

ⓑ 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

INHOUD : Besnoeiingen. — Allerlei. — De Coördinatie van de Vervoermiddelen, door N. Rulot. — De voormalige Spoorwegmaatschappijen, door Lionel Wiener. — De Noord-Zuidverbinding : Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid. — Postcollo. — De deficitaire Lijnen en de Motorwagens. — Economische Documentatie : Maart 1939.

Jaarabonnement :
10 frank

Prijs : 1 frank

(B) HET SPOOR

Maandblad van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen

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

BESNOEIINGEN BIJ DEN SPOORWEG

ONDANKS de hervorming der tarieven, die naar de Nationale Maatschappij een bijkomende ontvangst van nagenoeg 90 miljoen zou moeten doen toevloeien, en in weerwil van nieuwe besparingen geraamd op 30 miljoen, die in hoofdzaak zullen volgen uit de vereenvoudiging van de exploitatie op de lijnen met deficitair verkeer, wijst onze Begrooting voor 1939, opgemaakt in het begin van het jaar, op een tekort van circa 130 miljoen, in de onderstelling dat het verkeer over 1939, zoowel van reizigers als van goederen, op hetzelfde peil als dat van 1938 zal blijven.

Welnu, de thans bekende uitkomsten over de eerste maanden bevestigen dat vooruitzicht niet; het verkeer loopt terug, de ontvangsten slinken en de tekorten der eerste maanden zijn grooter dan voorzien werd.

Moest het verkeer in dezelfde mate blijven afnemen, dan zou het tekort over het jaar niet circa 130 miljoen, doch wellicht 200 miljoen bereiken, al kan de daling van het indexcijfer der levensduurte weliswaar een vermindering met 5 % van wedden, loonen en pensioenen opleveren.

Maar, zelfs in de onderstelling dat het indexcijfer, dat in Maart 754 bedroeg, in April beneden 753 zou dalen en dat cijfer niet meer zou overschrijden vóór het einde van het jaar, dan

nog zouden onze uitgaven van Juni tot December slechts met ongeveer 50 miljoen kunnen ingekrompen worden.

Het tekort zal desniettemin nog 150 miljoen bedragen.

Wij hebben herhaaldelijk verklaard dat de regelmatige middelen tot verhelping van de kwalen waaraan onze exploitatie lijdt, niet van onze Maatschappij, maar wel van de Regeering afhangen.

Moeten wij andermaal in herinnering brengen dat de oorzaken van onze slechte financiële uitkomsten zijn :

de bovenmatige lasten die ons opgelegd zijn;
de ontoereikende reglementeering van de verschillende vervoermiddelen.

De bovenmatige lasten zijn bekend :

de pensioenen voor diensten bewezen vóór de oprichting van de Maatschappij;

de tariefverminderingen, door den Staat opgelegd ten voordeele van verschillende categorieën van reizigers (invaliden, oudstrijders, groote gezinnen enz.);

het kosteloos vervoer of vervoer tegen verminderden prijs voor sommige openbare besturen.

Wij zullen hier niet verder uitweiden over deze verschillende eischen.

Laten wij alleen maar zeggen dat :

1° de Regeering daarvan reeds lang kennis heeft gekregen;

2° voor de pensioenen die den belangrijkste eisch uitmaken, een Comité van Juristen, in gemeen overleg door den Staat en door de Maatschappij gekozen, eenparig geconcludeerd heeft ten voordeele van de thesis der Maatschappij;

3° moesten voormelde eischen aangenomen worden, het evenwicht van onze Begrooting zou verzekerd zijn.

Maar door het begrootingsevenwicht onmiddellijk te herstellen, zou het vraagstuk van het vervoer daarom nog niet opgelost zijn.

Het komt er eveneens op aan het vervoer te *reglementeeren*, te *coördineeren*, om een einde te maken aan de heden ten dage woedende ongebreedelde en verderfelijke concurrentie.

Wij zullen de gelegenheid hebben hierop terug te komen.

Laten wij hopen dat de Regeering, en desnoods het Parlement dat door de politieke om-

standigheden van den laatsten tijd verhinderd werd te trachten een oplossing te vinden voor de vraagstukken waarom wij ons bezorgd maken, weldra een beslissing zullen nemen.

