. de openbare besturen zijn, het instaan van den Staat voor den interest en de aflossing van de obligatiën, het uitsluitend recht dat aan de Nationale Maatschappij werd toegekend, en zulks tot op het oogenblik van haar ontbinding die enkel krachtens een wet kan uitgesproken worden.

Zooveel kenmerken die ze buiten de toepassing van de voor de naamlooze maatschappijen geldende bepalingen doet vallen.

Andere in 't oog springende tegenstrijdigheden.

De Nationale Maatschappij, die genoeg gedecentraliseerd is om buiten alle politieke invloeden te staan, blijft genoeg gecentraliseerd opdat de Staat, haar voornaamste aandeelhouder en de borg voor haar leeningen, terzelfder tijd over zijn eigen belangen kunne waken en er op letten dat het algemeen belang niet aan plaatselijke belangen opgeofferd wordt.

Alhoewel zij onder de voogdij staat van den Staat, die haar de vergunningen voor haar lijnen verleent, haar tarieven regelt en haar technische en financieele verrichtingen nagaat, behoudt de Nationale Maatschappij nochtans een zelfstandigheid die steeds erkend en geëerbiedigd werd.

Hoewel zij aanzienlijke kapitalen voor het aanleggen van haar lijnen bijeenbrengt, heeft zij enkel voor aandeelhouders openbare besturen, die slechts over jaarlijksche inkomsten beschikken.

Daar zij een onbaatzuchtig werk volbrengt, waarvan al de voordeelen aan de gemeenschap ten goede komen, heeft de Nationale Maatschappij niet uitsluitend winstbejag op 't oog. Niettemin ondervindt zij den kostbaren prikkel van het streven naar winst, daar zij haar goede lijnen oordeelkundig genoeg moet exploiteeren om door voorafneming op het tweede dividend het reservefonds te kunnen stichten dat moet dienen om de noodige sommen aan de lijnen met verlies voor te schieten.

En ten slotte, ofschoon haar samenwerking en mutualiteit ten grondslag liggen, vormt zij nochtans voor elke lijn een afzonderlijk kapitaal, derwijze aan elk der openbare besturen-inschrijvers den prikkel te laten van het rechtstreeksch en geldelijk belang waar het voorspoedige lijnen betreft, van het onrechtstreeksch en economisch belang voor de lijnen met geringe opbrengst.

Die schijnbaar ingewikkelde principen, verre van iets gehinderd of vertraagd te hebben, zijn steeds de hoofdvoorwaarde van de harmonieuze werking en van de snelle uitbreiding der instelling geweest.

Wanneer, in 1909, de N. M. V. B. haar vijf-en-twintigjarig bestaan viert, omvat het uitgebaat spoorwegnet 3.560 kilometer lijnen.

Op dat oogenblik omvat het electrisch net 241 kilometer en zijn exploitatie gaat met zulk een succes gepaard dat alhoewel zij slechts 1/14 van het gansche net uitmaakt, haar ontvangsten 1/4 der totale opbrengsten benaderen.

Op 142 in exploitatie zijnde lijnen, geven 44 een dividend hooger dans de annuïteit, te zeggen dat de aandeelhouders dezer lijnen er de eigenaars van worden, niet alleen met gesloten beurs, maar terwijl zij zelfs een tweede dividend ontvangen.

Het is licht te begrijpen hoe groot de voordeelen waren die de werking van de buurtspoorwegen voor het Land opleverde.

Tegenover deze winstgevende lijnen, bevonden zich die waarvan bekend was dat de opbrengsten de onderschreven annuïteit niet zouden bereiken, maar waarvan het economisch belang overheerschend was voor de streken die door hun uitbating aan de onvruchtbaarheid en de afzondering werden onttrokken.

't Is met een betrachting naar gelijkstelling van de onderscheidene gewesten des lands dat de openbare machten besloten er den financiëelen last van te dragen.

Deze, welke tot aanzienlijke bedragen had kunnen stijgen, heeft gedurende de 25 eerste jaren van het bestaan der Nationale Maatschappij, voor de gezamenlijke aandeelhouders en voor het gansche net slechts een som van minder dan 7 en half miljoen goud-franken bereikt.

Dat is de prijs dien België heeft betaald om het machtigste buurtspoorwegnet der wereld te bezitten. Dat alleszins merkwaardig resultaat, geheel te danken aan de financiële schakeering der inrichting, geeft slechts een flauw begrip van de werkelijke weldaden der N. M. V. B. Inderdaad, tegenover het gering belegd kapitaal dient het bedrag geplaatst te worden der rechtstreeksche en voornamelijk der onrechtstreeksche winsten die de openbare machten, de nijver-

heden van allen aard, de landbouw, de handel, kortom de gansche bevolking hebben mogen boeken door het bestaan alleen der buurtspoorwegen.

Toen bij gelegenheid van het vijf-en-twintigjarig bestaan der N. M. V. B., de toenmalige voorzitter, M. Fris, een overzicht gaf van hare onverdroten werkzaamheid, mocht hij met fierheid op den einduitslag neerzien, Het was hem bijzonder aangenaam de woorden van Minister Sainctelette — in 1881 uitgesproken — in herinnering te brengen.

« Het initiatief der groote spoorwegen op het vasteland komt » aan België toe. Het zou voor ons land een nieuwe eer zijn het » beste stelsel van lokaalspoorwegen te bezitten », zoo sprak Minister Sainctelette, en voorzitter Fris voegde er aan toe : « Vandaag is het » antwoord gegeven, de eer het beste systeem van buurtspoorwegen » verwezenlijkt te hebben, komt toe aan België en niemand ter » wereld mag er zelfs aan denken aan ons land die eer te betwisten ».

Voorzeker heeft de N. M. V. B. zwaar gearbeid in den loop der jaren, om zulk een resultaat te bereiken, maar zij gaf er zich volkomen rekenschap van dat dit wezenlijk nationaal werk slechts had kunnen tot stand gebracht worden dank zij de hoogste beschermingen.

Men heeft ten huidigen dage niet vergeten in welke mate Koning Leopold II er aan hield alle initiatieven aan te wakkeren die den nationalen rijkdom konden bevorderen. Ook hield de voorzitter Fris er aan, bij gelegenheid dier verjaring, eene dankbare hulde te brengen aan den genialen Vorst. Hij herinnerde er aan in welke ruime mate Koning Leopold II had bijgedragen tot de uitbreiding der buurtspoorwegen en hoe Hij, met stijgende belangstelling, de studiën en de uitwerking van het tracé der lijnen volgde, voornamelijk waar het de omstreken der hoofdstad en onze kust gold.

De Nationale Maatschappij genoot ook de welwillende medewerking van de regeering en in 't bijzonder van de ministers van Financiën en van Spoorwegen.

De h. Beernaert had de eerste wet gewijzigd. Met den h. Vandenpeereboom gaf hij gedurende de eerste tijden van haar bestaan aan de Nationale Maatschappij de te volgen richtlijnen aan.

Op hun beurt toonden graaf de Smet de Naeyer, M. Liebaert en M. Helleputte zich steeds trouwe vrienden van de Buurtspoorwegen.

Wij willen dezen dag niet laten voorbijgaan zonder de herinnering terug voor den geest te roepen van zooveel groote dienaars van het algemeen belang, van zooveel helderziende ministers die het

zich ten plicht stelden met de hooge ambtenaren der ministerieele departementen de beste steun van de N. M. V. B. gedurende haar groeijaren te zijn.

Het weze mij toegelaten ook nog met een gevoel van dankbaarheid te herinneren aan al degenen die hun geestdriftige en standvastige mederwerking aan de Buurtspoorwegen verleend hebben.

Ik mag en wil niet nalaten hier den dank te betuigen welke aan de leiders der exploitatiemaatschappijen toekomt. De herinnering aan die schrandere zakenmannen is op verre na onder ons niet uitgestorven. Het zal volstaan den naam van den vermetelsten en den machtigsten onder hen, baron Edouard Empain, aan te halen om al de groote sympathie in herinnering te brengen die zij, van het begin af, aan de Buurtspoorwegen betuigden.

Gedurende het tijdperk 1884-1909, had de N. M. V. B. drie voorzitters en een ondervoorzitter. Bij de publicatie der stichtingswet was de Raad van de Nationale Maatschappij voorgezeten door den h. Montefiore-Lévi, wiens naam aan verscheidene wetenschappelijke en weldadigheidsinstellingen verbonden blijft.

Hij werd aldra opgevolgd door den h. De Bruyn en men mag zeggen dat deze de Nationale Maatschappij met ongeëvenaarde toewijding en bedrijvigheid leidde.

Na hem, op 24 Mei 1889, werd de h. Fris, Kamerlid, aan het hoofd van den Raad van beheer gesteld. M. Fris was met den eersten directeur-generaal, den h. Constantin de Burlet, de belichaming van de bloeiende instelling in haar constructietijdperk.

Maar het is vooral de h. Constantin de Burlet die gedurende haar vijf-en-twintig eerste jaren de spil, ja de ziel van de Nationale Maatschappij is geweest. Ijverig, ondernemend, welbespraakt had hij zich weten te vereenzelvigen met de instelling waarvan hem van den oorsprong af de directie toevertrouwd werd.

De Nationale Maatschappij stelt het zich ten plicht een dankbare hulde te brengen aan al die baanbrekers, wier schrandereheid en toewijding in zoo ruime maat bijgedragen hebben om uit het zoo doelmatig werktuig dat de buurtspoorwegen zijn, de meeste voordeelen te trekken tot 's Lands grootste welzijn.

Sire,

Mevrouwen, Mijne Heeren,

Het lijdt geen twijfel dat zoo België niet eenige jaren later den oorlog had gekend, met al zijn noodlottige gevolgen, het net der buurtspoorwegen veel vroeger tot de ontwikkeling zou gekomen zijn die het thans bereikt heeft.

Maar, helaas, een tijdperk van beproevingen en onzeglijke moeilijkheden zou volgen op eene periode van noesten en hoopvollen arbeid.

In deze angstvallige uren heeft de N. M. V. B. nooit den moed laten zinken. Ieder problema, hoe ingewikkeld ook, kreeg zijn oplossing.

De gebeurtenissen dezer laatste vijf-en-twintig jaren zijn nog te frisch in het geheugen om er lang over uit de weiden. Ook zal het ons volstaan in breede trekken er het tafereel van op te hangen, daar wij voornemens zijn binnenkort het historisch relaas van de werkzaamheid der Buurtspoorwegen in den loop van haar vijftigjarig bestaan in boekdeel te laten verschijnen.

Van de eerste uren af van den oorlog, kreeg de N. M. V. B. het klaar besef dat zij eene nieuwoortige krachtsinspanning zou te leveren hebben. Daar de groote spoorwegen in handen waren van den bezetter, richtte zich de bevolking tot de buurtspoorwegen, nog alleen aangewezen om per spoor de betrekkingen te verzekeren tusschen de onderscheidene gedeelten des lands. Om daarin te voorzien, vooral wat de verbindingen met de groote centra betrof, werd eene reeks directe treinen ingericht, tusschen de hoofdstad en Luik, Maastricht, Nijvel, Hasselt, Bergen, enz.

Nachttreinen werden ingelegd voor het kolenvervoer. Een voortdurende samenwerking, voor het vervoer van levensmiddelen, kwam tot stand met het Nationaal Voedingskomiteit.

Kortom, niets werd verwaarloosd dat kon bijdragen om het weerstandsvermogen van bezet België te stalen en te doen duren. Dit was des te moeilijker daar het den bezetter niet ontging dat de werkzaamheid der N. M. V. B., op vaderlandslievend gebied, van een gansch anderen aard was dan die welke bij klaarlichten dag bleek.

