

# ⓑ HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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



Photo NIZET, S.N.C.B.

Un des faisceaux de manoeuvre de Schaerbeek-Formation

**INHOUD** : Aan onze Lezers, door den Heer N. Rulot, Directeur Generaal van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen. — Allerlei. — De Belgische Spoorwegen, door Lionel Wiener. — De Noord-Zuidverbinding : De Werken van Brussel-Noord. — De Coördinatie van de Vervoermiddelen in België. — De Dienst « Van Huis tot Huis ». — Economische Documentatie : Februari 1939. — Schilderachtig België : De Kasteelen en merkwaardige Burchten.

Jaarabonnement :  
10 frank

Prijs : 1 frank

## AAN ONZE LEZERS.

Bij het oprichten van haar maandblad « Het Spoor », heeft de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen het oogmerk gehad een materielen vorm te geven aan de talloze banden die bestaan, aan de eene zijde, tusschen de cliënten van den Spoorweg en het spoorwegnet, en, aan de andere zijde, tusschen bedoeld net en het leger der spoorwegbedienden, die er voor zorgen de bedrijvigheid er van op peil te houden.

Het Belgisch publiek is, in 't algemeen, onvoldoende ingelicht over de industriele, technische, commercieele, maatschappelijke en financieele vraagstukken welke bij de exploitatie van ons nationaal spoorwegnet te pas komen. Ons spoorwegpersoneel zelf, dat gespecialiseerd is in een der velerhande takken van deze exploitatie, zal er baat bij vinden een betere kennis te erlangen van de algemeene bedrijvigheid der menigvuldige raderwerken die, naar behooren in elkander geschakeld, een regelmatigien dienst en een economische exploitatie verzekeren.

« Het Spoor » moet alzoo de band wezen tusschen al degenen die den spoorweg gebruiken en degenen die instaan voor den groei en de goede exploitatie er van.

Ons spoorwegnet is het gemeen eigendom van alle Belgen. Zijn waarde wordt geraamd op 20 milliard en vertegenwoordigt haast de helft van 's Rijks bezittingen.

Sinds 1926 is de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen verantwoordelijk voor het beheer van dit bezit.

Ze wil dat het Belgisch publiek zijn net kenne en worde ingelicht over al het nieuws dat alle dagen, in onderscheiden vormen, wordt ingevoerd, niet slechts in de spoorwegtechniek, maar eveneens in de exploitatie van het net volgens de beginselen van handel en nijverheid.

Ze wil ook, in de mate waarin dit nog mocht noodig wezen, den Belgischen spoorwegbedienden al de redenen onder 't oog brengen, die er voor hen bestaan om meer van hun vak te houden en fier te zijn over de taak die hun is opgedragen in het economisch bedrijfsleven van ons land.

**N. RULOT,**

Directeur Generaal  
van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen.

Het Maandblad « Het Spoor » wil zijn abonneuten en zijn lezers een dienst bewijzen.

De Redactie van het Maandblad, gevestigd in den maatschappelijken zetel van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen, zal met belangstelling kennis nemen van alle vragen om inlichtingen, alle voorstellen en zelfs van de klachten der cliënten van den Spoorweg.

Op alle mededeelingen zal geantwoord worden binnen den kortst mogelijken tijd.

Antwoorden van privaten of particulieren aard zullen gegeven worden met de post.

Antwoorden die het karakter van algemeene inlichtingen hebben, zullen gegeven worden door middel van de brievenbus van het Maandblad.

Naar het bestaand gebruik, zullen alleen onderteekende mededeelingen worden onderzocht.

DE REDACTIE.

## ALLERLEI

UIT de werken tot verhooging van de stations Brussel-Noord en Brussel-Zuid volgt de geleidelijke buitendienststelling van de wijksporenbundels en van een gedeelte der perronsporen. Om het aantal bewegingen van treinstellen en van locomotieven alsmede den duur van bezetting der perronsporen te beperken, verdient het gebruik van omkeerbare stellingen aanbeveling.

Zes nieuwe driewagenmotortreinen zullen tegen einde April e. k. in dienst gesteld worden; 12 tweewagenmotortreinen zullen in dienst worden gesteld tusschen 15 Juli en half Februari 1940; eindelijk zullen 6 éénwagenmotortreinen uit de werkplaatsen komen van Juni tot September 1939. Aldus zal de dienst der reizigers-treinen in het Noordstation en in het Zuidstation vrijwel even druk blijven als thans.



DE Nationale Maatschappij heeft een film laten maken, waarin de verschillende stadia van de groote herstelling van een locomotief type 64 in de hoofdwerkplaatsen te Mechelen worden getoond.

De vertooning van deze film voor vereenigingen van technici en voor de leerlingen van nijverheidsscholen werd met belangstelling en aandacht gevolgd.

De « heldin » van de film, de locomotief 6567, had 375.000 km., d. i. meer dan negenmaal den omtrek der aarde, afgelegd sedert haar laatste groote herstelling. Dit is wel een record, waaruit blijkt dat in de hoofdwerkplaatsen van de Nationale Maatschappij degelijk werk wordt geleverd.



DE noodzakelijkheid de exploitatie-uitgaven op de deficitaire banen te verminderen, heeft er de Nationale Maatschappij toe genoopt een type van lichten motorwagens met 80 plaatsen en een snelheid van 60 km./u. te bestuderen. De voertuigen van dit type zullen alle in dienst zijn tegen het einde van de maand April eerstkomende.

ERLANG zullen acht nieuwe, door de Nationale Maatschappij uitgegeven kunstaanplakbiljetten van de pers komen. Het zijn schepingen van Fred Taylor, Herman Verbaere en Michel Dutrieu, welke de verzameling van tien affiches die in 1938 uitgegeven werden, komen aanvullen. Alzoo zal de toeristische propaganda voor België in de buitenlandse stations door een artistiek propagandamateriaal vol verscheidenheid verzekerd worden.

Een beperkt gedeelte van de oplage is bestemd voor den verkoop aan de verzamelaars. Deze zijn bijzonder talrijk in Engeland, in Italië en in Nederland. Zelfs eenige liefhebbers uit de U. S. A., uit Canada, Zuid-Afrika en Nieuw-Zeeland hebben er hun belangstelling voor getoond.



MET ingang van 8 October e. k., zal ook de dienst der locaaltreinen en halfdoorgaande treinen geëlectriceerd zijn tusschen Brussel en Antwerpen.

Ziehier een schematisch overzicht van der electrischen dienst :

op het volle uur en op het half uur, een door-gaande trein — ritduur 30 minuten;

op het uur 15 en op het uur 45, een halfdoor-gaande trein — ritduur 40 minuten;

op het uur 4 en op het uur 34, een lokaal trein — ritduur 50 minuten.

Op de uren van druk verkeer wordt de diens versterkt.

De inrichting van dezen nieuwen dienst ver eischt :

de verhooging van de perrons in de tusschen stations;

de installatie van een electrische seininrichting;

het bouwen van 8 treinstellen met twee electrische motorwagens;

het optrekken van nieuwe stationsgebouwe te Haren, Oude-God en Mortsel.

# DE BELGISCHE SPOORWEGEN

door Lionel WIENER

**W**EINIG landen hebben, op spoorweggebied, zooveel tot stand gebracht als België, en nergens werd die krachtsinspanning meer miskend dan in dit land. Daarbij valt te noteeren dat het huidig net gevormd werd bij opeenvolgende etappen en gegroeid is uit een voortdurende aanpassing aan de economische toestanden, wat vaak aanleiding gegeven heeft tot interessante nieuwigheden.

Als de aangewende stelsels dreigden vast te loopen terwijl de economische evolutie zich voltrok, werd oijtjds rekening gehouden met de waarschuwendende voorteekenen. Een wel eens plotse aanpassing volgde en een tijd lang ging de ontwikkeling van het net haar weg zonder horten of stooten (1).



Inwijding van den spoorweg « Brussel-Mechelen » op 5 Mei 1835

## DE OPRICHTING VAN HET STAATSNET.

— Het Onafhankelijk België mag er op bogen onder den impuls van den eersten van zijn Koningen en van een groot Minister, Charles Rogier, den eersten spoorweg op het Vasteland in dienst te hebben gesteld. Ieder weet dat. Maar er was veel meer. Het heeft eerst van al een volledig spoorwegsysteem aangelegd, vrij van plaatselijke invloeden. En het was ook het eerst om een Staatsnet te vormen. Dit ging nochtans niet zonder moeilijkheden.

Het verlangen de Schelde met de Maas en

(1) Wij hebben onze documentatie geput uit de verschillende nummers van den « Moniteur Belge », uit de werken van Simons, De Ridder en A. de Laveleye, verschenen van 1834 tot 1862, uit de sedertdien uitgegeven jaarboeken enz.

met den Rijn te verbinden, bij voorkeur door middel van een spoorweg, gaf den eersten, noodigen stoot. Op 12 December 1830 werd de Minister van Binnenlandsche Zaken gelast het vraagstuk ter studie te leggen (1) en de heeren

de Ridder en Simons, twee zeer verdienstelijke ingenieurs, stelden een zeer volledig verslag op (2).

Intusschen werden vragen om vergunning bij de Regeering ingediend en onderzochten de Kamers het beste stelsel om het land te voorzien van een volledig spoorwegnet. De vraag was namelijk of het aan den Staat of aan de private nijverheid moest worden toevertrouwd.

(1) K. B. van 24 Augustus 1831.

(2) Zij dienden hun verslag in op 10 Februari 1832. Een K. B. van 21 Maart 1832 machtigde de Regeering er toe de eeuwigdurende concessie te verleen van een spoorweg Antwerpen-Luik, 131 km. lang. Geen openbare aanbesteding volgde daarop, maar het beginsel van de concessie bleek aldus de voorkeur te hebben, reeds bij het ontstaan der spoorwegen. In dit opzicht is het koninklijk besluit, dat wij aanhalen, wel zeer belangwekkend.

Na 21 vergaderingen, besteed aan de studie van het vraagstuk, hechtte men met een meerderheid der twee derden zijn goedkeuring aan de voorstellen van de Regeering, en op 1 Mei 1834 werd de wet van 's Konings bekrachtiging voorzien. De wet bepaalde dat er in het koninkrijk :

« een stelsel van spoorwegen zou aangelegd worden met Mechelen als centraal punt en gericht :

ten Oosten, naar de Pruisische grens, over Leuven, Luik en Verviers;

ten Noorden, over Antwerpen;

ten Westen, naar Oostende, over Dendermonde, Gent en Brugge;

ten Zuiden, naar Brussel en naar de Fransche grens, door Henegouwen. »

De uitvoering zou ten laste vallen van de Schatkist; de lijnen zouden aangelegd worden door den Staat. De opbrengst van de weggelaten :

« zouden dienen tot het dekken van de interessen en de aflossing van de leening, evenals van de jaarlijksche uitgaven voor onderhoud en bestuur van de nieuwe baan. »

Het gezamenlijk net waarvan de aanleg afgekondigd werd, omvatte 397.106 meter. Het zou weldra aangevuld worden met andere lijnen. De wet van 26 Mei 1837 verordende den aanleg, op kosten van den Staat, van een spoorweg van Gent naar de Fransche grens en naar Doornik, over Kortrijk. De stad Namen en de provincies Limburg en Luxemburg moesten, eveneens op kosten van den Staat, met de aangelegde spoorwegen verbonden worden. Die nieuwe lijnen hadden een lengte van 151.976 m., wat het ontworpen net op 549.082 m. bracht.

De vertakking van Mechelen naar Brussel werd het eerst aangevat, op 1 Juni 1834. Ze werd ingewijd op 5 Mei 1835. Antwerpen werd bereikt in 1836, Ans en Oostende in 1838, Luik, Doornik en Quiévrain tot de Fransche grens, over Bergen, in 1842. Buitendien werd, in 1842, de spoorweg Gent-Kortrijk en in 1843 de vertakking 's Gravenbrakel-Namen, over Manage, voltooid, en zoo kwam het eerste Staatsnet tot stand.

**DE EERSTE CONCESSIONS.** — Reeds bij den aanvang, had men er zich voor gewacht het stelsel der concessies uit te sluiten. De Staat behield wel de groote lijnen voor zich, maar hij liet aan de private industrie de zorg ze aan te vullen met de zoogenaamde kleine banen. Hij verminderde daardoor zijn financieele krachtsin-

spanning, en een wet machtigde hem dan ook op 19 Juli 1832 « tollens te concessionneeren » voor een termijn niet langer dan 90 jaar. Maar de spoorwegindustrie had nog geen bewijzer van deugdelijkheid geleverd en men aarzelde Ten hoogste vergunde men vóór 1840 een half dozijn nijverheidslijnen.

De eerste niet-industrieële concessie werd verleend bij K. B. van 16 November 1842, voor een spoorweg van Antwerpen naar Gent, over Sint-Niklaas. Hij was in menig opzicht merkwaardig : de concessiehouder, de Ridder, bouwde hem zuinigheidshalve met smal spoor van 1 m. 10 en voorzag hem van een vast en rollend materieel met talrijke innovaties waarvan meer dan eene later algemeen toegepast werden. Wij zullen daarop nog terugkomen.