Wat er ook van zij, wij kunnen haast niet verwachten dat de uitkomsten over 1939 nog merkkelijk zullen beïnvloed worden door mogelijke beslissingen.

De Maatschappij is dan ook, en tot haar groote spijt, verplicht, in afwachting dat haar financiële toestand betert, een nieuwe reeks besnoeiingen door te drijven.

Ze acht zich genoodzaakt over te gaan tot de afschaffing van een aantal reizigerstreinen.

Door den nood gedwongen, zal ze haar programma's van uitgaven en werken moeten herzien.

Het grieft wel zeer geen nieuwen vooruitgang te kunnen nastreven; het is nog grievender bestaande verkeersfaciliteiten en -voordeelen te moeten intrekken; maar het kan niet anders. Nood breekt wet !

ALLERLEI

DE heer RICHARD wien de Koning, in Februari laatstleden de functie van Minister van Economische Zaken en Landbouw opdroeg, heeft, om reden van onvereinigbaarheid, zijn mandaten van Beheerder en lid van het Bestendig Comité van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen neergelegd. Aan het beheer over de Nationale Maatschappij had hij zijn groote kennis in zaken en een bijzondere bevoegdheid in kwesties van electrificatie van sommige lijnen van het net besteed.

In zijn vergadering van Maart jongstleden, heeft de Raad van Beheer den heer Richard gefeliciteerd en hem de gevoelens van spijt naar aanleiding van zijn heengaan uitgedrukt.

Hij koestert de hoop dat, wanneer de statutaire termijn van twee jaar zal verlopen zijn, de heer RICHARD zijn plaats bij de Nationale Maatschappij opnieuw zal komen innemen.

**

VAN 1929 tot 1939, verhoogde de Nationale Maatschappij het aantal en de ritten van haar reizigerstreinen met 50 %. Thans leggen

die treinen iederen dag een traject af dat gelijk is aan viermaal de ronde om de aarde.

De voornaamste nieuwigheid was de regelmatig om het uur gestelde vertrektijd der expres-treinen, op al de groote lijnen.

De met ingang van 16 April afgeschafte treinen vertegenwoordigen nagenoeg 5 % van het totaal der ritten. Ze werden uitgekozen onder de minst goed benuttigde. Sommige faciliteiten zijn weggevallen, doch aan de behoeften van het verkeer zal blijven voldaan worden onder voorwaarden die nog heel wat beter zijn dan die van 10 jaar geleden.

**

DE algemeene vergadering van de aandeelhouders der Nationale Maatschappij zal plaats vinden op Vrijdag 26 Mei, te 15 uur, in de Zaal D van het station Brussel-Zuid. Toegang langs de Fonsnylaan. De regelmatige oproepingen zullen eerlang in het Staatsblad en in de pers verschijnen.

DE COÖRDINATIE DER VERVOERMIDDELEN

ONDER den titel « De Coördinatie der Vervoermiddelen », zond het Nationaal Comité tot Verdediging der Binnenscheepvaart een brochure in het licht, als antwoord op de lezingen die ik tijdens den verlopen Winter te La Louvière en te Kortrijk gehouden heb.

Te La Louvière heb ik geantwoord op de tegenwerpingen die door bedoeld Comité in een vroegere brochure gemaakt werden. Ik kom er niet meer op terug.

Ik was natuurlijk nimmer zoo naïef, te meenen dat de verdedigers der Binnenscheepvaart zich zouden gewonnen geven door mijn bewijsvoering over de noodzakelijkheid van diepgaande hervormingen in het transportregime.

Dat zij de huidige wanorde op dit gebied een weldaad voor 's lands economie achten, is hun recht !

Dat zij verkiezen dat de Staat geen gevolg geeft aan de meest gegronde eischen van de Nationale Maatschappij, en aldus het regime der bestendige tekorten, dat het de Maatschappij mettertijd zal onmogelijk maken zich te verdedigen tegen haar mededingers, gehandhaafd blijft, spreekt van zelf.

Dat zij het voorrecht van de Binnenscheepvaart, haar tarieven naar eigen goeddunken te regelen, verdedigen, terwijl zij met dezelfde krachtdadigheid elke neiging daartoe bij den spoorweg bestrijden, is in hun belang !

Dat zij oordeelen dat de Binnenscheepvaart den Spoorweg ongehinderd mag concurrentie aandoen en dat het den Spoorweg onmogelijk moet gemaakt worden zich te verdedigen, is van hun standpunt uit logisch !