Intusschen ging de vijand over tot het opbreken van de buurtlijnen. Van de 4.091 kilometer geëxploiteerde lijnen van voor den oorlog, bleven, bij den wapenstilstand, slechts 1.865 kilometer over die ongeschonden waren gebleven, ook meer dan de helft van het rollend materieel was vernield of werd ons ontnomen.

Toen de vrede terugkeerde drong een vraagstuk naar voren waaraan men sedert lang had gedacht, maar dat de algemeene nood en de vernietiging van de nijverheid tijdelijk onoplosbaar maakten : hoe, inderdaad, al het verwoeste heropbouwen en hoe terugbekomen wat ons ontroofd werd ?

De Nationale Maatschappij deed al het mogelijke en ondanks de buitengewone moeilijkheden voor de bevoorrading, was het gansche net in minder dan drie jaren heropgebouwd.

De heropbouw was amper geëindigd of nieuwe problema's rezen slag op slag op. In de eerste plaats de verzaking aan de exploitaties door de maatschappijen-pachteressen die ingevolge de eerste crisis hun rekeningen met verlies zagen sluiten. Gemachtigd hun contract op te zeggen, staakten die ondernemingen hun diensten, zoodat de N. M. V. B. genoodzaakt werd als exploitatiemaatschappij op te treden.

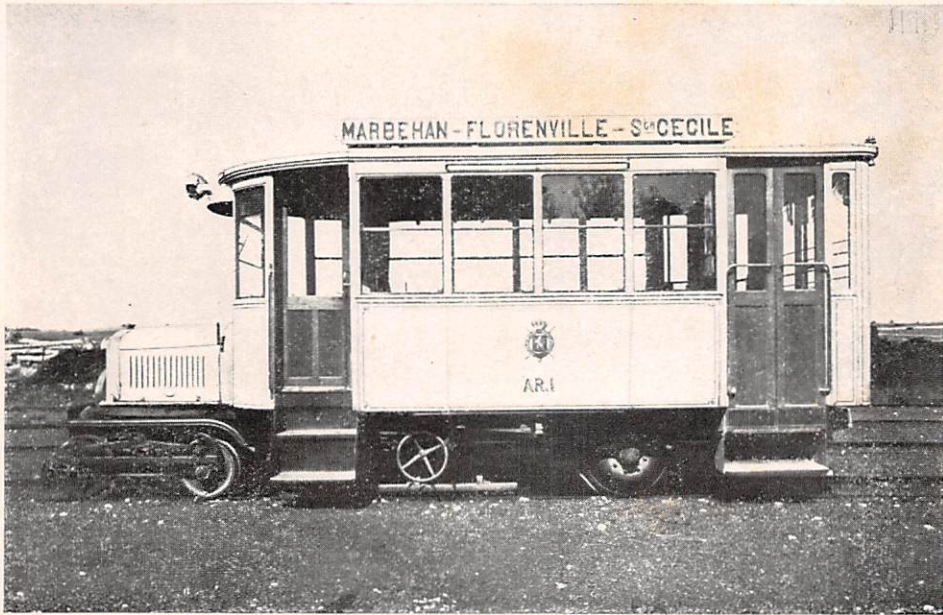
Achtervolgens nam zij de verschillende deelen van haar net over en exploiteerde het weldra in zijn geheel, buiten ongeveer 200 kilometer.

Ondertusschen had de crisis haar hoogtepunt bereikt, het verschil tusschen de tarieven en de duurte van het arbeidsloon en van de verbruikstoffen werd steeds grooter. De exploitatieverliezen werden zorgwekkend.

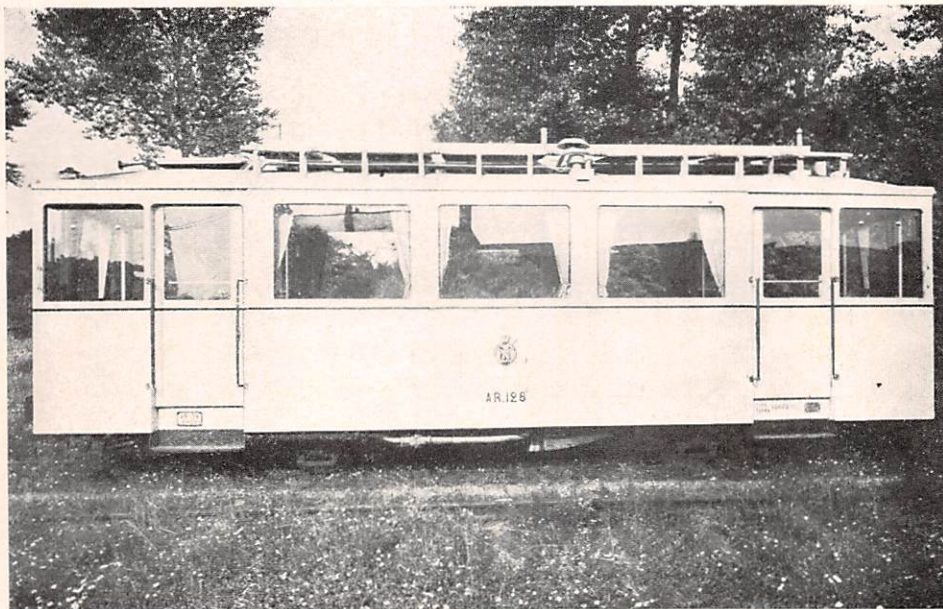
Bij de economische crisis, nog verergerd door eene financiële, kwam zich een andere beproeving voegen berokkend door de teugellooze uitbreiding der private autobusdiensten. De N. M. V. B. had sinds lang op het gevaar gewezen dat haar van dien kant bedreigde, indien er niet spoedig maatregelen tegen getroffen werden. In de meeste gevallen was trouwens de N. M. V. B. gansch aangewezen om deze ondernemingen waar te nemen. Ongelukkig waren de publieke machten aandeelhoudsters der maatschappij, wegens hun benarden financiële toestand, momenteel niet bij machte voldoende kapitalen ter beschikking te stellen voor de onmiddellijke modernisatie van het buurtspoorwegnet. Zij verkeerden in den waan dat zij weinig of niets te vreezen hadden vanwege die goedgunstige ondernemers welke zich spontaan aanboden om kosteloos autobusdiensten in te richten. Zoo ontstonden die geduchte dienstverdubbelingen, zoo noodlottig voor de gemeenschap en die grootendeels de oorzaak zijn van den huidigen benarden toestand van het verkeerswezen.

Helaas, de nieuwe economische crisis, die met den dag in hevigheid toenam, kwam andermaal de werkzaamheden van de N.M.V.B. verlammen en ze in de moeilijkheden dompelen met dewelke zij heden te kampen heeft en die niet enkel op de private economie, maar ook op de openbare machten waarvan de N. M. V. B. een emanatie is, zoo zwaar drukken. Hoe wist de N. M. V. B. te reageren tegen dezen toestand van verval?

Na de laatste sporen van den oorlog te hebben uitgewischt maakte zij gebruik van het feit dat zij zelf haar lijnen uitbaatte, om hare exploitatiediensten herin te richten, te groepeeren, modern toe te rusten. Vervolgens, niettegenstaande de economische crisis en de devaluatie, ondernam zij de electrificering van al de deelen van het net die daarvoor geschikt waren.



De eerste automotrice.



Jongste type van automotrice (metallieke).

Men vraagt zich af wat er zou gebeurd zijn indien zij niet op die wijze gehandeld had, daar men weet dat de 1.250 kilometer elektrische lijnen thans 64 t. h. der totale ontvangsten opbrengen.

Na een deel van de buurtspoorwegen door hun electrificatie te hebben gered, stond de N. M. V. B. voor de verplichting de stoomlijnen met geringe opbrengst voor verval te behoeden.

Een redmiddel bestond : de automotrice.

Sinds jaren reeds, had de N. M. V. B. proeven genomen met benzine-automotrices, zonder het gewenschte resultaat te bekomen.

In 1931, door het in gebreke blijven der privaatsnijverheid, die voor de constructie van automotrices voor buurtspoorwegen geen voldoende afzetgebied vond, besloot de N. M. V. B. zelf, in haar werkhuizen, rijtuigingen van den stoomdienst tot benzine-automotrices om te bouwen. De eerste proeven waren bevredigend.

Ook werd zonder verwijl een programma opgemaakt dat, voor gansch het land, een park van 250 eenheden voorzag. Thans zijn er 140 automotrices in dienst of in aanbouw en kapitalen worden bijeengebracht om het opgemaakt programma gansch uit te voeren. Anderzijds, is men druk bezig met het beproeven van automotrices voorzien van mazoutmotors.

Het lijdt geen twijfel dat, zoodoende, de N. M. V. B. eene radikale omwerking te gemoet gaat. Binnen enkele maanden zal de stoomkracht nog slechts gebezigd worden voor zwaar vervoer.

Het hoeft geen betoog dat de autobussen zoowel als de automotrices geroepen zijn de locomotief te vervangen om de deficitaire uitbating der lijnen met gering verkeer te verhelpen; maar het is noodzakelijk dat de ongewettigde verdubbeling der diensten, waarvan men de noodlottige gevolgen minder aanvoelde in tijden van voorspoed dan nu, verdwijne.

Ongetwijfeld had de Nationale Maatschappij de zware taak waarvan ik den omvang aangetoond heb, nooit kunnen vervullen zonder de medewerking van het gansche land.

Sire,

Mevrouwen, Mijne Heeren,

In een gevoel van dankbaarheid, houd ik eraan op de eerste plaats eene roemrijke gedachtenis op te wekken die ons allen met de grootste droefheid vervult.

Koning Albert, onze groote Koning, volgde gestadig met groote belangstelling de ontwikkeling der N. M. V. B.

Het personeel der Maatschappij herinnert zich nog met

fierheid dat, na den heropbouw van ons vernield spoorwegnet, Onze zeer beminde Vorst zijne hooge tevredenheid uitdrukte voor den spoed met denwelken dit herstel geschiedde.

Zijn belangstelling en bezorgdheid werden ons voortdurend gegund.

Op den dag zelf dat België in rouw werd gedompeld, viel ons de groote eer te beurt door Zijne Majesteit in audiëntie ontvangen te worden. Hij ondervroeg ons breedvoerig over de werkzaamheden onzer inrichting, waarvan Hij den financieelen toestand evenals de technische mogelijkheden kende.

Die blijken van een zoo groote welwillendheid zal de N.M.V.B. blijven beschouwen als zooveel eeretitels die zij niet zal laten teloorgaan.

De N. M. V. B. durft verhoplen dat het Zijne Magesteit Koning Leopold III zal behagen ons, op Zijn beurt, Zijn hooge bescherming en Zijn machtigen steun te verleenlen.

Reeds vóór Zijn troonsbeklimming, deed alles voorzien dat de nieuwe Vorst een schandere leider, een waardige opvolger van onze groote Koningen zou zijn.

De N. M. V. B. biedt Hem de eerbiedige uitdrukking aan van haar diepste verknochtheid en van haar hoogste verwachtingen.

Zij begroet de aanwezigheid van Z. M. den Koning op deze plechtigheid, als een pand van Zijn hooge bescherming in de toekomst.

En nu richten wij ons met dankbaarheid tot die talrijke Ministers die in den loop dezer laatste vijf-en-twintig jaren de N. M. V. B. met hun welwillende bescherming gesteund hebben.