Maar, buiten die private lijn, aangelegd zonder eenige toelage of hulp, gebeurde er niet tot de spoorwegkoorts, die zoo sterk in Engeland woedde, de Engelsche kapitalisten aanzetten hun verrichtingen tot het Vasteland uit te breiden. In minder dan een jaar, werden negen concessies verleend, welke, dadelijk aan naamloze vennootschappen overgedragen werden :

1845 — 28 Maart, Spoorweg Tusschen-Samber-en-Maastricht  
19 Mei, Spoorweg Doornik-Jurbeke en Sint-Truiden-Hasselt.

21 Mei, Spoorweg van West-Vlaanderen.

27 Mei, Spoorweg van Leuven naar de Sambe (later vervallen).

28 Mei, Spoorweg Charleroi-Erquelines.

20 Juni, Spoorweg Namen-Luik en Berger Manage.

21 Juni, Spoorweg van de Dendervallei, op 1 Mei 1852 afgestaan aan de Spoorwegmaatschappij van Dender en Waas.

1846 — 18 Juni, Groote Spoorwegmaatschappij van Luxemburg.

18 Juli, Spoorweg Manage-Waver.

Deze negen concessies omvatten 770 km spoorbanen, maar hun uitvoering stuitte op talrijke moeilijkheden en alleen de Spoorwegmaatschappij Doornik-Jurbeke voltooide haar baan onder de bepaalde voorwaarden. De spoorwegmaatschappijen Charleroi-Erquelines en Namen-Luik vertrouwden mits betaling van een jaarlijksche rente aan de Compagnie du Nord, de exploitatie toe van hun lijnen, met uitzondering van die van Bergen tot Manage, waarvan de overdracht niet toegelaten werd door de Staat, die tot de naasting er van overging (1).

(1) In 1857, mits betaling van een vaste rente van 672.300 frank.

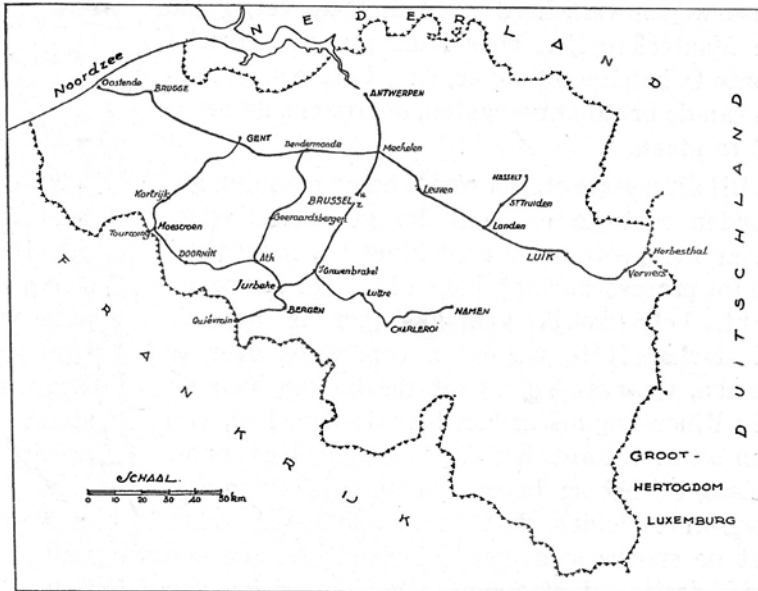
Van de overige moesten er twee vervallen ver-  
klaard worden en de voltooiing van de werken  
van zes andere bleek onmogelijk. De cri-  
sis van 1846-1847 en de gebeurtenissen  
van 1848 beletten, immers, de maat-  
schappijen zich de noodige middelen aan  
te schaffen. Ze moesten dus op de eene  
of andere wijze geholpen worden: dit  
geschiedde op verschillende manieren.

Als de uitkomsten zoo slecht waren,  
kwam dit door dat de promotoren de  
concessie vroegen van onvoldoend bestu-  
leerde lijnen en al te lichtzinnig verbin-  
denissen aangingen. Het waren meestal  
vreemden, vooral Engelschen, die de  
voorwaarden van het Vasteland geens-  
zins kenden, en men moest dan ook in  
meest al de gevallen de termijnen van  
aanleg verlengen. Soms ook zagen de  
concessiehouders zich twee totaal ge-  
scheiden lijnen toekennen, waarvan de  
economische exploitatie een waagspel  
was.

**SPOORWEGEN GECONCESSIONNEERD  
VAN 1852 TOT 1865.** — Terwijl aan de uit-  
breiding van het net gedacht werd, moest voor-  
zien worden in den nood der bestaande Maat-  
schappijen. Een wet van 1851, die de Regee-  
ring machtigde nieuwe lijnen te doen aanleg-  
gen, liet haar toe de Maatschappijen te hulp te  
komen door hun 50 jaar lang een rentewaarsborg  
van 4 t. h. te verleen op het te vinden kapi-  
taal om den aanleg van bepaalde lijnen te vol-  
voeren.

De jaarlijks uit hoofde van waarborgen ge-  
storte sommen moesten aan de Schatkist terug-

geschonken worden zoodra de winst een bepaald  
cijfer, voor elke Maatschappij vastgesteld, zou



Net van de Belgische Spoorwegen in 1855

overschrijden. Zoo kwam het dat de 13 conces-  
siehoudende Maatschappijen van 1853 tot 1865,  
10.814.000 frank incasseerden, terwijl het geza-  
menlijk gewaarborgd bedrag 3.469.000 frank  
per jaar bedroeg (1).

In een ander geval, waarvan slechts één en-  
kele toepassing bestond, verleende men aan den  
concessiehouder, bij wijze van toelage, de kos-  
telooze exploitatie van een eerste baanvak (10  
km. van Landen naar Sint-Truiden), van den  
spoorweg tot welks verlenging tot Hasselt zij  
zich verbonden.

Elders werden de concessiehouders ontheven  
van de verplichting bepaalde lijnen of vertak-  
kingen aan te leggen of den noodigen grond  
aan te koopen voor de verdubbeling. Daaren-  
boven werd een steisel, dat voor de eerste maal  
toegepast werd bij de concessie van den spoor-  
weg Doornik-Jurbeke in 1845, verder uitgebreid.  
Het gold hier een middel om zijn toevlucht te  
nemen tot de private nijverheid om het land  
te voorzien van spoorwegen die, van den begin-  
ne af, het net van den Staat zouden komen ver-

Oudenaarde-Gent (sindsdien ongel-  
dig gemaakt) . . . . . 1.800.000 72.000

Van in het begin werd een enkele waarborg van 5 t. h.  
interessen op het kapitaal van 1.800.000 frank verleend  
aan de Maatschappij Charleroi-Erquelines, maar  
slechts gedurende 10 jaar.

(1) Hierna het bedrag van die waarborgen :		
West-Vlaanderen, vertakkingen . . . . .	10.000.000	400.000
Tusschen Samber-en Maas, idem . . . . .	5.000.000	200.000
Manage-Waver . . . . .	5.000.000	200.000
Charleroi-Leuven . . . . .	8.500.000	340.000
Lier-Turnhout . . . . .	4.300.000	172.000
Richtervelde-Veurne . . . . .	5.000.000	200.000
Luxemburg-Namen-Aarlen . . . . .	20.000.000	800.000
(waarborg, sindsdien overgedra- gen op de lijn van de Ourthe en die van Spa naar de grens van het Groothertogdom).		
d. Luxemburg vert., Libramont- Bastogne . . . . .	2.500.000	100.000
Liégeois-Limbourgeois, Tongeren- Glons . . . . .	1.000.000	40.000
Liégeois-Limbourgeois, Tongeren- Bilsen . . . . .		73.000
Namen-Dinant (niet opgevorderde waarborg) . . . . .	1.800.000	72.000

grooten. Eens door de Maatschappij aangelegd, moest de exploitatie van de geconcessioneerde lijn onmiddellijk door het Bestuur der Staatspoorwegen verzekerd worden. Deze vergoedde de Maatschappijen door haar een jaarlijksche rente te betalen of, vaker, door haar een gedeelte van de bruto-ontvangsten, doorgaans de helft, af te staan.

Bij dit laatste stelsel wordt beter rekening gehouden met de economische gebeurlijkheden, maar het geeft meer aanleiding tot betwisting en tot processen, want, indien het, van den eenen kant, betrekkelijk gemakkelijker is aan de Maatschappij te verbieden concessies over te nemen, waarvan de exploitatie die van haar eigen lijnen ongunstig kan beïnvloeden, kan, van den anderen kant, het exploiteerend bestuur er belang bij hebben bepaalde categorieën van verkeer af te leiden. Het is, in alle geval, zeker dat de spoorwegen, geconcessionneerd aan een half dozijn Maatschappijen, aldus door den Staat werden geëxploiteerd zoodra ze voor het verkeer opengesteld werden (1).

In 1852 werden de eerste spoorwegconcessies toegestaan aan Maatschappijen met Belgisch kapitaal. Het waren :

De Spoorweg Dender en Waas.

Het Belgisch gedeelte van den Spoorweg van Antwerpen naar Rotterdam.

Sindsdien volgden de concessies elkaar op in een versneld tempo, zoodat er op 31 December 1865 in België bestonden :

- 559 km. spoorwegen, aangelegd en geëxploiteerd door den Staat;
- 196 km. spoorwegen, aangelegd door Maatschappijen en geëxploiteerd door den Staat (2);
- 1.530 km. spoorwegen, aangelegd en geëxploiteerd door Maatschappijen.

2.285 km. in het totaal.

(1) Het zijn de volgende lijnen :

	km.	sedert
Doornik-Jurbeke . . . . .	42	1845
Dender en Waas en Brussel-Gent, over Aalst . . . . .	108	1852
Brussel-Rijsel-Calais (geconcessioneerde baanvakken) . . . . .	44	1861
's Gravenbrakel-Gent . . . . .	56	1861
Belgisch-Pruisische verbinding (Welkenraedt) . . . . .	18	1869
Plateaux van Herve . . . . .	34	1872

Samen . . . . . 302

(2) 10 km. van Landen tot Sint-Truiden waren aangelegd door den Staat en werden geëxploiteerd door een maatschappij.

Daarenboven waren 179 km. in aanleg of aan te leggen door den Staat en 1.410 km. door Maatschappijen, samen 1.589 km.

De op dat oogenblik bestaande lijnen, buiten de lijnen van den Staat, hoorden toe aan 47 concessiehouders.

**TIJDPERK VAN 1865 TOT 1875.** — Gedurende dat tijdperk breidt het net zich rationeel uit. De Maatschappijen gaven er zich reenschap van dat kleine verspreide lijnen maar rentabel waren wanneer ze in een bijzonderen economischen toestand verkeerden, zooals die van Erquelines-Charleroi, bij voorbeeld. Ook bestond van dat oogenblik af een neiging tot groepeerings om werkelijke exploitatienetten te vormen. Soms stond een Maatschappij haar concessie aan een andere af, in ruil voor een vaste rente of een aanmerkelijk gedeelte van de bruto-winst. Zoo had de « Compagnie du Nord » in 1854-55 de exploitatie overgenomen van een net van 120 km. (waarvan 21 km. in Frankrijk) hetwelk behoorde tot drie Maatschappijen, die haar de exploitatie er van verpachtten voor den duur der concessie, min één dag.

De Maatschappij van West-Vlaanderen kwam in 1864 de concessie van 43 km., die gevoegd werden bij de 121 km. die zij reeds exploiteerde. De « Grande Compagnie de Luxembourg » vermeerderde ook nog haar net, dat in 1867 284 km. lengte had. De « Compagnie du Chemin de fer Liégeois-Limbourgeois » en haar verleningen, opgericht in 1862, verpachtte, met ingang van 1866, haar geheel net aan de Maatschappij tot exploitatie van Nederlandsche Spoorwegen. De lengte van die lijnen bereikte 137 km. in 1875.

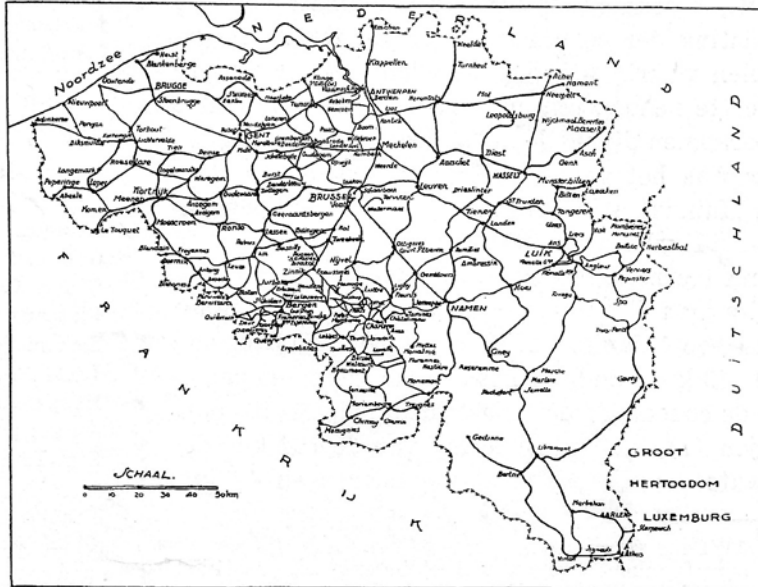
Maar de belangrijkste groepeerings geschiedde in 1864, toen drie reeds belangrijke Maatschappijen, die van Antwerpen-Rotterdam, van Oost-België en van Tusschen-Samber-en-Maas, haar ondernemingen samenvoegden onder de benaming van « Chemin de fer Grand Central Belge ». Elke van de constitueerende Maatschappijen bleef voortbestaan, terwijl die van Antwerpen-Rotterdam de pachtster van het net was. Dit was een overeenkomst die sindsdien, soms met varianten, nagevolgd werd bij de oprichting van het South Eastern and Chatham Joint Committee in Engeland en de gemeen-

schappelijke exploitatie van het net P. O.-Midi, in Frankrijk. Het net van den « Grand Central Belge » verloor enkele lijnen, genaast door de Belgische en door buitenlandsche regeeringen, maar het breidde zich uit door concessies of exploitatieovereenkomsten, zoodat het een geheel van meer dan 600 kilometer vormde.