Dat zij gekant zijn tegen de reglementeering van het openbaar vervoer en het behoud van het status-quo voorstaan, is eveneens hun recht.

Ik neem onvoorwaardelijk aan dat de stellingen welke ik ontwikkel besproken worden; opbouwende critiek kan vruchtbaar zijn.

Ik heb nooit beweerd dat men de ontzaglijke moeilijkheden, waarop al de vervoerders stuiten, in een ommezien zou kunnen oplossen.

Ik vraag dat men mijn voorstellen loyaal en

objectief, zonder vooringenomenheid en buiten alle eenzijdig belang zou onderzoeken.

Vindt men andere formules die het hoogste belang van het land ten minste even goed of beter dienen dan de mijne, dan sluit ik er mij gaarne bij aan.

Maar ik laat den lezer oordeelen of het nog langer mogelijk is te discussieeren als men let op de methodes die meergenoemd Comité aanwendt en waarvan ik hieronder twee typische voorbeelden wil aanhalen.

In zijn pas verschenen brochure staat, op bladzijde 2, naar aanleiding van de voordeelen op het stuk van pensioenen, toegestaan aan het personeel van de Nationale Maatschappij :

« ... Laten wij onthouden dat de voordeelen op het » stuk van pensioenen, toegestaan aan het personeel » der Nationale Maatschappij, waarop wij de aandacht » gevestigd hadden, door den heer Rulot op 30 millioen » per jaar becijferd worden. Daarbij komt, naar hij » zegt, 20 millioen per jaar voor toegevingen op het » gebied der maatschappelijke verzekeringen. Dat is » globaal 50 millioen, d. w. z. twee derde van de » toelage die door de Nationale Maatschappij op het » stuk van pensioenen van den Staat geveerd wordt. » Nochtans is de heer Rulot van oordeel « dat dit » maar luttel baten zou om de groote tekorten van den » Spoorweg doelmatig te dekken. »

Hieronder volgt nu woordelijk hetgeen ik gezegd heb (1).

« Er wordt heel wat gewag gemaakt van de milde » giften die de Nationale Maatschappij aan haar ge- » pensioneerden toekent en men zoekt daarin een der » hoofdoorzaken van het tekort van de Spoorwegen. » Weliswaar is het pensioenregime van de Maatschap- » pij voordeliger dan dat van den Staat, maar het » personeel heeft zich, daarentegen, toegevingen moe- » ten getroosten op andere gebieden, onder meer de » verhooging van de bijdragen van de Kas der Maat- » schappelijke Verzekeringen, de bekorting van de ter- » mijnen van beschikbaarheid vóór pensionneering, het » aandeel van het personeel in de uitgaven voor dok- » tersverpleging en geneesmiddelen enz. Al die bepa- » lingen samen wegen ruim op tegen de door het statuut » der pensioenen verleende voordeelen.

» Die voordeelen bedragen circa 30 millioen per jaar; » de toegevingen op het gebied der maatschappelijke

(1) Brochure « Hoe de vervoercrisis kan verholpen worden » uitgegeven door de N. M. B. S. (bladzijde 13).

» verzekeringen worden geraamd op 20 miljoen. Men » zal moeten bekennen dat dit maar luttel baten zou » om de groote tekorten van den Spoorweg doelmatig » te dekken. »

De minst ingewijde lezer zou aan dien tekst slechts een enkele uitlegging kunnen geven : de aan het personeel toegekende pensioenvoordeelen bedragen 30 miljoen, waarvan de toegevingen moeten *afgetrokken worden* die er van vergegd werden, d. i. 20 miljoen; blijft 10 miljoen. Het Scheepvaartcomité trekt ze niet af, maar telt ze er, integendeel, bij.

Op bladzijde 16 van zijn brochure, schrijft het Comité :

« Wij vragen ons te vergeefs af waarin de voorgestelde organisatie zal verschillen van de gelijksoortige » nazistische organismen (1) of van de Sovjetarbeidersgemeenschappen. »

En de verwijzing (1) luidt :

« De heer Rulot verwijst trouwens uitdrukkelijk naar » het Deutsche voorbeeld. »

Onnoodig te zeggen hoe verfoeilijk een dergelijke verdachtmaking is.