Sinds 1909 hebben wij aan het hoofd van het Ministerie van Spoorwegen, onlangs dit van Verkeerswezen geworden, elkaar zien opvolgen de HH. Ministers Helleputte, Graaf de Broqueville, Burggraaf van de Vijvere, Segers, Renkin, Burggraaf Pouillet, Neujean, Tschoffen, Anseele, Lippens, Van Isacker, Forthomme, terwijl de HH. Ministers Liebaert, Levie, Burggraaf van de Vijvere, Delacroix, Theunis, Janssen, Houtart en Jaspar de leiding van het Ministerie van Financiën achtereenvolgens waarnamen.

De N. M. V. B. brengt aan ieder van hen eene bijzondere hulde van dankbaarheid, daar allen de N. M. V. B. met raad en daad hebben bijgestaan, naar gelang de noodwendigheden.

Gaarne zouden wij de verdiensten van eenieder in 't bijzonder naar waarde huldigen, het moge echter volstaan heden een gansch bijzondere hulde te brengen aan Eerste-Minister Graaf de Broqueville, wiens hooge welwillendheid wij daadwerkelijk mochten onder-

vinden toen hij in 1912 het Ministerie van Spoorwegen beheerde, en welke ons nu des te kostbaarder is daar zij van hooger uitstraalt.

Aan M. Jaspar, Minister van Financiën, die zijne hooge en moeilijke zending vervulde ten aanzien van de N. M. V. B. met te zorgen dat dit gedeelte van het nationaal patrimonium, dat zij vertegenwoordigt, ongeschonden blijve.

Aan M. Forthomme, Minister van Verkeerswezen, die zoowel door zijn daden als door zijne redevoeringen, getoond heeft dat hij de hechte steun wenscht te zijn van de N. M. V. B. waarvan hij zoo duidelijk de onbaatzuchtige werking, in dienst van het algemeen belang, alsook hare ontwikkelingsmogelijkheden in de naaste toekomst heeft ingezien.

Na hulde te hebben gebracht aan de regeeringsleden, blijft ons de plicht over ons dankbaar te wenden tot de eminente vertegenwoordigers der wetgevende en uitvoerende machten, in alle graden der hiërarchie, die ons in den loop van ons bestaan een warm hart hebben toegedragen en hun milden steun verleend hebben.

Ook danken wij in 't bijzonder de HH. Gouverneurs der provincies, de HH. Bestendig Afgevaardigden en Provincieraadsleden, de HH. Burgemeesters, Schepenen en Gemeenteraadsleden die ons meermaals bewijzen gaven van hun belangstelling en hun gehechtheid aan het werk der N. M. V. B. dat feitelijk hun werk is.

De N. M. V. B. wendt zich insgelijks tot het elitekorps der ambtenaren, die dagelijks geroepen zijn hun gewaardeerde medewerking te verleen en hun bevoegdheid en werkzaamheid ten dienste van onze maatschappij te stellen, in de ministeriële departementen, de provinciën, de gemeenten, de Nationale Bank, de Nationale Maatschappij van Belgische Spoorwegen, de Spaar- en Lijfrentkas, het Gemeentekrediet, om alleen de voornaamste te vernemen. Aan allen biedt de N. M. V. B. de uitdrukking aan van haar dankbaarheid.

De N. M. V. B. wil ook niet nalaten de maatschappijen te begroeten welke sedert 1909 de exploitatie harer lijnen hebben waargenomen en waarvan het personeel bewijzen heeft gegeven van standvastige toewijding, die meer dan eens in de oorlogsjaren gelegenheid vond zich om te zetten in heldendaden.

Eindelijk zou de N. M. V. B. te kort komen aan haar plicht indien zij verzuimde eene plechtige hulde van dank te brengen aan de vooraanstaande personen die, sinds 1909, aan het hoofd stonden van den beheerraad en van de administratie zelf.

Aan voorzitter Fris, die tot 11 Juni 1913 aan het roer stond en waarvan zij een onvergankelijk aandenken bewaart.

Aan voorzitter Levie, die, sinds meer dan twintig jaar, in alle wederwaardigheden, in de tragische uren van den oorlog zoowel als gedurende het daaropvolgend tijdperk van vreedzamen strijd, vastberaden het stuur der N. M. V. B. in handen hield. Uitstekend jurist, stoutmoedig en schrander beheerder, vurige vaderlander, heeft hij aan allen het onwrikbaar vertrouwen in de bestemming der N. M. V. B. weten in te boezemen.

Aan ondervoorzitter Ridder Lagasse de Locht, die het interim van het voorzitterschap waarnam van Juni 1913 tot Maart 1914 en sinds 37 jaar in den schoot van den beheerraad onophoudend bewijzen van klaarziend initiatief en wijsheid gegeven heeft.

Aan de hh. leden van den beheerraad die zoo dikwijls zware verantwoordelijkheden hebben gedragen en zulkte diepgaande besluiten hebben moeten nemen over de principen en de feiten.

Aan de hh. afgevaardigden der Regeering, aan de hh. leden der toezichtscommissie die ons de hulp hunner waakzaamheid en onderzanding verleen.

Aan eere-directeur-generaal Caufriez, die in het tweede tijdperk van vijf-en-twintig jaren de onvermoeide en taaie bewerker geweest is van het volbrachte werk en, zonder ooit de verpoozen, een verpletterende taak, met een voorbeeldige bezonnenheid en toewijding, waargenomen heeft.

De openbare hulde van dankbaarheid die de N. M. V. B. heden brengt aan haar voorzitters, aan haar beheerders, aan de afgevaardigden van de Regeering, aan haar commissarissen en aan haar eere-directeur-generaal, is ook gericht tot al de leden van het personeel der N. M. V. B., zoowel tot het ondergeschikt personeel als tot de hoofden, zoowel tot de veteranen als tot de huidige beambten waaronder er zich nog bevinden die van de eerste jaren af van het bestaan der maatschappij in haar dienst stonden.

Allen hebben het zich tot eer gerekend, ieder op zijn plaats, de belangen der N. M. V. B. en, bij uitbreiding, het vaderland, naar hun beste vermogen te dienen.

Uit het diepste van mijn gemoed zeg ik hun allen dank in naam der N. M. V. B.

Sire,

Mevrouwen, Mijne Heeren,

Zoo de ontwikkeling der N. M. V. B. in den loop der jongste halve eeuw reden geeft tot wettige fierheid, indien deze inrichting waarachtig de rol heeft vervuld die haar werd opgedragen, dan mag

men zich ook rechtmatig afvragen of hare toekomst waardig wezen zal van haar verleden.

In dit uur bevindt zich de N. M. V. B. op het keerpunt harer geschiedenis. Op de openbare machten aandeelhoudsters weegt de verantwoordelijkheid van het lot der met stoomkracht uitgebate lijnen. Inderdaad, zoo de opgeleverde resultaten der electriche lijnen bevredigend zijn, zijn daarentegen de verliezen der stoomlijnen, door het feit der concurrentie van de baan, van dien aard dat, in de laatste crisisjaren de quasi algeheelheid van het reservefonds der N.M.V.B. werd opgeslorpt.

Nu staan de openbare machten voor de verantwoordelijkheid te kiezen ofwel voor het prijsgeven der exploitatie van zekere deficitaire lijnen ofwel voor hun vervanging door een minder kostbaar tractiemiddel meer in den smaak van het publiek. Het kan niet in de bedoeling liggen der openbare machten eenvoudig af te zien van de exploitatie van zekere tramlijnen. Het lot der door haar bediende gewesten hangt er van af en wij zijn dan ook overtuigd dat bevredigende oplossingen nagestreefd en gevonden zullen worden. De N. M. V. B. heeft trouwens niet zonder voldoening mogen vaststellen dat de redmiddelen onlangs voorgesteld bij onze zuiderburen door de hoogste bevoegdheden in zake vervoer, juist diegene zijn welke de klaarziende politiek der N. M. V. B. sinds jaren in België tracht toe te passen door de lijnen met minder verkeer van automotrices en autobussen te voorzien.

Indien de N. M. V. B. er toe gekomen is den uitslag te bereiken dien wij hier uiteengezet hebben, indien zij met zooveel doelmatigheid weerstand heeft kunnen bieden daar waar anderen bezweken, dan is zij dat verschuldigd aan allen die haar beschermd, gesteund en vurig verdedigd hebben, maar zij is het op de eerste plaats verschuldigd aan de kracht harer grondwet.

Op haar steunende, staat de N. M. V. B. met een onwankelbaar vertrouwen paraat voor den strijd die haar nog wacht, om het nationaal werk van onbaatzuchtigheid en onderlinge hulp voort te zetten ter bevordering der welvaart van gansch het Belgische vaderland.

Redevoering van den heer Forthomme,
minister van Openbare Werken,
gewezen minister van Verkeerswezen.

Sire,

Mevrouwen, Mijne Heeren,

Ik breng aan de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen, die heden de vijftigste verjaring harer stichting viert, de geluk- en de heilwenschen over van de Regeering en ik ben zeker dat ik zoo- doende de gevoelens van het gansche Land vertolk.

In vijftig jaar, waarvan de eerste helft gewijd werd aan den aanleg van het net en de tweede helft aan de verdediging en de modernisatie er van, is de Nationale Maatschappij van Buurtspoor- wegen er in gelukt een werk te verwezenlijken waarvan het Land tevens de bewerker en de genieter is, een werk waarop België terecht fier gaat.

De Staat die in de Nationale Maatschappij van Buurtspoor- wegen evenals in de Nationale Maatschappij van Belgische Spoor- wegen aanzienlijke kapitalen belegde, heeft ook hun welvaart noodig.

Het is me dan ook een zeer aangename opdracht heden onze erkentelijkheid te betuigen aan al degenen die al hun krachten heb- ben ten beste gegeven opdat de Maatschappij zou leven, zich ontwik- kelen, aan alle moeilijkheden weerstaan en zich moderniseeren zooals zij er in gelukt is het te doen.

Ik richt mijn gelukwenschen tot den Raad van Beheer, welke samengesteld is uit personaliteiten die door hun technische kennissen, hun administratieve ondervinding en hun juridische onderlegdheid uitmunten.

Ik feliciteer heel in 't bijzonder den h. Staatsminister Levie, sedert meer dan twintig jaar voorzitter van den Raad van Beheer, die steeds met vaste hand de Maatschappij heeft geleid. Noch de wederwaardigheden van den oorlog, noch de naoorlogsche moeilijk- heden hebben hem doen wankelen en op dit oogenblik bereidt hij met een rustige zekerheid de toekomst voor.

Mijn gelukwenschen gaan ook naar den ondervoorzitter, ridder

Lagasse de Locht, die sedert 37 jaar in den Raad van Beheer zetelt en die vandaag nog met een merkwaardige kloekheid deze vergadering voorziet.

Ik vergeet ook niet degenen die het beste hunner krachten aan de Maatschappij zelf hebben gewijd, al degenen die de ontwerpers zijn geweest van het prachtige net dat zich met dichte mazen over onze provinciën uitstrekt, die het hebben aangelegd en het, ondanks de huidige moeilijkheden, exploiteeren op een manier welke den grootsten lof verdient.

Ik denk vooreerst aan den h. Caufriez, eere-directeur-generaal, die sedert meer dan twintig jaar de zware verantwoordelijkheid heeft gedragen welke de directie in de moeilijke tijden sedert 1914 met zich bracht.

De Regeering wenscht hem geluk om zijn voorbeeldige toewijding aan het openbaar welzijn.

Het is me ook aangenaam den h. directeur-generaal Jacobs te kunnen zeggen hoezeer ik zijn groote werkkraft en schrandtheid, zijn onvermoeibaren ijver, zijn steeds wakkeren geest, heb gewaardeerd. Ik twijfel er niet aan dat, met zulk een chef, de maatschappij een steeds schitterender toekomst tegemoet gaat.