Dezelfde leidende gedachte van groepeerling met exploitatiedoeleinden werd toegepast door de « Compagnie des Chemins de fer des Bassins houillers du Hainaut », doch onder een minder preciezen vorm. Deze Maatschappij ging met de concessiehouders overeenkomsten aan, luidens dewelke zij zich verbond hun lijnen aan te leggen, vaak tegen een vaste som en overdracht van hun titels en mits de exploitatie er van af te staan aan een daartoe bijzonder opgerichte Maatschappij. Het was de « Société Anonyme d'Exploitation des chemins de fer » die haar verrichtingen in 1865 aanving. Het volgende jaar vormde deze met de « Compagnie des Bassins houillers du Hainaut », « la Société générale d'Exploitation des chemins de fer », waarvan het net van 708 km. er op het einde van 1868, 1.200 bereikte bij de voltooiing van de nog aan te leggen lijnen. Ongelukkig werd die mooie vlucht gestuit door moeilijkheden van financieelen aard en moest de exploitatie opgegeven worden, wat in twee etappen geschiedde. In 1870 nam de Staat de exploitatie over van een eerste net van 601 km., nagenoeg even groot als zijn eigen net (1). Het derde derde der spoorwegen was in handen van een groot aantal Maatschappijen.

Was, dank zij de oordeelkundige keuze van die lijnen, de Staat niet economisch bedreigd, dan bestond er niettemin een werkelijk of denkbeeldig politiek gevaar aldus een gedeelte van

het net te zien denationaliseeren. Men gaf zich daarvan wel spoedig rekenschap. Immers, buiten de reeds vroege indringing van den « Chemin de fer du Nord » en van het Staatsspoor tot Luik, bestond een bedreiging van wege den « Chemin de fer de l'Est ». Reeds was de pacht, in 1863, toegestaan aan de « Compagnie du Guillaume-Luxembourg », door die van de Spoorwegen van Pepinster tot Spa en van Spa tot de grens van het Groothertogdom, daags na de onderteekening er van, overgedragen aan de « Com-



Net van de Belgische Spoorwegen in 1885

pagnie des Chemins de fer de l'Est », die er de exploitatie van verzekerde. Reeds hadden de vreemde kapitalen in ruime mate de oprichting van den spoorweg Luik-Maastricht onderschreven, toen men enkele jaren later vernam dat een overeenkomst tot overneming gesloten was tusschen « la Grande Compagnie du Luxembourg » en den « Est Français ». De Regeering werd ongerust en deed in allerhaast door de Kamers een wetsontwerp goedkeuren, waardoor de overdracht van een concessie, zonder voorafgaande goedkeuring, verboden werd. En iets zeldzaams op dat tijdstip was, dat die wet zelfs terugwerkende kracht had.

Het gevaar waaraan het land nog juist op het nippertje ontkwam moest de voorstanders van de exploitatie van gansch het net door den Staat in hun opzet stijven. De beide bedoelde lijnen werden de eerste genaast: die van Pepinster-Spa ingevolge een overeenkomst van 1872, die van Luxemburg, door de wet van 15-

(1) De Staat nam aldus de exploitatie over van de geconcessioneerde spoorwegen der volgende maatschappijen :

Denderleeuw-Kortrijk . . . . .	63 km.
's Gravenbrakel-Kortrijk . . . . .	29 »
Henegouwen-Vlaanderen . . . . .	110 »
Saint-Ghislain en verlengingen . . . . .	33 »
Haut et Bas Flénu . . . . .	66 »
Frameries-Chimay . . . . .	64 »
Centrum . . . . .	81 »
Piéton-Manage . . . . .	10 »
Verbinding van den « Est » . . . . .	42 »
Tamines-Landen . . . . .	103 »



16 Maart 1873, met terugwerkende kracht op den datum van 1 Januari.

Trouwens, de meeste concessies behelsden een recht van naasting na het twintigste jaar, de eerste mits betaling van een vaste jaarlijksche rente, de overige door de gemiddelde waarde van de winst der vijf beste onder de zeven laatste jaren te kapitaliseeren tegen 4 t. h., en met bijvoeging van een premie van 15 t. h.

**TIJDPERK VAN 1875 TOT AAN DEN OORLOG.** — Indien de Staat uit beginsel naar de naasting der concessies streefde, waren er gevallen waarin hij zich verplicht zag er andere over te nemen, ten einde de zware storingen te voorkomen die uit haar bankroet zouden volgen. Dit was het geval met de « Bassins houillers du Hainaut », waarmee de « Compagnie générale d'Exploitation des chemins de fer » in 1873 samengesmolten geworden was. De Maatschappij ging failliet op 13 Januari 1877 en de Staat nam, op 1 Januari 1878, de exploitatie over van de 249 km. van haar net in Vlaanderen en naast de concessies der constitueerende Maatschappijen (1), met uitzondering van de 164 km. der Maatschappij van West-Vlaanderen en 42 km.

(1) Deze waren :

Brugge-Blankenberge en uitbreidingen . . . . .	41 km.
Veurne-Duinkerken (Belgisch gedeelte) . . . . .	8 »
Eekloo-Antwerpen . . . . .	32 »
Lichtervelde-Veurne . . . . .	34 »
Lokeren-Zelzate . . . . .	24 »
Oostende-Armentières . . . . .	68 »
Westen van België . . . . .	42 »

van den spoorweg Gent-Terneuzen. Deze twee Maatschappijen hadden de ingekomen offerten onvoldoende geacht en bleven haar spoorwegen zelf exploiteeren. Bovendien naast de Staat eveneens, wanneer hem dit mogelijk was, concessies, waarvan hij reeds de exploitatie verzekerde.

Van 1876 tot 1882, naast de spoorwegen van :

Dender en Waas (reeds geëxploiteerd) . . . . .	1-5-1876
Saint-Ghislain tot Erbisœul . . . . .	16-9-1879
Antwerpen-Rotterdam (Belgisch gedeelte). . . . .	1880
Marbehan-Virton . . . . .	15-3-1881
Lier-Turnhout . . . . .	1-3-1882

Dan was er een stremming, maar de naastingen werden hervat in 1896 :

Hasselt-Maaseik . . . . .	1-1-1896
Antwerpen-Gent, via Sint-Niklaas . . . . .	1-6-1896
Liégeois-Limbourgeois . . . . .	1-1-1897
Gent-Eekloo . . . . .	1-1-1897
Grand Central Belge . . . . .	1-1-1897
Plateaux de Herve (reeds geëxploiteerd)	7-9-1897
Zichem-Scherpenheuvel . . . . .	1-7-1898
Luik-Visé (Maatsch. Luik-Maastricht) . . . . .	1-7-1899
Haspengouw - Condroz (reeds geëxploiteerd)	1-1-1900
Sint-Truiden-Hasselt (reeds geëxploiteerd)	1-1-1900

Nog vóór den oorlog nam hij de spoorwegen over van :

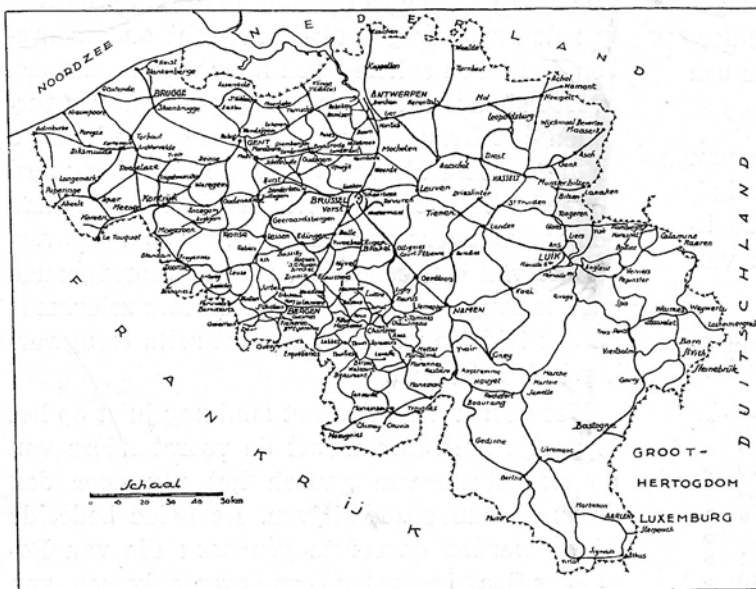
West-Vlaanderen (genot 1908) . . . . .	1-1-1906
Dendermonde-Sint-Niklaas . . . . .	1-1-1907
Spa-Grens van het Groothertogdom (reeds geëxploiteerd) . . . . .	1-1-1913

**VAN 1914 TOT OP HEDEN.** — Na het tijdperk van exploitatie door den bezetter, kwam het Bestuur opnieuw in bezit van een erbarmelijk net, waarvan een derde vernield was. Het in orde brengen ging vlug en men was er mee klaar in 1930.

Tevens werden de volgende concessies genaast, waarvan de lijnen reeds door den Staat werden geëxploiteerd en waarover nog geschillen bestaan, die weldra zullen bijgelegd wezen :

's Gravenbrakel-Gent . . . . .	27-1-1921
Brussel-Rijsel-Calais (baanvakken) . . . . .	27-1-1922
Doornik-Jurbeke . . . . .	27-1-1922
Belgische-Pruisische verbinding . . . . .	1925

Onderwijl werd een herinrichting van het net overwogen als integreerend zoo niet hoofdzakelijk deel van een om-



Net van de Belgische Spoorwegen in 1935

vangrijke financiële verrichting tot sanering van de Staatsfinancies. De Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen werd opgericht bij de wet van 26 Juli 1926. Haar statuten werden bekendgemaakt op 9 Augustus, en op 1 September droeg de Staat haar voor 75 jaar de exploitatie van zijn net van 4.795 km. op.

De concessiehoudende Maatschappijen die toen nog bestonden, waren alleen de Spoorwegmaatschappij Gent-Terneuzen, waarvan het Bel-

gisch gedeelte werd genaast door de Nationale Maatschappij op 1 April 1930, die van Mechelen-Terneuzen, welke nog overblijft en het Nederlandsch gedeelte van Gent-Terneuzen, de zoogenaamde Nord-Belge-lijnen, waarvan de concessie vervalt in 1941, en de « Compagnie du Chemin de fer de Chimay », die sedert 1875 een bijzondere overeenkomst met den Nord gesloten heeft.

Lionel WIENER.

## NOORD-ZUIDVERBINDING

### Werken tot ophooging van het station BRUSSEL-NOORD

DE NOORD-ZUIDVERBINDING vergt, in het station BRUSSEL-NOORD en in het station BRUSSEL-ZUID, ongemeen omvangrijke werken. De noodzakelijkheid van die werken ligt voor de hand als men let op de twee volgende feiten :

De twee bedoelde stations moeten immers verbonden worden met de 6 sporen die voor de eigenlijke verbinding voorzien zijn, wat de verandering van die stations, welke thans kopstations zijn, tot doorgangstations bepaald noodig maakt.

Vervolgens is de aansluiting van de twee stations met de Verbinding niet mogelijk op het huidig niveau van de spoorstaven, dat nagenoeg overeenkomt met de hoogte van de bestrating der omliggende wegen. Die aansluiting moet worden aangelegd op viaducten die de over te steken straten overspannen. Daardoor is de ophooging van al de inrichtingen van ieder van beide stations noodzakelijk.

In deze bijdrage willen wij een algemeen overzicht geven van de werken te BRUSSEL-NOORD. De werken te BRUSSEL-ZUID zullen in een volgend nummer worden behandeld.