Deze aan de hoogere directie gebrachte hulde straalt heel natuurlijk af op de chefs, op de ingenieurs die thans evenals in het verleden de volle maat van hun kennis, hun initiatief en hun toewijding ten beste geven, op hun onderhoorigen die hun vaak verborgen en ondankbare taak ijvervol en trouw volbrengen, op de duizenden agenten van elken graad der exploitatiediensten die, elk in zijn rang, slechts met die ééne gedachte bezielde zijn : Dienen.

ONTHULLING VAN HET GEDENKTEEKEN
DAT TEN ZETEL VAN DE MAATSCHAPPIJ
WERD OPGERICHT



Gedenkteeken van het vijftigjarig bestaan der N. M. V. B.
Beeldhouwer : P. Du Bois.

Redevoering van den heer Levie,
voorzitter van den Raad van beheer.

Mijne Heeren,

1884-1934. — Een volle halve eeuw gedurende dewelke de Nationale maatschappij van buurtspoorwegen zich, tot s' Lands grootste welzijn, voortdurend ontwikkelde.

1884. — België beschikt enkel over normaalspoorwegen.

« Om de groote gewesten uit hun doodslaap te wekken », aldus drukt zich onze directeur-generaal Jacobs uit in eene redevoering welke hij onlangs hield, « om aan de meest uiteenloopende nijver- » heidstakken middelen te verschaffen om tegen lage prijzen voort » te brengen, om aan nieuwe nijverheidsondernemingen de moge- » lijkheid te bieden te ontstaan en zich te ontwikkelen, om de betrek- » kingen te bevorderen tusschen de steden en het platteland, tusschen » de nijverheidscentra en de bronnen van arbeidskrachten en grond- » stoffen, moest, kost wat kost, een net van hulpspoorwegen tot » stand komen om de zending te vervullen die kon waargenomen » worden noch door de normaalspoorwegen, wegens de te hooge » kosten voor hun aanleg en exploitatie, noch door de tramwegen, » omdat het privaat initiatief geen lust toonde om groote kapitalen » te beleggen in ondernemingen die niet winstgevend zouden zijn ».

1934. — Het buurtspoorwegennet heeft zich overal uitgebreid : het omvat 4.720 kilometer spoorlijnen en 3.189 kilometer autobuslijnen.

« Langsheen de lijnen », zoo spreekt nog de h. Jacobs, « rijzen » talrijke bouwwerken op, nieuwe nijverheidsinrichtingen komen » tot stand, bestaande nijverheidsondernemingen kunnen, dank zij » de verlaging van de vervoerkosten en het aanleggen van verbind- » dingssporen, hun prijzen verminderen en hun voortbrengst ver- » hoogen, meer werkvolk wordt gebezigd, de fooren en markten her- » leven, nieuwe kweekingen worden mogelijk, de treinen voor werk- » lieden brengen naar de steden goedkoopere arbeidskrachten, de » scholieren der dorpen kunnen naar scholen gaan die zij vroeger » niet konden bereiken, en alzoo ontstaat, door de toeneming van de

» nijverheids-, handels-, landbouw-, sociale, intellectuele en mo-
» reele betrekkingen tusschen de steden en het platteland, een gron-
» dige omwenteling die op den buiten en in de nijverheidscentra een
» lang ontbeerden voorspoed brengt ».

Van die 50 jaren heeft de Nationale maatschappij een blijvend aandenken willen bewaren.

In het gedenkteeken dat wij heden onthullen, schenken landbouw en nijverheid bloemen aan de Nationale maatschappij, als blijk van dankbaarheid voor de diensten die zij hun heeft bewezen.

Heeft de Nationale maatschappij die bloemen waarlijk verdiend?

Waaraan en aan wie heeft zij haar volle welgelukken te danken?

Mag zij werkelijk de toekomst met vertrouwen tegemoet zien?

Een kort overzicht van de feiten zal het antwoord op die vragen geven.

Mijne Heeren, om goed te bouwen moet men op vaste grondvesten steunen. Die grondvesten vonden wij in de wetten van 1884 en 1885, waarvan ik — de ministers en de volksvertegenwoordigers, van wie men vaak te veel kwaad zegt ter eere — de voornaamste schikkingen in herinnering wil brengen.

I. — Hoe hebben die wetten, in de beste voorwaarden, de voor het aanleggen der buurtlijnen noodige kapitalen aan de Nationale maatschappij bezorgd?

En hoe hebben zij de stichting van die lijnen geregeld?

Een voorbeeld om er zich een gedachte van te vormen.

Naburige gemeenten wenschen door een buurtspoorweg bediend te worden.

De Regeering heeft de inaanmerkingneming verleend.

Het ontwerp werd afgewerkt. Het oogenblik is gekomen de kapitalen in te schrijven. De Staat zal tusschenkomen voor de helft, de betrokken provincie en gemeenten voor de andere helft.

Staat, provincie en gemeenten, die dadelijk zouden kunnen betalen, verkiezen 90 annuïteiten in te schrijven die, de eene na de andere, den interest en de aflossing van door den Staat gewaarborgde obligatiën zullen dekken.

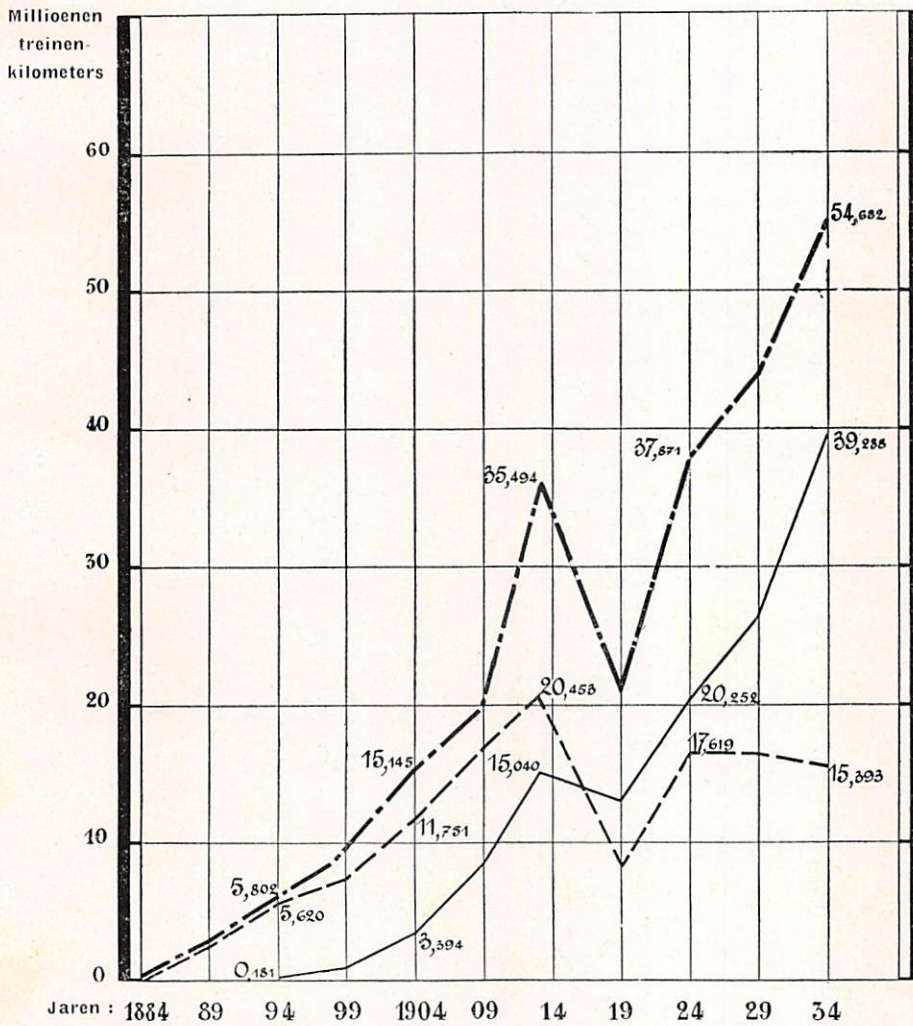
Dank zij de kapitalen welke door de nemers van die obligatiën worden geleverd, wordt de lijn in exploitatie gesteld.

Zij heeft haar eigen en wel onderscheiden rekening.

Zij maakt gewis deel uit van den bond der in de Nationale maatschappij vereenigde buurtlijnen, maar buiten alle verantwoordelijkheid.

Treinen--kilometers

Totaal... .. — — — — —
 Electriciteit — — — — —
 Stoom en automotrices - - - - -



Indien, daarentegen, de lijn, na betaling van de exploitatiekosten, winstgevend is, heeft zij er alleen recht op.

Zooveel te beter als het deswege aan de aandeelhouders toekomend dividend evenredig is met de annuïteit die zij ingeschreven hebben.

Zooveel te beter nog wanneer het dividend de annuïteit overschrijdt; in dit geval wordt het overschot verdeeld als volgt :

Eerst een deel in de kosten van beheer, dan $\frac{2}{8}$ voor een voorzieningsfonds van de lijn, $\frac{3}{8}$ voor een bijkomend dividend en het saldo van $\frac{3}{8}$ voor het reservefonds van de Nationale maatschappij.

Het zijn die gezamenlijke regels, zoo practisch als ingenieus bedacht, die, in alle deelen van het grondgebied, de minst bevolkte gewesten niet uitgezonderd, de naburige gemeenten er toe aangezet hebben zich onderling met hun provincie en den Staat te vereenigen om, met een minimum kosten en lasten, buurtlijnen tot stand te brengen die hun particuliere belangen terzelfder tijd als het algemeen belang zouden dienen.

En zoo wij zonder te veel moeilijkheden — soms, weliswaar, met eenige vertraging wegens de administratieve formaliteiten, den nood van de schatkist en de crisis — de electricatie, het vervangen van de stoomtractie door automotrices en de exploitatie van autobusdiensten konden aanvatten en voortzetten, dan is het nog dank zij de bepalingen van onze stichtingswet.

Wanneer de modernisatie van het gansche net een voldongen feit zal zijn, zal dienen onderzocht of het, in een geest van nationale solidariteit, niet zou passen een formule tot eenmaking van de kapitalen te zoeken, zooals voor de groote spoorwegen werd gedaan.

Zoudt gij gelooven dat gedurende de bezetting — vergeeft mij dat ik hier even een oogenblik van mijn onderwerp afwijk — de Duitschers, wier aandacht van den eersten dag af op onze buurtspoorwegen evenals op de staatsspoorwegen was gevestigd, groote moeite hadden om het nochtans zoo duidelijk wettelijk stelsel dat ik zoeven in herinnering bracht, te begrijpen. Hoe dikwijls deden zij zich niet exemplaren van onze statuten ter hand stellen en vroegen zij niet ophelderingsen die hen niet schenen te overtuigen ?

Er zijn er onder U die hun onaangename bezoeken niet hebben vergeten.

Hoeveel aangelegenheden hebben zij overigens niet begrepen wanneer zij er geen belang bij hadden ze te begrijpen !

Laat mij toe, als een klein bewijs daarvan, dit ander feit aan te halen : Op het einde der maand Augustus 1914 kreeg ik het bezoek van twee Deutsche officieren die mij vroegen : « Waarom hebt gij

» het bevel nog niet uitgevoerd, dat U bij onze aankomst werd gegeven, om al uw locomotieven, rijtuigen en wagons te Brussel en rond Brussel te verzamelen? »

« Maar, mijne Heeren » — was mijn antwoord — « heel eenvoudig omdat het niet uitvoerbaar is, ten eerste wegens het aantal locomotieven, rijtuigen en wagons en ten andere omdat de breedte van de Brusselsche tramlijnen niet dezelfde is als die van onze buurtlijnen ».