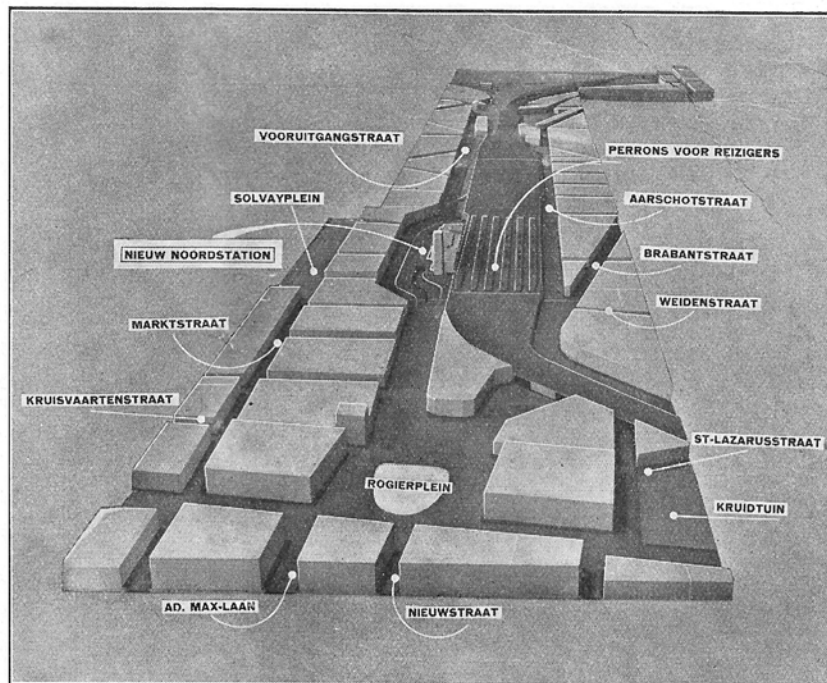
Voor BRUSSEL-NOORD kun-

nen de gevolgen van de Verbinding samengevat worden als volgt :

1° ongeveer 8 meter ophoogen van het baanlichaam;

2° achteruitschuiven, naar Schaarbeek toe, van de reizigersperrons, wat noodig is voor den aanleg van het aansluitingshoofd tusschen de perronsporen en de Verbinding.

Het verhoogd baanlichaam kan met de bestaande en te behouden sporen maar verbon-

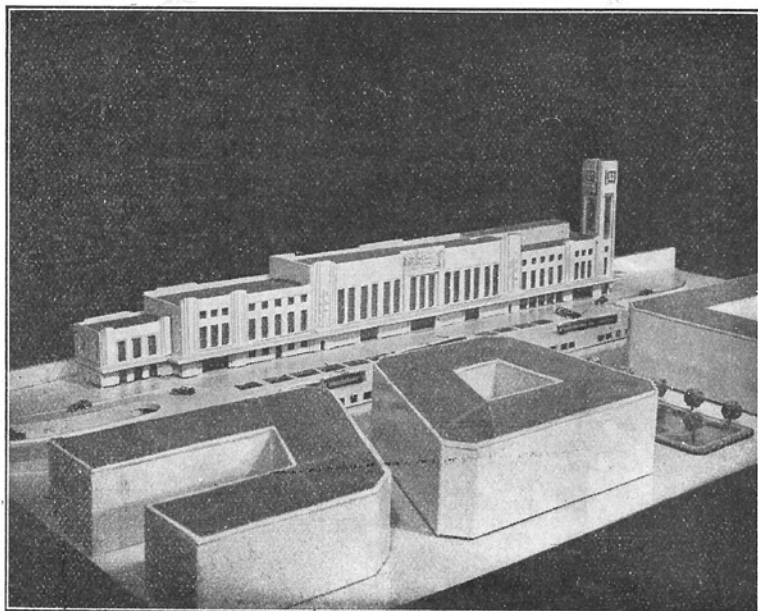


Cliché n° 1

den worden door zeer zachte hellingen. Daarenboven neemt men de ophooging te baat om de gemeenschap te herstellen tusschen de twee gedeelten van de Stad die reeds zooveel jaren van elkander gescheiden zijn door de spoorinrichtingen, welke zich tot in de Stad uitbreiden tot op het Rogierplein. Kortom, de ophooging strekt zich uit langs de sporen naar Gent tot aan de brug van het Zeekanaal, langs de sporen naar Antwerpen en Luik tot aan de Teichmanbrug, aan den ingang van het station Schaarbeek, langs de sporen naar Namen tot aan de brug van de Navezstraat.

Het gebied der werken bestrijkt alzoo een afstand van ongeveer 3 km. en geldt niet alleen voor het eigenlijk station, maar tevens voor de toegangssporen over een groote uitgestrektheid en al de inrichtingen voor het uitwijken van reizigersrijtuigen, en van de draaibrug voor locomotieven welke tusschen het NOORDSTATION en het station SCHAARBEEK ligt.

Een miljoen kubieke meter grond moeten aangevoerd worden, 50 km. sporen en 500 spoor-toestellen moeten opgebroken en weder aangelegd worden op een verhoogd peil, honderden seinen en kilometers kabel voor de seininrichting moeten verlegd worden, nieuwe seinhuizen dienen gebouwd en toegerust, een seinhuis moet verplaatst worden. Deze vluchtige en onvolledige opsomming geeft een denkbeeld van den omvang der kunstwerken, gebouwen, sporen en seininrichtingen.



Cliché n° 2

Bij die werken moet het bouwen van talrijke bruggen, steunmuren en diverse fundeeringen gevoegd worden.

Thans bestaat er tusschen het Rogierplein en de Teichmanbrug te Schaarbeek slechts één enkele overbrugging, die van de Koninginnelaan, tot verbinding van de door den spoorweg gescheiden twee deelen der Stad. Na voltooiing van de Verbinding, zal er een brug zijn aan elk uiteinde van de perrons, aan de Rogierstraat, de Koninginnelaan, de Paleizenstraat, en aan de Paviljoenstraat. Al die bruggen zullen onderbruggingen zijn, dit wil zeggen dat het wegverkeer onder het baanlichaam zal loopen. Zoo zal de brug van de Koninginnelaan, thans een overbrugging, worden afgebroken en vervangen door een onderbrugging. Evenzoo moet de brug der verbinding Laeken-Brussel (Leopoldswijk) worden afgebroken en vervangen door een koker van gewapend beton; immers, die verbinding, welke vóór de werken boven de sporen liep, moet na de ophooging van de sporen daar onderdoor loopen.

Vermelden wij nog dat van de werken tot ophooging van de sporen zal worden gebruik gemaakt om de lijn Brussel-Noord-Namen onder de elektrische lijn van Antwerpen te doen doorloopen door middel van een kleinen tunnel van gewapend beton. Thans kruisen die lijnen elkan-der gelijkgronds, wat een zeer ernstige belemmering voor een goede exploitatie uitmaakt.

Tot slot van deze belangrijke opsomming, hebben wij een werk voorbehouden dat, in spectaculair opzicht, al de andere overtreft: het optrekken van een nieuw ontvanggebouw.

Wij hebben reeds gemeld dat de nieuwe reizigersperrons moeten achteruitgeschoven worden. Het is logisch het ontvanggebouw te plaatsen in de hartlijn der perrons en men heeft dan ook moeten beslissen :

1° het oud ontvanggebouw af te breken op de plaats waarvan men den bouw van een building voor al de centrale diensten van de N. M. B. S. voorziet;

2° een nieuw gebouw op te trekken nagenoeg 300 m. verder achteruit dan het bestaande gebouw. Het nieuw ontvanggebouw zal zijdelings liggen ten opzichte van het baanlichaam der

sporen en haast algeheel buiten dat baanlichaam. Aldus zal men een modern doorgangstation bekomen gelijk aan dat van Gent-Sint-Pieters, Brugge of Schaarbeek, bij voorbeeld. De voorgevel van het nieuw station zal gekeerd zijn naar den kant van de Vooruitgangstraat, welke op die plaats aanmerkelijk moet verbreed worden.

Een ruim platform met tramstation zal vóór het gebouw, 4 m. boven den straatweg, aangelegd worden. Op dit platform zullen trams en voetgangers naar het station toegang hebben; de auto's zullen er eveneens reizigers kunnen laten uitstappen doch het plein niet oversteken, ten einde den stroom van voetgangers en reizigers van het station naar de trams, of omgekeerd, niet te hinderen.

Dat platform zou tot gelukkig gevolg hebben de hoogte van de trappen naar de perrons met 4 meter te verminderen. Van op dat platform zal men toegang hebben tot de voorhal, de lokketenzaal, de bagagebewaarpplaats, enz.

Drie gangen zullen onder de sporen doorloopen en toegang verleen tot de perrons. Een hoofdgang voor de vertrekkende reizigers zal voorzien zijn van vaste trappen en roltrappen; de twee overige gangen, alleen met vaste trappen, zijn voorzien voor de reizigers die aankomen.

Om te eindigen, een woord over de wijze van uitvoering van die belangrijke werken.

De volgende voorwaarden waren opgelegd :

1° 90 t. h. van het normaal en geregeld verkeer der treinen in stand houden;

2° 75 t. h. van de exploitatiemiddelen in stand houden;

3° de veiligheid van het treinverkeer 100 t. h. verzekeren.

Een andere voorwaarde drong zich op te BRUSSEL-NOORD, wegens de brug van de Koninginnelaan, die afgebroken en wederopgebouwd moet worden. Het sloopen van die brug kan niet begonnen worden voordat een andere brug gebouwd is (namelijk die van de Paviljoenstraat), om daarlangs het zeer belangrijk wegverkeer om te leiden. Dit heeft ons verplicht het werk in twee zones te verdeelen. De eerste zone strekt

zich uit tusschen de brug van de Paviljoenstraat en Schaarbeek, de tweede tusschen de brug van de Paviljoenstraat en Brussel-Noord. De eerste zone zal het eerst opgehoogd worden en, naar mate van de ophooging, zullen de verschillende inrichtingen van die zone met de niet opgehoogde zone verbonden worden door een helling, welke zich uitstrekt van de Paviljoenstraat tot aan de Koninginnelaan.

In elke zone worden de werken uitgevoerd door de zoogenaamde methode der overlangsche strooken. Deze methode bestaat in het verdeelen van het werk in verschillende fasen. Gedurende de eerste fase maakt men een zijstrook grond vrij, die zich uitstrekt van het eene uiteinde tot het andere van de zone der werken. Gedurende de tweede fase bouwt men op den vrijgemaakten grond de eerste gedeelten der bruggen en der steunmuren, voert men het grondwerk uit en legt men een aantal sporen aan, waardoor een reeks andere sporen kunnen buiten dienst gesteld worden, om zodoende, op het einde van de fase, een tweede overlangsche strook grond vrij te maken. In de derde fase bouwt men op den in de tweede fase vrijgemaakten grond en zoo komt men geleidelijk tot de voltooiing van het werk.

Het grondbeginsel van de uitvoering is dus zeer eenvoudig. De toepassing evenwel gaat niet steeds zonder heel wat groote moeilijkheden.

Vooreerst zal aan de perrons een tamelijk



Cliché n° 3

lang tijdperk verlopen, gedurende hetwelk enkele perronsporen in dienst reeds zullen aangelegd zijn op het verhoogd peil, terwijl andere nog steeds op het huidig laag peil zullen liggen. Het komt er dan op aan het middel te vinden een verbinding aan te leggen tusschen die twee gedeelten van het station, gescheiden door de werkterreinen, opdat reizigers en bagage van het verhoogd gedeelte van het station naar het niet verhoogd gedeelte, en omgekeerd, zouden kunnen overgaan.

Vervolgens is het noodig dat de aankomstsporen verbonden wezen of wel met de verhoogde sporen, of wel met de laaggelegen sporen.

Door al die moeilijkheden kwam men voor uiterst lastige vraagstukken te staan, welke een langdurige en ingewikkelde studie vereischt hebben. Al die vraagstukken werden opgelost, en men mag de hoop koesteren dat de werken zullen uitgevoerd worden zonder ernstige bezwaren voor het geregeld treinverkeer.

De gezamenlijke werken omvatten zeven groote fasen, te verdeelen in etappen en onder-etappen.

Aangevangen in November 1936, werden ze vlug en veilig doorgevoerd. De gestelde termijnen werden stipt nagekomen en wij hopen dat de toekomstige moeilijkheden zullen overwonnen worden, net als die uit het verleden.

In September 1939 zullen al de werken van de eerste zone tusschen de brug van de Paviljoenstraat en de Teichmanbrug voltooid zijn. De sporen en spoorweginstallaties zullen alsdan op hun plaats en hun definitieve hoogte liggen. Het dwarsspoor LAEKEN - BRUSSEL (Leopoldswijk) zal dan reeds door den nieuwen koker onder de sporen doorloopen; eindelijk zullen de sporen BRUSSEL (Noord)-NAMEN verlegd geworden zijn naar de nieuwe brug om onder de electriche sporen van Antwerpen door te loopen.

Het cliché n° 1 stelt de maquette voor der werken in hun samenhang. Deze maquette, gemaakt op het oogenblik waarop men met de studie nog niet heelemaal klaar was, is niet algeheel bij; zij geeft desniettemin een duidelijke en voldoende nauwkeurige voorstelling van de nieuwe installaties.

Het tweede cliché stelt de maquette voor van het ontvanggebouw, zooals men van plan is het te bouwen. Het ontwerp werd uitgewerkt door de bouwmeesters P. en J. SAINTENOY.

Het derde cliché, eindelijk, geeft een gezicht op seinhuis III, gedurende de verplaatsing er van. Dat werk werd uitgevoerd zonder buitendienststelling van dat seinhuis en zonder de regelmatige werking er van ook maar in het minst te belemmeren.