Wat zij, daarentegen, heel goed begrepen hebben, is het nut dat voor hen uit het opbreken van onze rails en het wegnemen van ons materieel te trekken was.

Gij weet in welken staat ons net op het einde van 1918 verkeerde en hoeveel krachtsinspanningen en geld er noodig zijn geweest om het te herstellen.

II. — Het is in denzelfden geest van doorzicht dat de wetten van 1884 en 1885 de directie, het beleid van en het toezicht over de Nationale maatschappij hebben geregeld.

De voorzitter en de directeur-generaal worden benoemd door den Koning.

De maatschappij had het voorrecht sedert 1884 slechts vier voorzitters en drie directeurs-generaal te hebben gehad, omstandigheid die voorzeker den samenhang en de doelmatigheid in haar streven grootelijks bevorderde.

In de Regeering waren de verwisselingen van personen, helaas, veel talrijker.

Zoo was uw voorzitter, sedert 1914, in betrekking met 10 ministers van Spoorwegen en 7 ministers van Financiën.

Ik weet wel dat de bureelen heel dichtbij de ministers zijn.

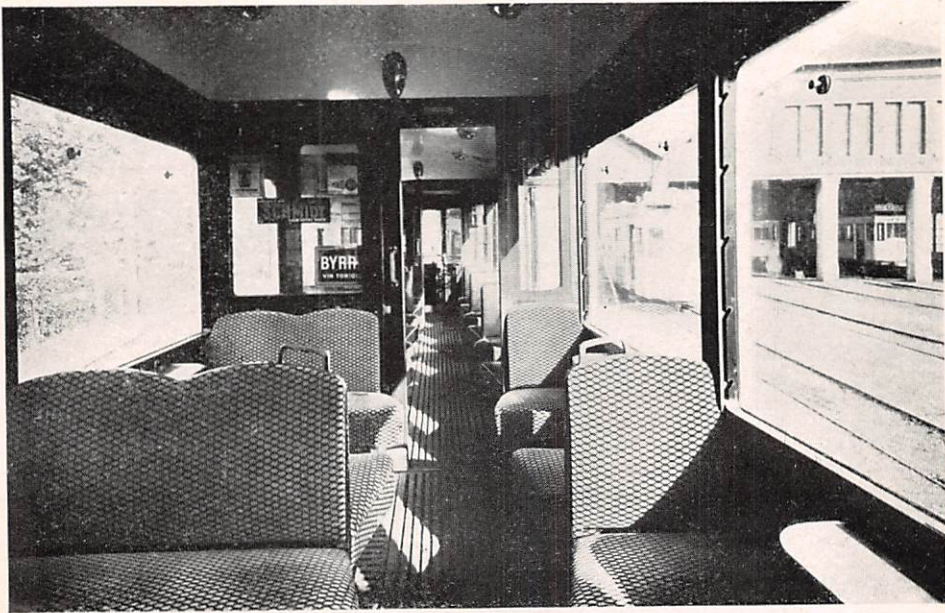
Dat neemt echter niet weg dat die ministerieele onvastheid niet steeds den regelmatigigen gang van eene onderneming als de onze vergemakkelijkt.

De Raad van beheer bestaat uit den voorzitter en zes leden, waarvan drie worden benoemd door den Koning en drie door de algemeene vergadering. Onder hen duidt de Koning een ondervoorzitter aan.

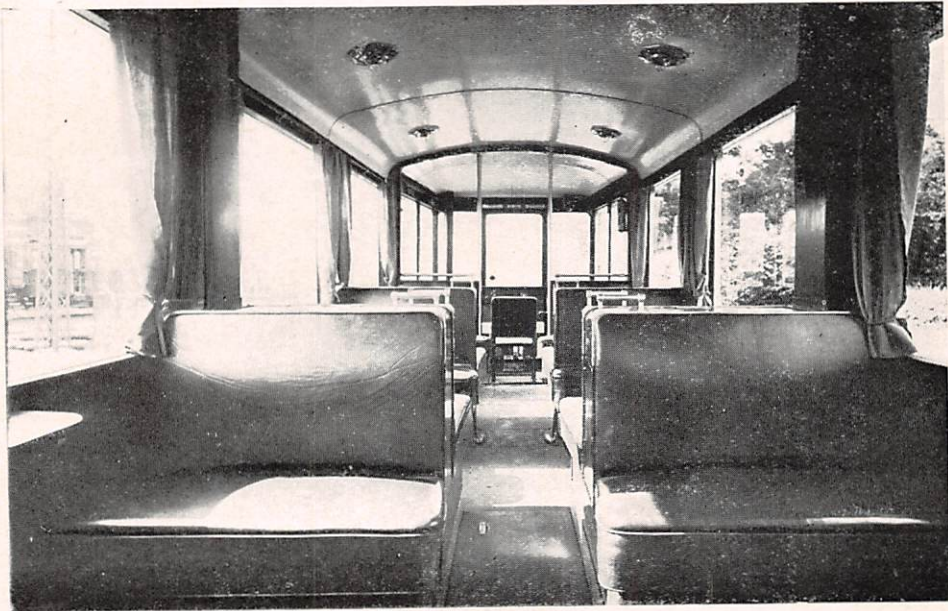
Een ander zeer waardeerbaar voordeel was dat de Nationale maatschappij, vóór ridder Lagasse de Locht, van af haar stichting slechts een enkelen ondervoorzitter gehad heeft. De heer Lagasse de Locht maakt sedert 37 jaren deel uit van den raad.

De Nationale maatschappij is, zooals gij ziet, een verjongingsbron.

Mijn oude vriend Lagasse — wanneer ik zeg oude vriend dan



Binnenzicht van bogiemotorrijtuig.



Binnenzicht van automotrice.

bedoel ik een vriend van oudsher en niet een vriend oud van jaren — is, mijn collega's kunnen daarvan getuigen, door zijn wakkeren en voor alle initiatieven vatbaren geest, de jongste van ons allen. Zoo het gebeurt dat het verstand voor de jaren komt, gebeurt het ook dat het niet met de jaren verdwijnt.

De heer Lagasse heeft aan de leiding van de Maatschappij deelgenomen van af haar ontstaan. Hij heeft medegeholpen aan haar ontwikkeling. Hij kent haar gansche geschiedenis. Hij werkt krachtadig aan haar hervorming mede.

Het verheugt mij de gelegenheid kunnen te baat nemen om hem hulde te brengen.

En eenzelfde hulde breng ik aan al mijn collega's van den raad. Bij allen, valt te waardeeren dezelfde stiptheid op onze talrijke vergaderingen, dezelfde zorg bij het onderzoek van de ernstige vraagstukken die ons door de omstandigheden worden gesteld, hetzelfde plichtsbef, en dezelfde wil om de diensten der Nationale maatschappij te moderniseeren en hun de heilzame werking te behouden die zij sedert 50 jaren uitoefenen.

Zoo de Nationale maatschappij gedurende de 30 eerste jaren van haar bestaan vreedzame dagen heeft beleefd, mag niet hetzelfde worden gezegd van de jongste tijden.

Is het noodig U de volgende verwickelingen in herinnering te brengen : den oorlog met zijn verwoestingen, het herstel van het net, het opgeven van de exploitatie der lijnen door de vergunningsmaatschappijen en hun overname door de Nationale maatschappij die er een nieuwe groepeerings van maakt, terwijl zij de werkhuisen verbetert en hun aantal vermindert, den nood van de schatkist en de financieele moeilijkheden van de provinciën en van de gemeenten, de onbepaalde en niet wettelijk geregelde concurrentie van de automobielen, het gebrek aan alle coördinatie der vervoermiddelen en ten slotte een langdurige en geweldige crisis.

De taak van de directie en van den raad is moeilijk en dikwijls angstwekkend geweest.

Het personeel, dat mij op dit oogenblik aanhoort, weet beter dan wie ook hoe moeilijk die taak is geweest en zal eenparig erkennen dat zij zoo goed als het menschenlijkerwijze mogelijk was vervuld werd.

De negen leden van het college van commissarissen, waarin elke provincie op grond van artikel 24 van onze statuten is vertegenwoordigd, hebben een onbepaald recht van toezicht op al de verrichtingen van de Maatschappij.

Het is mij een groot genoegen te mogen verklaren dat zij hun

opdracht vervullen met de meest lofwaardige ijver en nauwgezetheid.

Wat de algemeene vergadering betreft, waarvan de artikels 29 tot 35 de bevoegdheid en de werking regelen, meen ik wel dat zij eenig is in haar soort en ik verheug er mij over.

Ik heb dikwijls algemeene vergaderingen bijgewoond. Ik ken er geene die op de onze gelijken. Elders worden zij in 't algemeen weinig gevolgd en duren zij in de meeste gevallen slechts eenige minuten : zij eindigen, wanneer de uitslagen over het jaar gunstig zijn, met gelukwensen aan den directeur en aan den raad.

Bij de Buurtspoorwegen zijn Staat, provinciën en gemeenten aanwezig of vertegenwoordigd.

Een onzer staatsmannen heeft den Belg op een pittige wijze gekenschetst : een klaag-en critiekzuchtig mensch.

Op elk onzer zittingen, denk ik onwillekeurig aan dezen snedigen zet van wijlen den heer Malou : « O ! dien dag heeft de heer directeur-generaal het hard te verduren ! » De afgevaardigden van de gemeenten zijn geen aandeelhouders die de bedrijvigheid van de maatschappij oogluikend volgen !

Elk hunner ziet iederen dag den buurttrein rijden die zijn streek bedient en gaat hem aandachtig na.

Wee den directeur-generaal zoo de dienst te wenschen overgelaten heeft.

Wanneer alles goed ging is de critiek gematigd.

Om gelukwensen te oogsten zou alles moeten volmaakt zijn, hetgeen niet van deze wereld is.

En wanneer niet alles goed verliep, is de critiek heftig en scherp.

De heer Caufriez, die zeer zenuwachtig en gevoelig was, sliep slecht in den nacht die onze jaarlijksche algemeene vergadering voorafging. En er is nochtans, Mijne Heeren, geen betere controle dan deze welke in die voorwaarden namens het belang van 't Land uitgeoefend wordt.

Per slot van rekening en eenige overdrijvingen daargelaten, zijn onze algemeene vergaderingen voor de Nationale maatschappij een kostbare bescherming en waarborg.

Een laatste woord, Mijne Heeren, alvorens een ander punt aan te vatten. Zoo ik niets toe te voegen heb aan de lofbetuigingen die M. Jacobs op onze jubileumsvergadering aan zijn voorgangers en aan de mijne, alsmede aan het keurpersoneel dat onder zijn beleid werkt gebracht heeft, wil ik er nochtans bijvoegen wat hij over zichzelf niet heeft gezegd en niet mocht zeggen. Gij hebt hem aan 't werk gezien in de verschillende ambten die hij hier heeft bekleed. Het is een chef in den vollen zin van het woord. Ik druk nogmaals

mijn dank en mijn gelukwensen uit aan de Regeering omdat zij M. Jacobs aan ons hoofd heeft gesteld.

III. — *De stichting van de buurtspoorwegen en de stoomtractie*, in de wet van 1884.

Ziehier hoe de auteur der wet van 26 Mei 1884, minister Graux, zich in zijn memorie van toelichting uitdrukte: « Mijn ontwerp » strekt er toe aan het vervoer met stoomtractie een toepassing te » geven dat het in ons land nog niet heeft gekregen en waarvan de » geleidelijke ontwikkeling den nationalen voorspoed zal bevorderen ».