---

## DE COORDINATIE VAN DE VERVOERMIDDELEN IN BELGIË

---

**O**M zijn reeks lezingen in het land voort te zetten, heeft de heer Rulot, Directeur-Generaal van de N. M. B. S., op 9 Maart te Luik voor de « Société belge d'Etudes et d'Expansion » het woord gevoerd.

Vóór een met de vervoervraagstukken zeer vertrouwd auditorium, heeft de heer Rulot het onderwerp « Het algemeen belang van het land vergt de coördinatie van de vervoermiddelen » behandeld.

Wat vertegenwoordigen de vervoermiddelen voor de Belgische gemeenschap ?

Het spoorwegnet kan geraamd worden op 18 milliard, de waterwegen op 6 milliard, de wegen

op 5 milliard, dit is in totaal 29 milliard of bijna 65 t. h. van het gezamenlijk bezit van den Staat, dat thans nagenoeg 45 milliard moet bedragen.

Bij dit cijfer dient de waarde te worden toegevoegd van het door elk vervoermiddel gebruikt materieel, dit is 5 milliard voor den Spoorweg, 2 milliard voor de binnenschipperij en 3 milliard voor den vrachtauto.

Deze drie wijzen van vervoer werken samen om het voor het economisch leven van het land noodige verkeer te verzekeren.

Een zoo veelomvattende en zoo allerbelangrijkste taak voor het bestaan zelf van het land, de publieke en particuliere beleggingen voor een

totaal bedrag van 39 milliard, dringen de particuliere belangen die met de vervoerindustrie willen in verband staan, op den achtergrond en eischen dat er in de eerste plaats rekening gehouden wordt met dit ééne begrip : het algemeen belang.

Heden ten dage doen de drie vervoerwijzen elkaar een verderfelijke concurrentie aan. Die concurrentie valt ten nadeele van den spoorweg uit.

Deze laatste past een tarievenstelsel naar de waarde toe, met uiteenloopende vrachtprijzen welke schommelen tusschen 1 frank en 0,10 fr. per tonkilometer en met een gemiddelden kostprijs van 0,26 fr. per tonkilometer.

Dit in 1861 ingevoerd tarievenstelsel gaat uit van het economisch beginsel « Door het verkeer doen betalen wat het dragen kan ». Goederen met hooge waarde, die al hun afzetgebieden kunnen bereiken mits betaling van een hooge vracht, verschaffen den spoorweg de winstmarge die hem, van den anderen kant, in staat stelt goederen van weinig waarde, welke anders hun natuurlijk afzetgebied niet zouden kunnen bereiken of goederen voor overzeesche landen die anders de Belgische havens zouden mijden, beneden den gemiddelden kostprijs te vervoeren.

Dit tarievenstelsel, hetwelk haast 80 jaar lang bijgedragen heeft tot den economischen bloei van ons land, wordt te gronde gericht door de mededinging van de andere vervoermiddelen.

De vrachtauto, waarvan de gemiddelde kostprijs schommelt tusschen 0,45 fr. en 0,60 fr. per tonkilometer, ontnemt den spoorweg het verkeer waarvan de vrachtprijs dien kostprijs overtreft.

De binnenschipperij, waarvan de vaarwegen en het materieel met den dag verbeteren, kaapt, tegen een gemiddelden kostprijs van 9 c. 5 per tonkilometer, het verkeer van zware goederen weg.

Aan die concurrentie ten aanzien van de vrachtprijzen, behoort dan nog de overvloed der in het land bestaande vervoermiddelen te worden toegevoegd.

De spoorweg staat in het brandpunt van die concurrentie en wordt er des te zwaarder door getroffen doordat alleen hij onderworpen is aan de wet van 25 Augustus 1891, en alleen hij bovendien niet gemachtigd is naar believen particuliere overeenkomsten af te sluiten, zijn prijzen moet bekendmaken en gedwongen is alle

aangeboden vervoer aan te nemen; zijn mededingers genieten, daarentegen, volledige commerciële vrijheid, nemen het vervoer aan dat hun bevalt en onderhandelen over den vervoerprijs vrij met hun cliënteel.

Het gevolg van dien stand van zaken is, dat de spoorweg te doen heeft met twee mededingers, waarvan de exploitatie steunt op den kostprijs, en dus zijn tarifeering naar de waarde zal moeten prijsgeven en er zou moeten naar uitzien ook zijn exploitatie te regelen op den grondslag van den gemiddelden kostprijs van 0,26 fr. per tonkilometer.

De heer Rulot haalt treffende voorbeelden aan van de aanzienlijke verhooging der vervoerlasten welke uit die nieuwe tarifeering zou voortvloeien, inzonderheid voor de zware industrie, wier producten nochtans op de buitenlandsche markten aan een ongebreidelde concurrentie blootstaan.

« Aldus komen, in een ton liggers, waarvan » de verkoopprijs, als men er de bijproducten » bij begrijpt, nagenoeg 1.200 frank bedraagt, » voor :

» 1° 4.500 kg. erts, die voor 166 km. 91,75 fr., » d. i. 12,2 cent. per tonkilometer vracht beta- » len;

» 2° 1.700 kg. cokes, die voor 53 km. 36,80 fr., » d. i. 40,9 cent. per tonkilometer vracht beta- » len;

» 3° ongeveer 325 kg. diverse producten, die » 4,40 fr., d. i. 10,6 cent. per tonkilometer » vracht betalen.

» Bij dit totaal bedrag van de vervoerkosten » der grondstoffen, voegen wij de vrachten per » ton van de voor den binnenlandschen-handel » bestemde liggers, dit is 59,60 fr. over een af- » stand van 100 km. of 59,6 cent. per tonkilo- » meter.

» Wij bekomen aldus een vervoerkostentotaal » ten bedrage van 192,55 fr., dat den verkoop- » prijs van de liggers met 16 t. h. bezwaart.

» Laten wij nu nagaan welke de gevolgen » zouden zijn van het prijsgeven, door den » spoorweg, van de tarifeering naar de waarde » en de toepassing van een uniforme bevrach- » ting die, zooals bij den Weg en de Binnen- » scheepvaart, op den gemiddelden kostprijs » zou gebaseerd zijn.

» In 1938 heeft de spoorweg, voor zijn geza- » menlijk verkeer van zware goederen, een ge- » middelde ontvangst gemaakt van 29 cent. per

» tonkilometer. Bij gelijk verkeer, moet men  
» ten minste die gemiddelde ontvangst van 29  
» cent. terugvinden om de overeenkomstige to-  
» tale ontvangst te bekomen. Laten wij, ter ver-  
» eenvoudiging, onderstellen dat wij dat bedrag  
» van 29 cent. zouden toegepast hebben op al  
» de goederen die ons verleden jaar werden toe-  
» vertrouwd, en laten wij nagaan wat er voor  
» de liggers zou zijn uit voortgesproken :

» 1° voor de 4.500 kg. erts zouden wij 216,65  
» fr. in plaats van 91,75 fr. gevorderd hebben;

» 2° voor de 1.700 kg. cokes, 26,10 fr. in plaats  
» van 36,80 fr.;

» 3° voor 325 kg. diverse producten, 4,80 fr.  
» in plaats van 4,40 fr.;

» 4° voor het vervoer der liggers 29 frank in  
» plaats van 59,60 fr.

» In totaal zouden, bij een uniform tariefre-  
» gime, de vervoerkosten voor de grondstoffen  
» en voor de afgewerkte producten van één ton  
» voor 's lands behoeften bestemde liggers,  
» 276,55 fr. hebben bedragen, dit is 84 frank  
» meer per ton liggers.

» Met andere woorden, het aandeel van de  
» vrachtprijzen in den verkoopprijs, dat thans  
» in den lokalen handel 16 t. h. bedraagt, zou  
» tot bijna 23 t. h. klimmen, wat op een ver-  
» hooging van dit aandeel met bijna 50 t. h.  
» neerkomt.

» Voor de liggers voor den uitvoer, zegt de  
» bewijsvoering nog heel wat meer. Bij toepas-  
» sing van een bijzonder tarief, wordt voor een  
» uitgevoerde ton liggers voor 126 km. slechts  
» 27 frank betaald, zoodat de gezamenlijke  
» vrachtkosten van de grondstoffen en van het  
» afgewerkt product onder het huidig regime,  
» 160 frank bedragen. Welnu, onder een uni-  
» form tariefregime, zouden de vrachtkosten  
» van die zelfde ton liggers 284 frank bedragen,  
» d. i. 124 frank meer, en bij de bepaling van  
» den verkoopprijs der liggers in aanmerking  
» komen voor 23 1/2 t. h., terwijl dit aandeel  
» thans slechts 13 t. h. belooft. »

Die voorbeelden en trouwens het gezond ver-  
stand alleen al, pleiten er beide genoeg voor dat  
het behoud van de tarifeering naar de waarde,  
voor 't overige door de spoorwegen toegepast  
in al de landen die economisch evolueerden  
zooals het onze, zich in ons land ten minste zoo-  
zeer opdringt als elders.

Een eerste punt is dan ook beslecht. Veeleer

dan de ongelijke behandeling, waaronder de  
spoorweg thans gebukt gaat, te verhelpen door  
aan al de vervoerders volledige commercieele  
vrijheid te verleenen, dient de oplossing van  
het vervoerprobleem in België gezocht in de re-  
glementeering van het bedrijf van al de ver-  
voerders.

Als man van het spoor aanvaardt de heer  
Rulot het vrijheidsregime en den oorlogstoet-  
stand die er uit voortkomen moet. Hij staat er  
echter op zich op het standpunt van 's lands  
algemeen belang te houden.

Het komt er derhalve op aan op te bouwen.  
Hieronder volgt nu hoe de heer Rulot uit de  
premissen van zijn redeneering het constructief  
gedeelte van zijn thesis afleidt :

« De economische terugslag van de ordeloos-  
» heid in het verkeerswezen blijkt al meer en  
» meer noodlottig.

» De hulpmiddelen moeten de drie wijzen van  
» vervoer toelaten te leven en zich te ontplooiën  
» binnen het bestek van het algemeen belang.

» Het algemeen belang verzet zich tegen het  
» zoeken naar een oplossing van het vervoer-  
» probleem in den zin van de integrale vrijheid.

» Het algemeen belang is gekant tegen de  
» inflatie van de vervoermiddelen.

» Het algemeen belang kan de afschaffing,  
» door den spoorweg, van de tarifeering naar  
» de waarde, welke met de belangen van onze  
» economie strookt, niet dulden.

» Het algemeen belang eischt dat het vervoer  
» over den Weg en over den Waterweg wordt  
» gereglementeerd, zooals zulks voor den Spoor-  
» weg geschiedde, en dat de tarifeering naar de  
» waarde ook voor dit vervoer zou gelden.

» Het algemeen belang rechtvaardigt het be-  
» houd van een gezonde en vruchtbare concu-  
» rentie.

» Het algemeen belang vergt dat de vervoer-  
» prijs zoo laag mogelijk zij en gebaseerd weze  
» op een oordeelkundig berekenden kostprijs,  
» die al de factoren omvat welke ten laste van  
» het vervoer komen.

» Het algemeen belang vereischt dat de func-  
» tie van openbaar vervoerder voor gelijk welk  
» vervoermiddel algemeen worde gemaakt.

\*  
\*\*

» De daareven geformuleerde beginselen zou-  
» den moeten toegepast worden. Die taak rust  
» op den Staat, en wel op het Departement van

» Verkeerswezen, dat al de vervoervraagstukken in zijn bevoegdheid zou moeten hebben, met inbegrip van de binnenscheepvaart, welke van het Ministerie van Openbare Werken afhangt.

» Door de recente oprichting van het Ministerie van Verkeersmiddelen en Openbare Werken heeft men die hervorming tot stand gebracht; laten wij hopen dat zij zal behouden blijven.

» Om de coördinatie van de vervoermiddelen te verwezenlijken, zou men moeten :

» 1° Organismen doen oprichten, waarin de Weg- en Waterwegvervoerders zijn gegroepeerd, met het doel over verantwoordelijke afvaardigingen te beschikken;

» 2° In het Ministerie van Verkeerswezen een Centraal Coördinatiecomité oprichten met afgevaardigden der verschillende betrokken belangen, dat geen eenvoudig Comité van advies zijn zou, doch een uitvoeringsorganisme.

» Dit Comité zou moeten belast worden met de behandeling van al de coördinatievraagstukken, en inzonderheid met het opmaken van den inventaris van het vervoervermogen der verschillende vervoermiddelen; met het vaststellen van de maatregelen tot samenwerking onder de verschillende vervoerders met het oog op een rationeele verdeling van het verkeer, gesteund op de eigenschappen van elk vervoermiddel; met het opmaken, voor elk vervoermiddel, van een doctrine van den kostprijs; met het bepalen van de contingenteringsmaatregelen en het afschaffen van de schadelijke dubbele verkeersdiensten; met het bepalen van de vervoerbescheiden en van de voorwaarden waarin de tarieven moeten bekendgemaakt worden; met het vaststellen van de richtlijnen voor de Landsbonden; met het bestudeeren van de herziening der wet van 1891 op de vervoerovereenkomst en met het voorstellen van de nuttige wijzigingen aan de Regeering; met het indienen van ontwerpen tot uitbreiding of verbetering der verkeerswegen; met het zoeken, voor de wegen en waterwegbedrijven, naar de grondslagen voor een tarifiering naar de waarde, welke aan die ondernemingen, waar zij alléén voor het vervoer te zorgen hebben, de mogelijkheid moet bieden rendabel te exploiteeren en ze tevens moet beletten, waar verschillende vervoermiddelen elkaar het verkeer betwis-

ten, de andere vervoerders stelselmatig tegen te werken.

» Het spreekt van zelf dat de Spoorweg zich, evenzeer als de Weg en de Waterweg, bij de beslissingen van het Centraal Coördinatiecomité zou moeten neerleggen.

» Dit Comité zou bestaan uit afgevaardigden van de Regeering, van de groote economische instellingen en, met gelijke rechten, uit tegenwoordigers van Spoorweg, Weg en Waterweg. Het zou worden voorgezeten door een Magistraat.

» Wat de Vereenigingen van vervoerders betreft, zou de eene de autobus- en autocar-ondernemers kunnen groepeeren, een andere de ondernemers van vervoer met vrachtauto's, en een derde de schippers. Die bonden, waarvan de leiders onder de leden gekozen en door deze laatsten benoemd zouden worden, zouden tevens belast zijn met de verdediging van de belangen van hun leden, met het toezicht op hun bedrijvigheid, met de strikte toepassing, door hen, van de richtlijnen van het Centraal Coördinatiecomité; zij zouden bevoegd zijn om hun beslissingen te doen nakomen.

» Zij zouden, in elk belangrijk centrum van het land, gewestelijke bonden, een soort van bevrachtungskantoren oprichten, die hun ondergeschikt zouden wezen en dezelfde voorrechten en verplichtingen zouden hebben als de Landsbonden waartoe zij behooren.

» Ziedaar, in groote trekken, de grondslagen van een organisatie, die, onzes inziens, het middel zou verschaffen de onmisbare reglementeering te bekomen met behoud, voor de bedrijven, van een maximum vrijheid en autonomie, strookend met onze tradities.

» Ongetwijfeld zit in deze voorstellen stof tot discussie en tot verbetering.

» Laten wij wenschen dat de Regeering, want zij alleen beschikt over de macht en de mogelijkheid om die hervorming tot stand te brengen, weldra een besluit zal nemen.

» Alle uitstel is in het nadeel van het Land. Het Departement van Verkeerswezen weet, en ik stel er prijs op dit in het openbaar te herhalen, dat de Nationale Maatschappij bereid is tot die hervorming mee te werken, niet met de bedoeling de belangen van den Spoorweg doch die van gansch België te dienen. »



## DE DIENST « VAN HUIS TOT HUIS »

**D**E Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen draagt er zorg voor dat al haar diensten algeheele voldoening geven aan de cliënteel.

Sommige van deze diensten zijn echter niet genoeg bekend en het komt ons nuttig voor, ten gerieve van onze lezers, er de werking van na te gaan.

In deze eerste bijdrage willen wij eenige bijzonderheden wijden aan een onderdeel van den goederenvervoerdienst, dat men den dienst « Van Huis tot Huis » noemt.

Tot dusver bleef de bedrijvigheid van de Spoorwegen als vervoerders, beperkt binnen de omheining der stations; men vervoerde van station tot station en de cliënt zelf had er voor te zorgen dat de goederen door een tusschenpersoon naar het verzendingsstation werden gevoerd of op het bestemmingsstation werden afgehaald.

De zendingen ten huize van den afzender afhalen en ze ten huize van den geadresseerde bestellen, is thans het doel dat door den spoorweg wordt nagestreefd, en dat hij zoo dicht mogelijk zal trachten te benaderen.

Men denke echter niet dat de spoorweg pas tot zulk inzicht is gekomen nadat de vrachtauto er de noodzakelijkheid had van aangetoond.

In België hebben de spoorwegen, als het ware van bij hun ontstaan, den besteldienst ingericht.

Reeds in het jaar 1841, werd door den Spoorweg de bestelling ten huize gewaarborgd, niet slechts van stukgoed, maar zelfs van goederen die bij volledige wagenlading werden verzonden.

Van jaar tot jaar werd deze dienst uitgebreid, zoodat in 1926, toen de Nationale Maatschappij werd opgericht, reeds 174 agglomeraties werden bediend.

Sedertdien werden 214 nieuwe diensten ingericht, en thans worden 1.500 gemeenten met een bevolking van 5.600.000 inwoners, dit is ongeveer 3/4 van de geheele bevolking van het land, geregeld bediend.

Te Brussel en te Antwerpen omvat het verkeer, dat dagelijks door deze diensten verzekerd wordt, 400.000 kg; in de overige deelen van het land wordt per dag een totaal gewicht van 1.200.000 kg. verwerkt.

Deze cijfers wijzen er op, hoe belangrijk de bijdiensten zijn welke door den Spoorweg ter beschikking van het pu-

blik zijn gesteld.

Onze lezers zullen dan ook begrijpen dat zulke organisatie geen stand kan houden en niet kan bloeien, zoo niet haar gansche bedrijvigheid naar wezenlijk commercieele principes is opgebouwd :

a) De door den cliënt te vervullen formaliteiten moeten tot een minimum worden teruggebracht. Van die noodzakelijkheid is de Nationale Maatschappij zich ten volle bewust.

De vragen tot het afhalen van goederen wor-



174 bestelkringen bestaande in 1926.

214 nieuwe kringen ingevoerd sinds 1926.

388 kringen in 1939.

### DE SPOORWEG

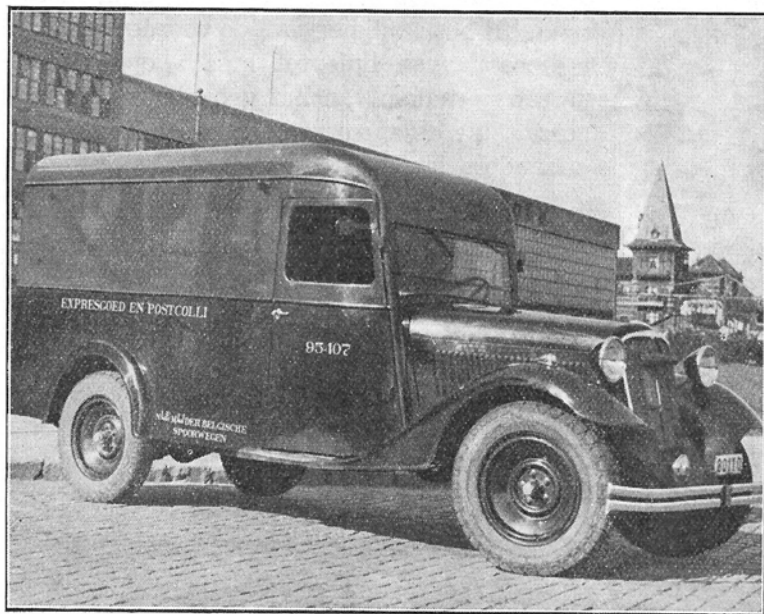
VERVOERT

### VAN HUIS TOT HUIS

ZIJN BESTELDIENSTEN  
BREIDEN ZICH ELKEN DAG VERDER  
OP DEN BUITEN UIT

**B** NATIONALE MAATSCHAPPIJ  
DER BELGISCHE SPOORWEGEN

den zonder de minste formaliteit geboekt; het personeel helpt den afzender bij het invullen der noodige bescheiden, en vult deze zelf in, indien de cliënt zulks verlangt.



Kleine vrachtauto F. N. 0,8 ton, van het type gebruikt voor expresgoed te Brussel

b) Bijdiensten mogen van den hoofddienst, d. i. het vervoer per spoor, niet gescheiden worden.

Daar de eene dienst den anderen aanvult, moet de termijn waarbinnen het vervoer wordt voltrokken, in zijn geheel worden beschouwd.

De Nationale Maatschappij heeft niet gearzeld afstand te doen van zekere faciliteiten, welke haar, op het stuk van vervoertermijnen, door de reglementsteksten, overeenkomstig een 50 jaar oude wet, worden toegestaan.

Voor het stukgoedverkeer berust gansch haar dienstinrichting op de formule: « Heden verzonden, morgen besteld. »

Een bijzonder groote snelheid wordt verzekerd in bepaalde verbindingen:

Brussel-Antwerpen,  
Brussel-Gent,  
Brussel-Luik,  
Brussel-Charleroi,  
Antwerpen-Luik,  
Antwerpen-Gent.

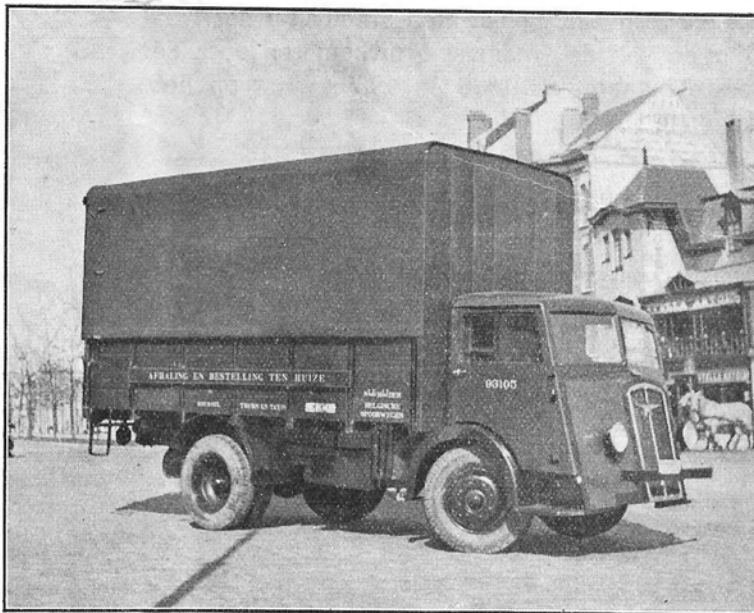
Wanneer de vraag tot afhalen der colli vóór 11 u. 30 wordt ingediend, zorgt de Nationale Maatschappij voor de bestelling nog denzelfden dag.

Buitendien kan het publiek in dringende gevallen « express » verzenden; het onmiddellijk afhalen ten huize, het verzenden met den eerstvolgenden trein en de onmiddellijke aflevering door het bestemmingsstation is alsdan verzekerd.

c) De kosten van de verrichtingen van den besteldienst mogen niet te hoog loopen.

Bij den eigenlijken vervoerprijs gevoegd, moeten deze kosten in verhouding blijven met de werkelijk bewezen diensten. Bij het inzien van onze tarieven, zullen de lezers al dadelijk tot de overtuiging komen dat de spoorweg een billijke prijzenpolitiek heeft gevoerd.

d) Welke ook de moeilijkheden wezen waarmede de inrichting van den besteldienst in de groote steden gepaard gaat, moet echter zooveel mogelijk rekening gehouden worden met de wenschen van de cliënteel, bij het vaststellen van het meest geschikte oogenblik voor het afhalen en bestellen der



Vrachtauto F. N. 4 ton, gebruikt te Brussel voor het afhalen en bestellen van stukgoed

goederen. Deze behoefte heeft tusschen spoorweg en cliënt tot talrijke bijzondere overeenkomsten geleid.

Bij de algemeene inrichting van den dienst « van huis tot huis », hebben de Belgische Spoorwegen steeds getracht nieuwe voordeelen te bieden, ten einde met den bijzonderen aard van een bepaald verkeer rekening te kunnen houden.

Zoo wordt de dienst « van huis tot huis » in den zomer speciaal ingericht ten behoeve van de zomergasten die aan de kust en in de Ardennen verblijven.

Wij zetten onze lezers, die belang zouden stellen in deze diensten, er toe aan de noodige inlichtingen te vragen in onze stations; zij zullen er over de voorwaarden, door den spoorweg ge-

steld, al de gewenschte ophelderingen kunnen bekomen.

\*\*

Onze studie zou stellig onvolledig zijn, moesten wij, bij het aanhalen van de voordeelen door den dienst « van huis tot huis » opgeleverd, geen gewag maken van het gebruik van « containers », die de spoorweg ter beschikking van de afzenders stelt.

In een volgend artikel zal het vraagstuk van het gebruik der « containers » uitvoerig worden behandeld.