Zooals men ziet, is het de stoomtractie die door den wetgever van 1884 werd beoogd. Sedert het begin der eeuw had de stoom, op economisch gebied, een heele omvorming in de wereld verwekt. Wie had er, op dat oogenblik, aan de benzinemotors van 1934 kunnen denken.

De buurtlocomotief en de door haar getrokken rijtuigen, thans als zoo ouderwetsch beschouwd, verwezenlijkten een aanzienlijken vooruitgang. Zij werden met geestdrift onthaald en doorkruisten weldra het gansche land, tot groote voldoening van de bevolking die met vreugde de ongemakkelijke en trage postwagens zag verdwijnen.

De Buurtspoorwegen waren de eerste in België die — reeds in 1894 — hun eerste elektrische lijn tot stand brachten. In 1909, wil zeggen 25 jaar na de aanneming van de wet van 1884, hadden zij bijna 250 kilometer geëlectriceerd, die meer dan 20 t. h. der totale ontvangst van het net opbrachten.

En onlangs heeft de heer Jacobs, in de kernachtige redevoering die hij in het Paleis der Academiën uitsprak, U gezegd dat wij thans 1.250 kilometer elektrische lijnen hebben, die 64 t. h. van de totale ontvangst opbrengen.

« Het dient tot niets te loopen, men moet op het gepaste » oogenblik vertrekken » schreef La Fontaine. Wij waren op het gepaste oogenblik vertrokken.

En hadden wij den oorlog met zijn nasleep niet gehad, en waren de openbare besturen in staat geweest ons de noodige kapitalen te verschaffen, dan ware de electricatie, daar waar het verkeer druk is, sedert lang een voldongen feit geweest.

*
**

Met de automotrices waren wij reeds in 1925 begonnen. Het was te vroeg.

Na deze vruchteloze poging heeft men moeten wachten tot wanneer een goede benzinemotor zou gebouwd worden en zoodra wij dien hadden hebben wij niet gearzeld op eigen hand in onze werkhuizen, onze rijtuigen van den stoomdienst tot automotrices om te bouwen.

Maar het dient tot niets overhaastig te werk te gaan.

Nu treedt de ruw-olienmotor op den voorgrond, hij is zuiniger.

De voorzichtigheid gebiedt te vergelijken en met zekerheid te kiezen.

Onze proefnemingen loopen ten einde, zoodat binnen kort de stoomtractie, waarin de wetgever van 1884 al zijn hoop had gesteld, algemeen, behalve voor het zwaar vervoer, door de automotrice, die de gunst van het hedendaagsch publiek ten volle geniet, zal vervangen zijn.

Wat betreft de kwestie der autobussen, — waarvan het anarchistisch regiem weldra zal ten einde loopen, hoop ik, — verwijs ik kortheidshalve naar de beschouwingen welke de h. Jacobs en ik de gelegenheid hebben gehad op vergaderingen der Nationale Maatschappij naar voren te brengen.

Ook op dat gebied hadden de Buurtspoorwegen zich op den voorgrond geplaatst : op 18 April 1906 diende de h. de Burlet, hun directeur-generaal, bij de Regeering een wetsvoorstel in, opgemaakt door een comité samengesteld uit de hh. Lagasse de Locht, Despret, advocaat der N. M. V. B., en de Burlet, en dat betrekking had op de inrichting van automobiendiensten door de Nationale Maatschappij.

Had men toen naar ons geluisterd en ons gevolgd, dan zou het nooit gekomen zijn tot den warboel waaronder wij nog steeds te lijden hebben.

*
**

Men maakt ons de opwerping dat wij, ondanks onze initiatieven, dit jaar, voor het gezamenlijk net, nog met deficit sluiten.


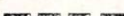


Ik antwoord : Vergelijk de uitslagen onzer exploitatie met die van al de spoorwegondernemingen in de wereld en heel in 't bijzonder met die van de spoorwegen van secundair belang.

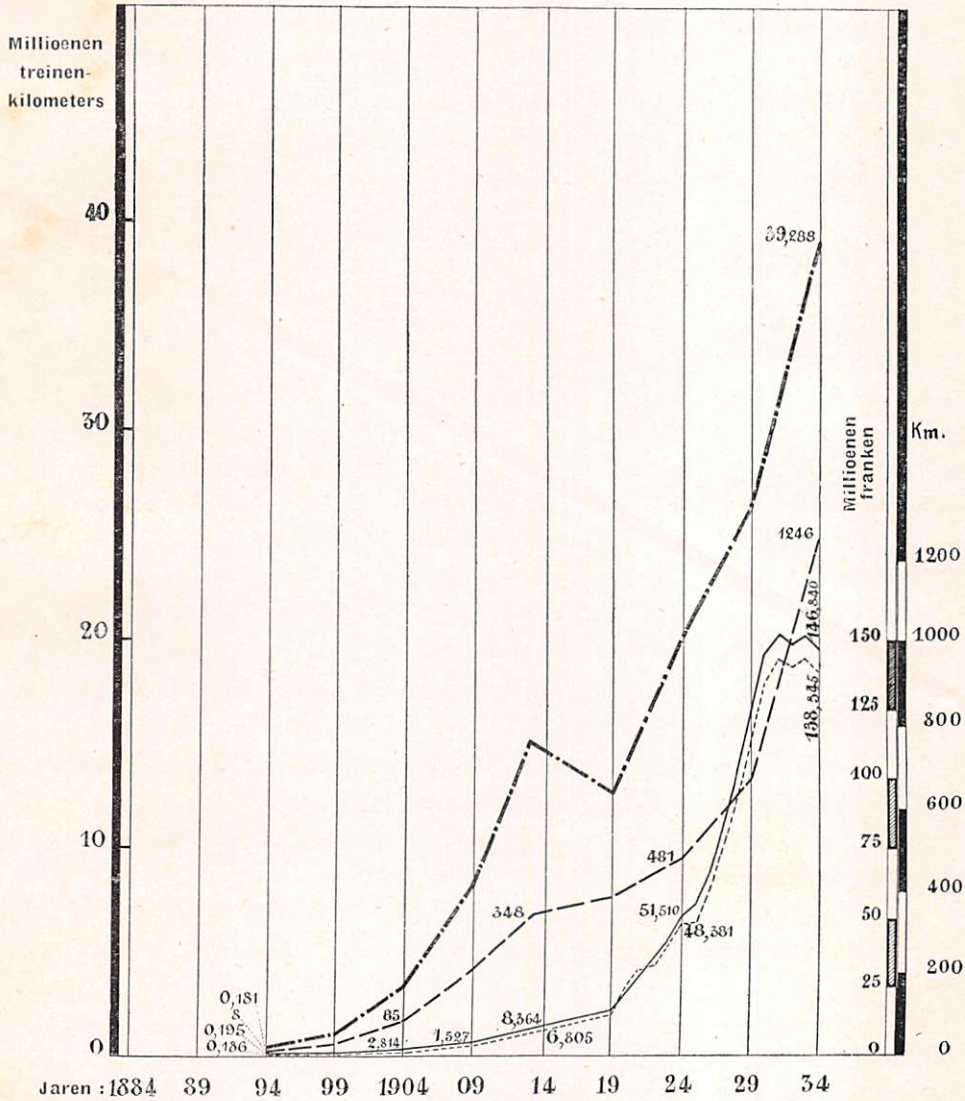
Overal is het verlies ontzaglijk groot.

Bij ons is het gering ; het zal volledig verdwijnen en voor een verzekerd boni plaats maken, wanneer wij over de vrijheid onzer tarieven zullen beschikken en een degelijke coördinatie der vervoermiddelen zal verwezenlijkt zijn.

Men dringt er echter op aan en men verzoekt ons lijnen die voortdurend met verlies sluiten op te geven.

Electrische lijnen

Treinen-kilometers 
Geëxploiteerde kilometers 
Ontvangsten... .. 
Uitgaven... .. 



Ik antwoord : zulks was niet de bedoeling van den wetgever van 1884. Bij het stichten der Buurtspoorwegen heeft hij er niet een onderneming werkende uit winstbejag willen van maken, maar wel een werk van nationale solidariteit bestemd om zoowel de misdeelde als de bloeiende streken ter hulp te komen.

Het gerecht en het openbaar onderwijs kosten aan het Land aanzienlijke sommen, maar zij zijn noodzakelijk voor het sociaal leven der Natie. Niemand denkt er aan ze af te schaffen.

De vervoermiddelen van hunnen kant zijn noodzakelijk voor het economisch leven van België. Zij dienen behouden. Daarbij kunnen de misdeelde streken, — zooals Limburg vóór enkele jaren, — de bloeiende streken van morgen worden.

En wie kan ten slotte verzekeren dat een thans deficitaire lijn zulks zal blijven wanneer de crisis zal voorbij zijn !

Ik besluit er uit dat men niets moet opgeven, tenzij het spoor vervangen door een ander vervoermiddel dat wij in de plaats zullen stellen, met dezelfde waarborgen van stabiliteit, regelmatigheid en veiligheid.

Ziedaar ontegensprekelijk wat de wetgever van 1884 heeft gewild.

IV. — In hoever komt de Regeering tusschenbeide in de directie en het beleid der Maatschappij ?

De wetgever heeft niet gewild dat de Buurtspoorwegen een regie zouden zijn. Hij heeft er ook niet een volstrekt onafhankelijke maatschappij willen van maken.

Ik zegde reeds dat de Koning den voorzitter, den ondervoorzitter, de helft der beheerders en den directeur-generaal benoemt.

Luidens artikel 5 der wet van 1884 heeft de Regeering het recht toezicht uit te oefenen op al de verrichtingen der Maatschappij en, te dien einde, van haar alle gegevens en inlichtingen te vergen ; ze kan zich verzetten tegen de uitvoering van elken maatregel die, volgens haar, in strijd zou zijn hetzij met de wet, hetzij met de statuten, hetzij met de belangen van den Staat.

En artikel 21 der statuten — het is een nieuwe schikking die wij zelf hebben voorgesteld — machtigt den minister van Financiën en den minister van Spoorwegen om elk een commissaris der Regeering te benoemen die de vergaderingen van den Raad mag bijwonen.

Artikel 19 bepaalt wat volgt :

« De voorzitter kan de uitvoering schorsen van alle beslissing » die hem als strijdig met de wetten voorkomt, als ook met de tegen- » woordige statuten en de belangen van den Staat. Hij geeft hier- » van bericht aan de Regeering.

» Indien de Regeering, binnen de vijftien dagen na dit bericht,
» geen besluit heeft doen kennen, mag de beslissing uitgevoerd
» worden ».

Ik zal aanstonds de kwestie der tarieven, die het voorwerp uitmaken van artikel 6 der wet, onderzoeken.

Wij zijn dus een zelfstandige maatschappij. Dat is van overwegend belang. Te geenen prijze mag aan het principie onzer zelfstandigheid afbreuk gedaan worden. Evenals mijn voorgangers heb ik er steeds voor gewaakt dat het niet aangetast werde.

Het gebeurde eens, ik zal den datum niet nader bepalen, dat een minister met wien ik de beste betrekkingen onderhield en wiens naam ik ook niet zal noemen, me lachend zegde : « Morgen vergadert uw raad, ik zou die vergadering willen voorzitten ». Ik antwoordde : « Neen, mijn waarde minister, ik ben de voorzitter ».

Hoe groot was mijn verbazing toen ik hem, 's anderendaags, met zijn kabinetshoofd zag aankomen.

Ik had de zitting van den Raad pas geopend.

Ik ontving hem in mijn bureel en herhaalde mijn antwoord van daags te voren.

« Maar welke zijn dan mijn rechten ? » riep hij uit.

Ik legde ze hem voor oogen en voegde er bij dat de Koning mij dadelijk kon afstellen of mijn mandaat van zes jaar dat ten einde liep niet meer hernieuwen. Hij vertrok zonder verder aan te dringen.

Weet u welke zijn wraakneming was ?

's Anderendaags schreef hij mij : « Ik heb het genoeg U » mede te deelen dat ik een ontwerp van Koninklijk besluit tot her»
» nieuwing van uw mandaat van voorzitter aan den Koning » voorleg ».

V. — Artikel 6 der wet heeft betrekking op de belangrijke kwestie der tarieven :

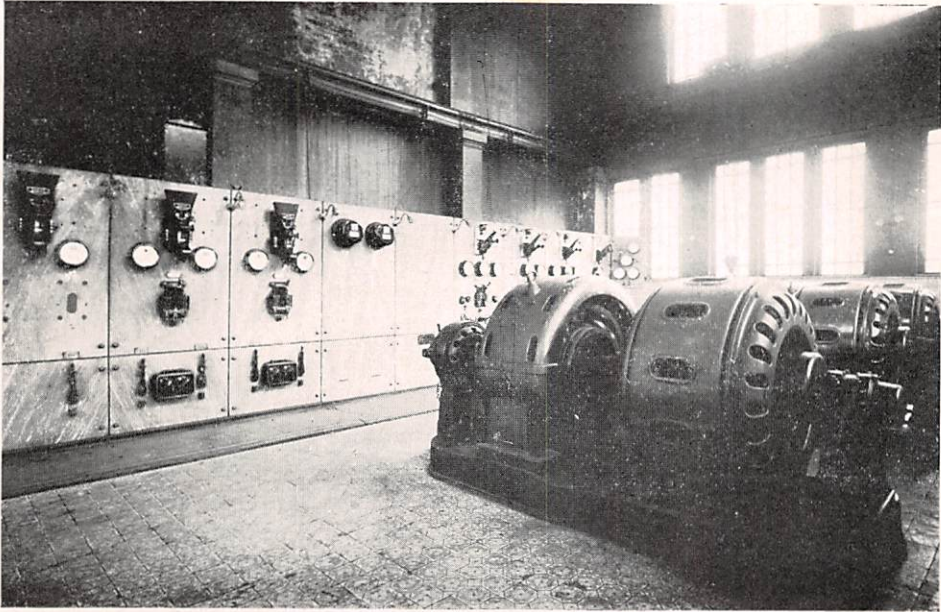
« De tarieven worden geregeld door de Nationale Maatschap»
» pij, onder goedkeuring der Regeering ; echter behoudt de Regee»
» ring altijd het recht de verhooging er van te vergen of de verlaging » er van te verbieden ».

In 1884 was die bepaling gewettigd.

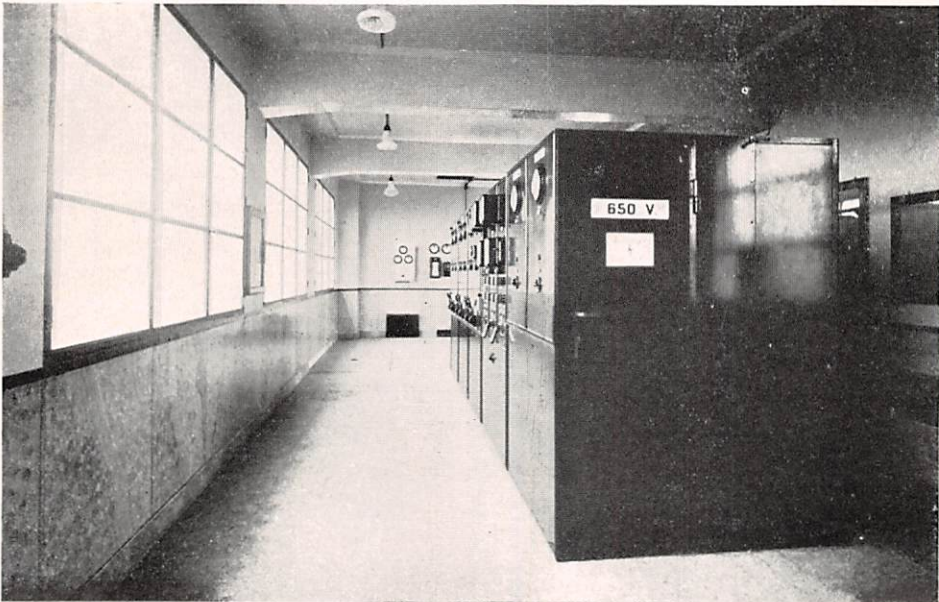
De bedoeling van den wetgever was de belangen van de Staatspoorwegen te vrijwaren.

Heden heeft ze geen reden van bestaan meer. Zij moet verdwijnen.

Onze directeur-generaal heeft, in overeenstemming met den Raad, eene campagne ingezet om, evenals de groote spoorwegen,



Onderstation (oud type).



Automatisch onderstation.

de vrijheid onzer tarieven, onder het toezicht der Regeering, te bekomen.

Het gaat inderdaad niet meer, zooals hij herhaaldelijk heeft aangetoond, om een concurrentie tusschen de groote spoorwegen en de Buurtspoorwegen. De automobiel is daar.

Het zou een ramp worden, indien men ons langer de verlaging onzer tarieven verbood. Het welbegrepen belang van het Land, dat met het onze overeenstemt, eischt zulks ten dringendste.

Artikel 2 van de wet van 1884 bepaalt dat de buurtspoorwegen aan de Nationale maatschappij vergund worden. Wij hebben een monopolium. De wetgever heeft het ons verleend opdat wij het algemeen belang zouden dienen. De gemakkelikheden en de lage prijzen van het vervoer zijn voorwaarden tot het goedkoope leven, naar hetwelk in België moet gestreefd worden.

Dat artikel zou een doode letter zijn indien men ons hooge tarieven oplegde die ons het leven onmogelijk zouden maken, daar ze een cliënteel welke wij noodig hebben en die niet beter vraagt dan bij ons te komen, van ons zouden verwijderen.

Onze Buurtspoorwegen vertegenwoordigen een waarde van vier milliard.

Zij zijn het eigendom van den Staat, de provinciën et de gemeenten.

Het is een noodzakelijke openbare dienst.

Waar een sedert lang begonnen degelijke modernisatie voltooid wordt, wat door elkeen kan nagegaan worden, ware het niet te begrijpen dat de toekomst der Nationale Maatschappij op zoo ongelukkige wijze zou in gevaar gebracht worden. Men mag niet langer dralen en ik heb de vaste overtuiging dat men ons onverwijld voldoening zal geven.

De spoorweg en de baan hebben elk hun reden van bestaan.

Het gaat er niet om den vooruitgang tegen te werken, maar het is dringend noodzakelijk de vervoermiddelen samen te ordenen met in achtneming der vrijwaring van al de belangen.

Ik sluit mij aan bij de woorden uitgesproken door den betreunden h. Renkin, minister van Spoorwegen, op de algemeene vergadering der Buurtspoorwegen in 1919 :

« Mijne heeren, al de vervoermiddelen steunen elkander onderling, alle hebben dezelfde belangen, alle moeten naar hetzelfde doel streven. Hoe meer vervoermiddelen er zijn hoe beter, want, » mijne heeren, zij wakkeren den arbeid aan, vermenigvuldigen de » ruilingen, ontwikkelen nijverheid en handel en bevorderen zoo- » doende de openbare welvaart. Trachten het een tegenover het

» ander te stellen is ondenkbaar. Il weet dat men beweert dat tus-
» chen de Buurtspoorwegen en de Staatsspoorwegen een indu-
» strieële concurrentie mag bestaan. Zulks is een verderfelijke en
» gevaarlijke dwaling. Zulks bestaat niet.

» Ik weet dat die gedachte geheerscht heeft, ik weet dat ze
» aanleiding gegeven heeft tot moeilijkheden waaronder wij thans
» nog te lijden hebben, il weet dat die hoofddwaling ook dwalingen
» van ondergeschikten aard heeft doen ontstaan.

» Ik maak van de gelegenheid gebruik om U kenbaar te maken
» dat ik er toe besloten ben al die dwalingen te bestrijden.

» *Eenheid in het streven* ».

Sedert 1919 is de toestand voorzeker ingewikkelder geworden
wegens het toen ongekend veralgemeend gebruik van de automobiel.

Maar het besluit blijft hetzelfde.

Er dient eenheid, verstandhouding en, in elk geval, coördinatie
te bestaan. Dat is, denk ik, de meening van den minister van Ver-
keerswezen.

Wij staan dus heel dicht bij de oplossing die de toekomst der
Buurtspoorwegen zal verzekeren, welke voor het oogenblik gedwars-
boomd wordt door de dwalingen die de minister van Spoorwegen
in 1919 veroordeelde.

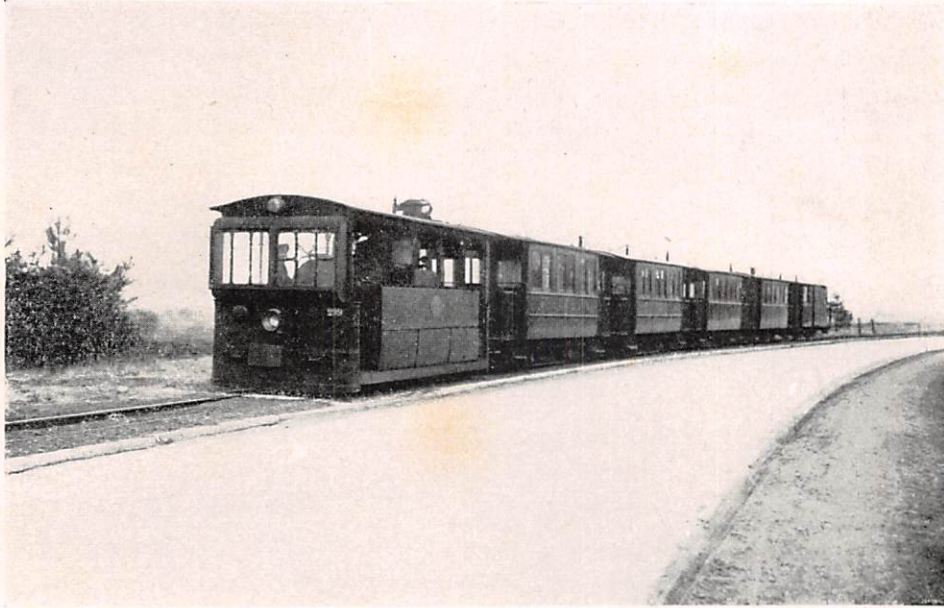
Alvorens het woord te verleenen aan den h. Jacobs, houd ik er
aan in naam van de Nationale Maatschappij den uitstekenden kuns-
tenaar, beeldhouwer van het gedenkteeken onzer vijftigste verja-
ring, te bedanken en geluk te wenschen.

De h. Dubois heeft er den landbouw en de nijverheid die aan
de Nationale Maatschappij bloemen aanbieden, in uitgebeeld.