## ECONOMISCHE DOCUMENTATIE FEBRUARI 1939

### I. — VERVOER EN COORDINATIE

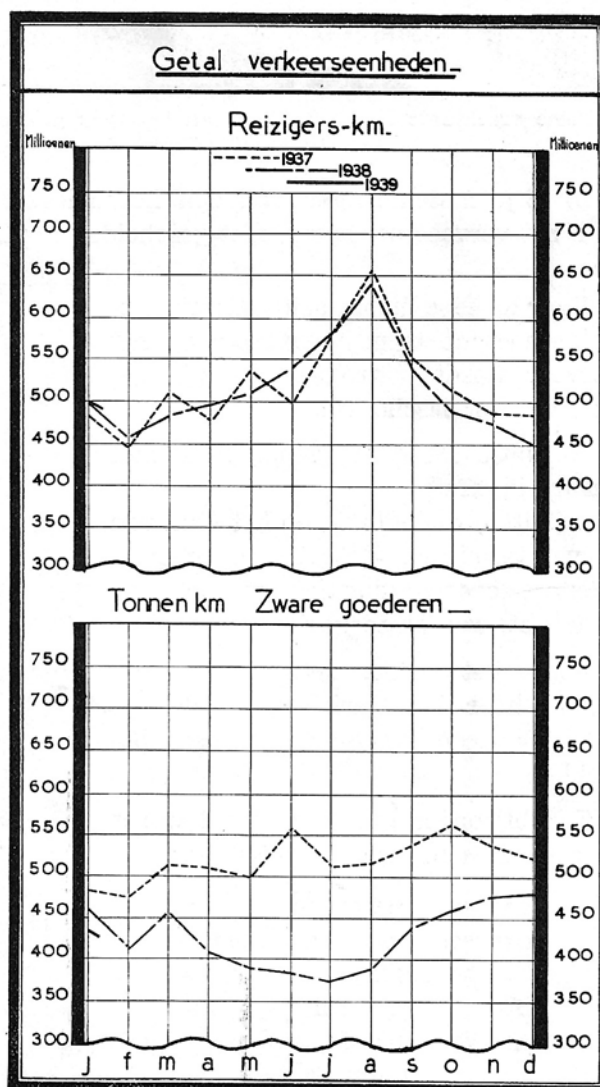
#### A. — IN BELGIE.

N. M. B. S. — In Januari 1939 bedroegen de ontvangsten (definitieve cijfers) 214,6 miljoen, tegen 207,9 miljoen in Januari 1938, wat neerkomt op een vermeerdering met 3,2 t. h., toe te schrijven aan de tariefverhooging op 1 Januari in werking gesteld.

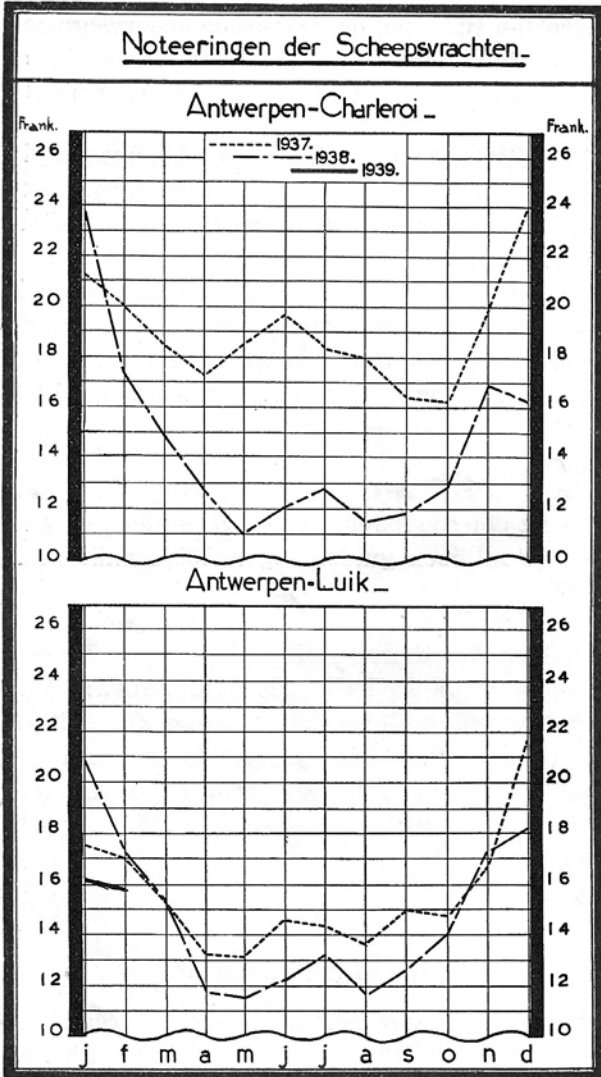
Een vergelijking van den stand van het verkeer en van de financiële uitkomsten over de eerste maand van 1938 en 1939, wijst op het volgende :

(In miljoenen)	1938	1939
Exploitatieontvangsten . .	207,9	214,6
Uitgaven (financieele lasten inbegrepen) . . . . .	240,5	231,1
Uitkomsten .	— 32,6	— 16,5
Reizigerkilometers . . . .	496,7	495,5
Tonkilometers zware goe- deren . . . . .	452,3	433,9

Voor Februari 1939, zouden de ontvangsten, volgens de vooruitzichten, circa 190 miljoen frank bereiken, d. i., 2 1/2 miljoen minder dan in Februari 1938. De uitgaven zouden circa 226 miljoen bedragen, als men de financiële lasten meetelt. Het tekort zou aldus 36 miljoen belopen, tegen 44 miljoen in Februari 1938.



*Binnenscheepvaart.* — Geen verbetering in het verkeer van de binnenscheepvaart. De noteringen lopen gestadig terug. In het verkeer



Antwerpen-Charleroi, werd in Februari gemiddeld 13 frank genoteerd, tegen 16,25 fr. in Januari er voren, en 17 frank in Februari 1938.

Zelfde toestand aan den Rijn. Op het einde van Februari bedroeg de beschikbare tonnemaat Belgische schepen te Ruhrort 148.000 ton, tegen 75.600 ton op het einde Januari daarvoren, en 98.000 ton op het einde van Februari 1938.

**B. — IN HET BUITENLAND.**

**IN FRANKRIJK.** — De ontvangsten van de S. N. C. F. hebben, in Januari, een aanmerkelijken vooruitgang geboekt vergeleken met dezelfde maand van 1938. Voor het tijdperk van 1 tot 28 Januari boekt men een ontvangst van 1.086

millioen, met een verhoging van 94,7 miljoen of 8,7 t. h.

— In antwoord op een ondervraging in den Senaat, heeft de heer DE MONZIE, Minister van Openbare Werken, onder meer verklaard :

« Thans zijn 5.320 km. lijnen algeheel en 2.550 km. gedeeltelijk afgeschaft.

» Wanneer men vier treinritten heen en terug afschaft, en vervangt door zes heen- en teruggaande autobusdiensten, levert dit een besparing van 38.000 frank per km. op.

» Het tekort van de S. N. C. F. bedroeg, in 1938 (de vroegere aanleglasten daarbij inbegrepen), 6.389 miljoen, tegen 5.933 miljoen voor de maatschappijen in 1937, rekening houdend met de 480 miljoen die de Posterijen haar voortaan betalen voor het postvervoer en de 190 miljoen dotatie van het bedrijfskapitaal gevestigd in 1938. De toeneming van het tekort staat trouwens uitsluitend in verband met de verhoging van de uitgaven voor het personeel.

» Het Land moet weten hoeveel de Spoorwegen in totaal aan de Natie kosten : die prijs bereikte in 1938 10.051 miljoen, waarvan 7.421 miljoen gedekt door voorschotten van de Schatkist en het overige door begrotingsaanuïtten. »

**IN DUITSCHLAND.** — Uit onderstaande tabel blijkt de ontwikkeling van de bedrijvigheid der Reichsbahn, gedurende de jaren 1935, 1936 en 1937.

	(In miljoenen)		
	1935	1936	1937
Ontvangst uit het verkeer . . .	3.586	3.985	4.420
Exploitatie - uitgaven . . . . .	3.434	3.513	4.125
Netto-ontvangst :	152	472	295
Reizigerkilometers	39.509	43.490	50.096
Tonkilometers goederen . . . . .	56.954	63.314	72.203
Effectief van het personeel . . . .	656.223	659.943	703.546

Voor 1938 zou het verkeer, volgens de ramingen, ten opzichte van 1937 met 8 t. h. voor de reizigers en met 11 t. h. voor de goederen toenomen zijn.

— In 1938 besliste de Reichsbahn haar park kleine containers te vermeerderen, door een bestelling van 10.000 stuks van dit materieel. Hoewel 8.000 daarvan reeds geleverd zijn, kon zij op bepaalde dagen slechts voorzien in 60 t. h. van de aanvragen, zoo groot is het succes dat dit materieel van wege haar cliënteel te beurt valt.

— Een nieuwe proefwagen voor elektrische locomotieven die een snelheid van 200 km. per uur kunnen bereiken, is in aanbouw.

— In het begin van Februari werd de eerste locomotief van de nieuwe reeks 2000 van de Reichsbahn geleverd door de firma KRUPP. Die locomotief voor sneltreinen is de sterkste van Europa. Ze ontwikkelt 3.000 pk. en kan een gemiddelde snelheid van 140 km. per uur halen, met een last van 650 ton, wat 14 internationale rijtuigen en een pakwagen vertegenwoordigt.

IN GROOT-BRITTANNIE. — De bruto-ontvangsten van de Engelsche spoorwegen bedragen voor Januari 1939, vergeleken met Januari 1938, een millioen pond minder. Volgens dat tempo, zou het verlies voor 1939 meer dan 10 millioen pond bedragen.

— De « Chronique des Transports » meldt dat de Southern Railway zeer onlangs vier lijnen heeft geëlectrificeerd, met een lengte van 69 km., waardoor vroeger geëlectrificeerde lijnen worden verlengd of verbonden.

Door die werken is de lengte van de geëlectrificeerde lijnen van den Southern Railway ge-

stegen tot 1.008 km. op een totaal van 2.619 km. sporen.

Een akkoord, op dit oogenblik onderworpen aan den « Transport Advisory Council », werd getroffen tusschen de Engelsche spoorwegmaatschappijen en het « Liaison Committee », dat de wegvervoerondernemingen vertegenwoordigt.

IN ZWITSERLAND. — De Algemeene Directie van de Zwitsersche Bondsspoorwegen heeft haar verslag aan den Raad van Beheer voorgelegd.

De winst- en verliesrekening over het boekjaar 1938 wijst op een tekort van 35.480.000 frank dat, gevoegd bij de tekorten van de voorgaande boekjaren, deze opvoert tot 279.177.896 frank op het einde van 1938.

IN NEDERLAND. — De ontvangsten uit het verkeer der spoorwegen in 1938 werden geraamd op 99,3 millioen gulden tegen 100,4 millioen in 1937.

IN DE VEREENIGDE STATEN. — De ontvangsten van de Railroads over Januari 1939 beloopten 305 millioen dollar, tegen 279 millioen in Januari 1938. Het tekort is gedaald van 33 1/2 millioen in Januari 1938 tot 11 millioen in 1939. Een nieuwe verbetering wordt verwacht voor Februari.

\*\*

#### HAVENBEDRIJF.

Het scheepvaartbedrijf in de drie groote havens van Noord-Europa was in Januari 1938 en 1939 als volgt :

	ANTWERPEN		ROTTERDAM		HAMBURG	
	Eenheden	Tonnemaat	Eenheden	Tonnemaat	Eenheden	Tonnemaat
1938 . . . . .	1.011	1.743.551	1.169	1.939.227	1.447	1.673.933
1939 . . . . .	1.018	1.904.169	1.170	1.916.590	1.368	1.529.629
Vershil . . . . .	+ 7	+ 160.618	+ 1	— 22.637	— 79	— 144.304

#### SCHEEPVAARTBEDRIJF IN HET SUEZ-KANAAL EN IN HET PANAMA-KANAAL

In December 1938 zijn 503 schepen door het kanaal van Suez gevaren, tegen 541 in December 1937; in November 1938 voeren 505 sche-

pen door het Panama-kanaal, tegen 435 in November 1937.

## NIJVERHEIDSMARKTEN.

### KOLEN.

De toestand van de *Belgische kolenmarkt*, over 't geheel genomen, is niet schitterend; de gedruktheid in den verkoop neemt in de meeste categorieën toe.

— Tusschen Engeland en Duitschland is een principieel accoord gesloten met betrekking tot het kolenverkeer. De overeenkomst werd aangegaan voor de verdeelingscontingenten op den grondslag van de cijfers der vijf laatste jaren. Dit transactioneel voorstel zou een exportverhouding van ongeveer 50 t. h. toekennen aan Engeland, en van 28 tot 30 t. h. aan Duitschland, terwijl het overblijvend percentage zou te verdeelen zijn onder de andere landen die kolen uitvoeren: België, Nederland en Polen.

In Frankrijk bereikte de steenkolenproductie, in 1938, 47.559.000 ton, tegen 45.334.000 in 1937, d. i. 5 t. h. meer. De voorraden zijn met 917.000 ton aangegroeid.

In Januari 1939 werden 1.386.336 ton steenkolen ingevoerd, tegen 1.925.316 ton in Januari 1938.

*In de metaalnijverheid* is de toestand betrekkelijk gestabiliseerd, met goede indexcijfers. Toch blijken er beperkingen in de vraag te zijn, en de politieke toestand, zoowel de binnenlandse als de internationale, draagt er zeker niet toe bij de neiging tot vertrouwen te versterken.

— De inschrijvingen op Cosibel beliepen in Februari 111.140 ton, waarvan 41.201 voor het binnenland en 69.939 voor den uitvoer; in Januari bedroegen de inschrijvingen 105.500 ton.