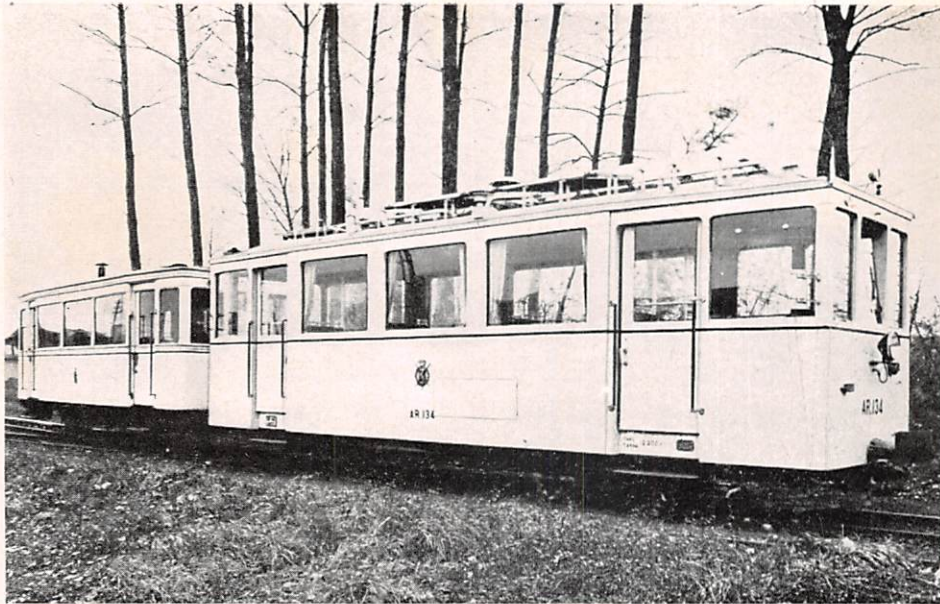
Bloemen, Mijne Heeren, er zijn er van zeer korten levensduur.
Herinnert U het vers van den dichter : « Et rose, elle a vécu ce que
vivent les roses... l'espace d'un matin ».

Er zijn er ook groeizame die tot uitmuntende vruchten gedijen.

Ik druk de hoop uit dat bij de 75^{ste} verjaring van ons bestaan de
h. Dubois zou belast worden met het beeldhouwen van een tweede
gedenkteeken, waarin men de Nationale Maatschappij zou afge-
beeld zien, die na een nieuw tijdperk van 25 jaar dienstbetoon aan
het Land, op haar beurt aan den landbouw en de nijverheid de vruch-
ten aanbiedt gegroeid uit de bloemen welke haar heden aangeboden
worden.



De reizigerstreinen (stoom) van vroeger zullen, in 1936,
allen vervangen zijn door...



...de reizigerstreinen (automotrice).

Redevoering van den heer Léon Jacobs,
directeur generaal.

Heer Voorzitter,
Heeren Beheerders,
Mijne Heeren,

't Is nauwelijks drie maanden geleden dat een officieele plechtigheid den vijftigsten verjaardag der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen feestelijk herdacht heeft. De aanwezigheid van Z. M. de Koning en der regeeringsleden zette een ongewonen luister aan deze plechtige viering bij, een mijlpaal in onze annalen.

Heden heeft de beheerraad der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen met het doel deze vijftig jaren van onverdroten werkzaamheid en buitengewone uitbreiding te vereeuwigen er aan gehouden dat een meester in de kunst de geheugenis ervan doet voortleven in dit kunstwerk, rijk aan welsprekend symbolisme.

Mijne Heeren, u die de lotgevallen der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen meegeleefd hebt, beter nog die ze bewerkstelligd hebt, en enkelen onder u zelf van haar ontstaan af, u beseft hoe diep en innig dit symbool beantwoordt aan de levendige werkelijkheid.

Wat verwachtten Bischoffsheim, Wellens, Graux, Saintellette, Beernaert van deze instelling die zij in het leven riepen, zooniet dat zij aan ons land een nieuwen factor van voorspoed bezorgen zou door steden en dorpen onderling te verbinden, en dat zij de kwijnende nijverheid en ondermijnde landbouw zou doen herleven door het vervoer tegen lage prijzen mogelijk te maken.

Heeft de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen deze omvangrijke verwachtingen teleurgesteld? Zijn het de durvers die in het ongelijk gesteld werden en de pessimisten die gelijk hadden?

Mijne Heeren, het buurtspoorwegennet dat Vlaanderen en Wallonië in alle richtingen doorkruist, is daar om luide van de macht en de schoonheid onzer instelling te getuigen. Meer dan wie ook weet gij ze naar waarde te schatten en hebt gij het recht met fierheid terug te blikken op den afgelegden weg, op dat spoorwegennet

met een uitgestrektheid van ongeveer 5.000 kilometer, een reuzenwerk dat door uwe voorgangers en u zelve verwezenlijkt werd.

In de jaren van voorspoed toen het niet moeilijk was het te kort der minder bevoorrechte lijnen met het overschot der winstgevende lijnen te dekken, mocht men wel eens uit het oog verliezen dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voor opdracht gekregen had een onbaatzuchtig doel na te streven, en dat zij heelemaal in dienst stond van het algemeen welzijn met lijnen aan te leggen die het privaat initiatief niet aandurfde om zodoende inproductieve landstreken te doen herleven. Maar in crisistijd, wanneer de opgelegde lasten moeilijk te schragen zijn en de grenzen van het mogelijke overschrijden en zelfs voorbijstreven, dan gebeurt het vaak dat men de gepresterde diensten in het verleden en het heden vergeet, van het oogenblik af dat de schatkist er mee gemoeid is en in het gedrang komt.

En nochtans dient niet overdreven te worden. Weet men wel hoeveel het gansche buurtspoorwegennet kost aan ieder Belg ?




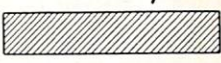



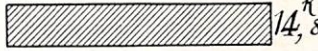


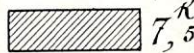






Voor het jaar 1933, het slechtste dat wij beleefden, heeft iedere inwoner van ons land een uitgave van 45 centiemen goudgeld te dragen gehad, zijnde minder dan 1 centiem per week.

Is dat te veel voor de moeilijke tijden die wij thans beleven ? Is dat te veel voor een spoorwegennet waarvan 1.250 kilometer elektrische lijnen het bewijs leveren van een voortdurend streven naar moderniseering ? Is dat te veel voor een net dat daarenboven tusschen dit en een jaar een park bezitten zal van 250 automotrices ?

Wie zou dat durven beweren en staande houden ? Het is best mogelijk dat binnen enkele jaren de openbare machten aandeelhouders onzer maatschappij er zullen trots op zijn dat zij op een gegeven oogenblik de noodige financiële krachtsinspanningen hebben gedaan tot bewerkstelling der algeheele moderniseering van het buurtspoorwegennet ; gelijk zij over vijftig jaren er zich in verheugden eene maatschappij in het leven te hebben geroepen die er langzaam, maar zeker in slagen mocht landbouw en nijverheid van den schijndood te redden.

Ook zijn wij allen, Mijne Heeren, er innig van overtuigd dat zoolang de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen de richtingslijn volgen zal die haar door de fundamentele grondwet voorgeschreven is (een juridisch en financieel meesterstuk met onbeperkte mogelijkheden), zoolang de Nationale Maatschappij de noodige vrijheid van bewegen genieten zal om haar in de mogelijkheid te stellen zich te verdedigen en aan te passen aan de tijdsnoodwendigheden en voort te leven, zoolang ook is de Nationale Maatschap-

VERGELIJKENDE LENGTEN VAN DE DICHTSTE SPOORWEGNETTEN.

LANDEN:	PER VIERKANTEN MYRIAMETER GRONDGEBIED	PER 10.000 INWONERS:
<p><u>BELGIE</u></p> 	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  32,45 ^κ <p>N.M.V. Buurtspoorwegen:</p>  15,53 ^κ	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  12 ^κ <p>N.M.V. Buurtspoorwegen:</p>  5,74 ^κ
<p><u>ZWITSERLAND</u></p> 	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  14,6 ^κ	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  14,8 ^κ
<p><u>GROOT-BRITANNIE</u></p> 	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  14,2 ^κ	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  7,5 ^κ
<p><u>DUIJSCHLAND</u></p> 	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  12,4 ^κ	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  9,3 ^κ
<p><u>FRANKRIJK</u></p> 	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  11,6 ^κ	<p>Totaal der spoorbanen:</p>  14,7 ^κ

pij verzekerd zich te kunnen kwijten van hare taak in dienste der gemeenschap.

't Is daarom ook dat het symbolisme van dit memoriaal zoo doelmatig aangepast en zoo welsprekend is. Indien men verlangt dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen voortga met de taak te vervullen die haar voor vijftig jaar opgedragen werd, indien men wil dat zij landbouw en nijverheid doe herleven en na eene halve eeuw van voorspoed versche krachten putte om een nieuw bloeitijdperk in te treden, dan moet zij vóór alles vrij zijn van alle banden, voornamelijk van die banden die haar, op tariefgebied, door verouderde, anti-economische, ja zelfs doodende bepalingen worden opgelegd.

Wanneer het de publieke machten zal behagen de Nationale Maatschappij van deze stremmende banden te ontdoen, die zoo noodlottig werken in crisistijd op den normalen gang der zaken, wanneer het de Nationale Maatschappij toegelaten zijn zal haar moderniseeringsplan te voleinden, hetgeen nog slechts enkele maanden krachtsinspanning vergen zal, dan zal zij haar volle kracht herwinnen, waarvan de omvang veelbeteekenend zijn zal voor de economische heropbeuring van ons land.

De beheerraad, de directie en het personeel der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen hebben slechts eene betrachting; aan deze prachtige instelling de werkzaamheid terug te schenken waarvan niemand meer dan gij, Mijne Heeren, de uitgebreide en veelzijdige mogelijkheden beseft en naar waarde schat; ik zeg uitgebreide mogelijkheden in alle richtingen, aangezien de moderniseering hare werkkraft ruimschoots bevordert.

't Is omdat wij deze overtuiging hebben, die door eene dagelijksche ondervinding gestaafd is, dat wij u, Geachte Meester, des te inniger dank zeggen en gelukwensen voor het kunstgewrocht waarmee gij de Nationale Maatschappij verrijkt.

Gij hebt begrepen dat indien de Nationale Maatschappij merkwaaardige prestaties heeft geleverd in het verleden en aan het land onschatbare diensten heeft bewezen, zij verbazend jong en lenig is gebleven en dat zij geroepen is nog heel wat te presteeren in de toekomst, op voorwaarde nochtans dat zij in haar streven niet belemmerd worde.

Geachte Meester, wij danken u voor de juistheid en de gevatheid uwer inspiratie, voor uwe edele hoogstaande kunst die door maat, gratie en evenwicht gekenmerkt is en die recht doet wedervaren aan het omvangrijk werk der Nationale Maatschappij.

En wat ons betreft, Mijne Heeren, verheugen wij ons omdat

wij onze krachtsinspanningen mogen vereenigen ten dienste van het ideaal van algeheele toewijding aan het openbaar belang, dat de Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen vertegenwoordigt, en wezen wij er van overtuigd dat zoolang wij, onder de hooge leiding van onzen beheerraad, de richtingslijn der wetgevers die onze Nationale Maatschappij in het leven geroepen hebben zullen volgen, wij niet alleen nimmer zullen falen of tekortkomen maar steeds zullen handelen in het belang van het land.

De vooruitgang der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen was in 't verleden steeds verzekerd door de vereenigde krachtsinspanning van de publieke machten en onzen beheerraad; de nieuwe ontwikkeling onzer maatschappij blijft in de toekomst eveneens aan deze intieme samenwerking ondergeschikt.

Is het noodig te verklaren, Mijne Heeren, dat wij een algeheel vertrouwen hebben in de toekomst en dat wij onversaagd en bewustvol voortschrijden met eene toewijding de groote zending der Nationale Maatschappij van Buurtspoorwegen alleszins waardig.



GOEMAERE
Drukker des Konings
Uitgever
21, Grensstraat
BRUSSEL

50 Jaar

NMVB

1884-1934