In Groot-Brittannië, wordt de staalproductie in Januari op ongeveer 850.000 ton geraamd, tegen 655.700 ton in December 1938.

In de Vereenigde Staten, vordert de bedrij-

vigheid van de metaalnijverheid langzaam. Ze geeft voor de laatste week van Februari, 55,8 t. h. van haar normaal vermogen aan, tegen 52,8 t. h. voor dezelfde week van Januari.

### DIVERSE INDUSTRIEEN IN BELGIE.

Ofschoon de cementfabrieken maar op 50 t. h. van hun productievermogen werken, worden de uitkomsten voor het meerendeel der fabrieken gunstig beïnvloed door de rendeerende prijzen welke door de verstandhouding onder de fabrikanten konden worden op peil gehouden.

In de glasnijverheid heerscht een gedrukte stemming; de heropleving, welke zich eenigszins afteekende, bleef niet aanhouden; de productie wordt evenwel in stand gehouden.

In de bekernijverheid, wordt slechts met een beperkten productiecoëfficiënt gewerkt ten overstaan van het productievermogen.

De emailnijverheid blijft weinig bevredigend. De afzet in het binnenland is onvoldoende en de uitvoer neemt gestadig af.

In de inlandsche leder- en huidennijverheid wordt meer vastheid geconstateerd.

België levert thans ongeveer 40 t. h. van het mijnhout dat het verbruikt, nl. 600 000 kubieke meter; de jaarlijksche behoeften bedragen nagenoeg 1.400.000 kubieke meter.

De houtmarkt blijft langzaam stijgen; nochtans worden nog groote hoeveelheden hout voor het verbruik beneden den kostprijs geleverd.

De textielstoffen blijven kalm en de lichte verbetering, waargenomen in den loop van de maand, hield geen stand. Talrijke textielgroeperingen vragen contingententeeringsmaatregelen tegen den invoer. De Belgische vlasmarkten zijn nochtans betrekkelijk bevredigend.

### GRONDSTOFFEN.

Na een zeer goed gekenmerkte inzinking van den koers der metalen in Februari, zijn de prijzen een weinig verbeterd op het einde van de maand.

Door de vermindering van de productiecontingenten voor koper, die op 95 t. h. van het grondslagquantum werd teruggebracht, wordt de productie vrij strikt naar het huidig verbruik geregeld. Het is echter deze vermindering die een

drukkenden invloed op de prijzen uitgeoefend heeft.

De optimistische verwachtingen van het Internationaal Tincomité, gemeld in het maandblad van Januari laatstleden, wat het verbruik van dit metaal betreft, zijn niet uitgekomen. Niettemin zijn de prijzen lichtjes verbeterd op het einde van de maand.

De koersen der graangewassen zijn vaster.



in Januari 1939, tegen 1.445 miljoen in Januari 1938.

In Groot-Brittannië toont de buitenlandse handel over Januari, vergeleken met Januari 1938, voor den invoer een vermindering van 9.309.138 £, d. i. van 11 t. h. en voor den uitvoer, een vermindering van 1.703.534 £ of 4,1 t. h.

In Italië is het tekort van de handelsbalans, in Januari 1939, met 66 t. h. teruggelopen, tegenover Januari 1938. Het bedraagt 157 miljoen lire, tegen 469 miljoen in Januari 1938.

In Duitschland is de buitenlandse handel in Januari achteruitgegaan ten opzichte van December 1938. Het tekort van de handelsbalans is echter gedaald van 37 miljoen op 31 miljoen voor de twee beschouwde maanden.

## SOCIALE VRAAGSTUKKEN.

De werkloosheid neemt af in België. Het gemiddeld werkloozencijfer in Februari bedroeg 204.843, tegen 221.468 in Januari 1939 en 240.860 in December 1938.

Het indexcijfer der groothandelsprijzen in België bedroeg 599, tegen 604 in Januari. Het indexcijfer der kleinhandelsprijzen staat op 659 tegen 669 in Januari.

\*

\*\*

Bij de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas was het bedrag der ingelegde gelden in Februari (benaderende cijfers) 205,9 miljoen, en dat van de afgehaalde gelden 214,9 miljoen, met een saldo op het einde van de maand van 12.771,8 miljoen, tegen 12.780,8 op het einde van de vorige maand.

---

## SCHILDERACHTIG BELGIË

---

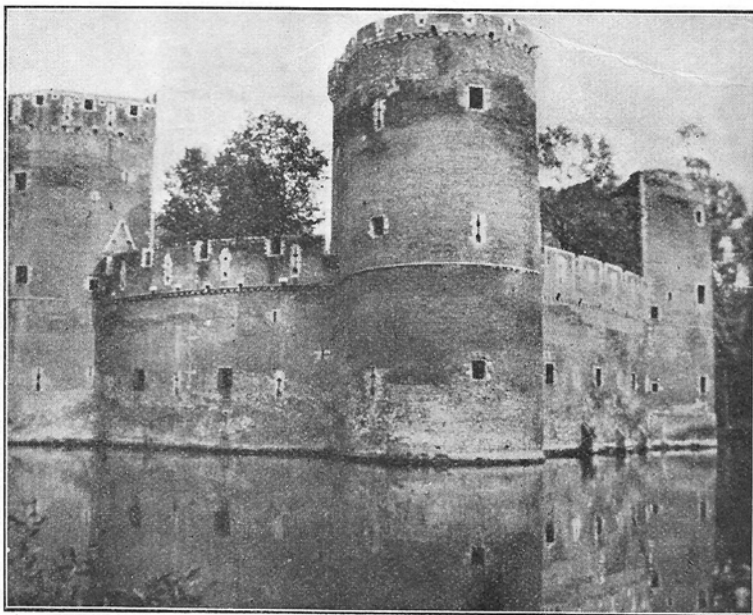
« Onze vrije Tijd » ... « Waar trekken wij heen ? » ... « Schilderachtig België », ziedaar drie titels die logisch uit elkander volgen en uitnodigen tot een reisje per spoor. Immers, om alleen, in familie of in gezelschap te reizen is de spoorweg het veiligste, snelste en minst dure middel.

Hier bieden wij U, gansch klaarge-maakt, dertig uitstapjes aan, naar de *Historische Kasteelen en merkwaardige Burchten in België*. In de volgende nummers van het maandblad « Het Spoor », zult U reportages vinden over de oude begijnhoven, over de optochten en folkloristische stoeten, over de groote processies, over de grotten en hollen, enz.

### Historische Kasteelen en merkwaardige Burchten in België

Onder de talloze en diverse bezienswaardigheden, welke, in België, onze aandacht verdienen en dus bij uitstek het doel kunnen zijn van een interessante wandeling of excursie, behooren voorzeker de historische kasteelen en merk-

waardige burchten. Niet alleen omdat zij, in zeer vele gevallen, onze belangstelling waard zijn wegens hun architectonische beteekenis en hun typischen en doorgaans mooien aanblik, maar ook omdat wij, in het aanschijn van deze oude gebouwen, het verleden zien herleven, het geschied-



BEERSEL : Het feodaal Kasteel  
(Foto Jacques, N.M.B.S., Brussel)

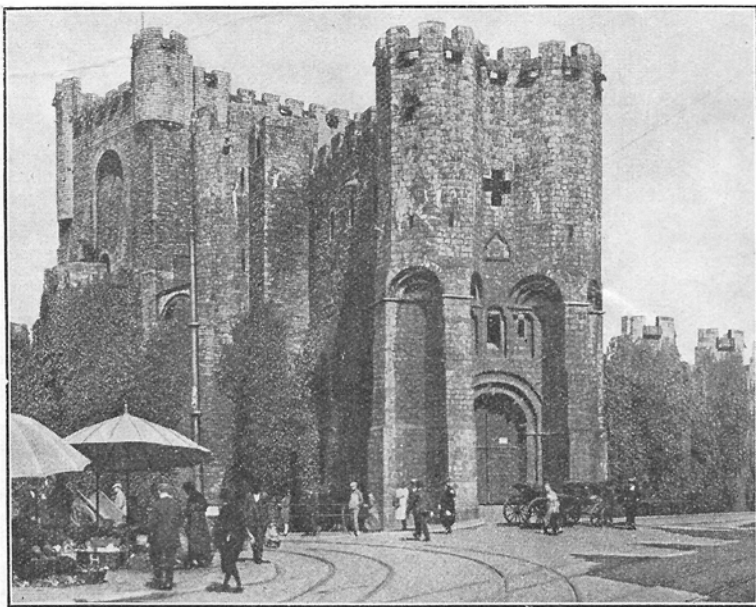


denisboek van ons land geopend zien en bij elke schrede beter den harden strijd begrijpen, door ons volk voor zijn zelfstandigheid gestreden.

Van het merkwaardige kasteel van Turnhout tot de buitengewoon schilderachtig gelegen burchten langs de Ourthe of de Semois, van de heerlijke domeinen van Henegouwen tot de afgelegen sloten in Vlaanderen en Limburg, ontelbaar zijn de antieke en versterkte heerenwoningen die ons, in spijt van de verlopen eeuwen en de talrijke verwoestingen, toch zijn overgebleven om er getuigenis van af te leggen dat België steeds een land was niet alleen van rijkdom, maar ook van noesten arbeid.

Voor al het zuidelijk gedeelte van het land is als bezaaid met oude kasteelen en ruïnen van burchten, welke in zijn bewogen geschiedenis vaak een gewichtige rol hebben vervuld. Wegens de gesteldheid van den bodem was het voor de twistzieke kasteelheeren uit de middeleeuwen een niet te versmaden voordeel hun burchten op haast ongenaakbare rotsen te kunnen bouwen; vandaar de karakteristieke ligging dezer sloten.

Daar de stof op dit gebied evenwel al te omvangrijk is, bepalen wij ons tot de belangrijke burchten en historische kasteelen, die weliswaar als zoodanig niet meer worden gebruikt, doch die ons door de er aan verbonden legenden, hun geschiedkundig verleden, hun ruïnen en de herinnering aan vergane grootheid, nog sterk aantrekken.



GENT : Gravensteen

(Foto Nels, Brussel)

Al die kasteelen kunnen worden bezichtigd; de meeste echter mits betaling van een bepaald toegangsgeld.

Wanneer wij onze rondreis in het hart van België aanvangen, dan bezoeken wij vooreerst, in de onmiddellijke nabijheid van de hoofdstad, het feudaal slot van **BEERSEL**, gebouwd voordat Brussel een stad was; met zijn drie torens, onderling verbonden door een omheiningsmuur van vijf en dertig voet hoogte, is deze burcht het echte type van een middeleeuwsche versterking en herinnert hij ons aan de tragische wederwaardigheden van het feudaal stelsel.

Meer westwaarts ligt het kasteel van **GAASBEEK**, thans als museum ingericht (kostbare kunstvoorwerpen); het behoorde aan de machtige Heeren van Gaasbeek, doch kende een zeer bewogen geschiedenis; het werd in 1883-1889 mooi gerestaureerd.

In de omgeving van Antwerpen, te Deurne, nabij het prachtige Rivierenhof, ligt het onlangs herbouwd **STERCKXHOF**, dat, naar het blijkt, zal worden bestemd tot Museum van Folklore.

Te Antwerpen zelf bezoeken wij het **STEEN**, een deel van den burcht uit de X<sup>e</sup> eeuw, in 1515 herbouwd en door Karel V aan de stad geschonken; het dient thans als Museum van Oudheidkunde.

Voor al bezienswaardig is, te Gent, het **GRAVENSTEEN**, in 1180 door Filips van den Elzas uitgebouwd tot een meesterwerk van militaire bouwkunst; slotwoning van de Graven van Vlaanderen; werd in 1894-1913 in zijn oorspronkelijken toestand hersteld.

Zuidoostwaarts van Gent, aan den buurtspoorweg naar Wetteren, bevindt zich het slot van **LAARNE**, uit het begin van de XII<sup>e</sup> eeuw; het merkwaardig gebouw, met water omringd, wordt thans opgeknapt.

Turnhout is trotsch op zijn **KASTEEL**, dat grootendeels dagteekent uit de dagen van Maria van Gelder (1372) en heel wat vorsten heeft geherbergd; het werd een weinig verbouwd en is nu Gerechtshof geworden.

Te Sint-Pieters-Rode, niet ver van Aarschot, staat het mooi middeleeuwsch kasteel van **HORST**, gelegen aan de Winge, in een der schilderachtigste hoekjes van het Hageland; tijdens de woelingen in 1489 werd het verwoest, doch het is nadien herbouwd geworden.

In Zuid-Limburg, waar verscheidene prachtige heerenwoningen in dichte parken verschoolen liggen, mogen wij niet nalaten de mooi gelegen ruïnen van **KOLMONT**, tusschen Borgloon en Tongeren, te noteeren.

Vervolgens, nabij Hoesselt, tusschen Bilzen en Tongeren, de **ALDE-BIEZEN**, een oude Groot-Commanderij van de Duitsche Orde in 1280 hier gevestigd; het gebouw, met grachten omgeven, alsmede de uitgestrekte bijgebouwen, zijn tamelijk goed bewaard gebleven.

Wordt vervolgd.