Men heeft trouwens, in sommige kringen, de gelegenheid niet laten ontglippen het Comité op dien weg te volgen. Zoo schrijft de « Lloyd Anversois » van 27 Maart l.l., naar aanleiding van de door het Nationaal Comité tot Verdediging der Binnenscheepvaart uitgegeven brochure, woordelijk :

« De schrijver van de brochure ontleedt het plan » « Grondslagen voor een Coördinatie der Vervoermiddelen », voorgesteld door den Directeur-Generaal van de N. M. B. S., waarin deze de oprichting voorstaat » van gewestelijke syndicaten en van landsbonden voor » wegvervoerders en schippers, met verplichte aansluiting naar Duitsch en Russisch model. Zulks zou neerkomen op etatisatie, immers die verbonden zouden » moeten luisteren naar den Hoogen Raad van het Verkeerswezen, een vriend van de N. M. B. S. »

Welnu, laten wij even nagaan wat ik gezegd en geschreven heb.

In de brochure « Hoe de Vervoercrisis kan verholpen worden », uitgegeven door de Nationale Maatschappij, komt op bladzijde 19, volgende tekst voor :

» Eindelijk, beschuldigt het Nationaal Comité er mij » van, toen ik over het buitenland sprak geen woord » te hebben gerept over de verkeerspolitiek gevoerd door » Duitschland, waar de algemeene gegevens van het » vraagstuk meer gelijken op de onze. »

» Het Nationaal Comité voegt er zelf aan toe :

« Het Reichverkeersministerium heeft er in den laatsten tijd herhaaldelijk op gewezen dat een gezonde

» verkeerspolitiek de harmonische ontwikkeling vereischt van alle verkeersmiddelen zonder voorrechten » of bijzondere gunsten voor een daarvan. »

« Het Nationaal Comité leze maar eens aandachtig » den zin dien het opgesteld heeft en het zal bevinden » dat de Spoorweg in België niets anders vraagt dan » de toepassing van de Deutsche politiek in verkeerszaken die het Nationaal Comité verdedigt.

« *Harmonische ontwikkeling van alle verkeersmiddelen* » beteekent niet ondoordachte ontwikkeling, » integendeel.

« *Zonder voorrechten of bijzondere gunsten voor om't even welk vervoermiddel* » is juist het tegenovergestelde van wat in België bestaat. »

Ik ben het dus niet die het eerst het Duitsch voorbeeld aangehaald heb; ik betrok er Duitschland slechts bij nadat het Nationaal Comité voor de Binnenscheepvaart mij verweet er niet over te reppen.

In de brochure van de N. M. B. S. kan men, bovendien, op bladzijde 30 lezen :

« De rondom ons gelegen landen zijn bepaald den » weg van de verwezenlijkingen opgegaan. Het weze » nu Duitschland, Frankrijk, Zwitserland of Nederland, » waar het vraagstuk zich met dezelfde scherpte als bij » ons opwierp, de Regeeringen beijveren zich om de » kwestie op te lossen op den grondslag van de beginselen die hiervoren zijn uiteengezet. »

Vervolgens, op bladzijde 36 :

« De « Société du Canal du Hainaut » legt den nadruk » op de in het buitenland ten behoeve van de vaarwegen uitgevoerde werken. Naar aanleiding hiervan » haalt zij Duitschland, Rusland, de Vereenigde Staten » en Nederland aan.

» Op dit gebied moet men de landen onderling niet » vergelijken; de omstandigheden zijn dezelfde niet, en » wat aanbeveling verdient of zich opdringt in een bepaald land, kan nadeelig zijn voor de economie van » een ander. In dit verband hebben wij Nederland genoemd, waar de gedaante van den grond en de belangrijkheid van de stroomen een naar den waterweg » georiënteerde politiek rechtvaardigen. Onze burens zijn » dus logisch wanneer zij de bedrijvigheid van hun » spoorwegen beperken. »

Eindelijk, op bladzijde 49 :

« Het komt er in de allereerste plaats op aan het » vervoer over den weg en te water een eigen gezagsorganisme te geven, dat werkelijk de belangen van » al zijn ondernemers vertegenwoordigt. In navolging » van wat in Duitschland bestaat en van wat de nieuwe » Fransche en Zwitsersche wetgevingen voorzien, stellen wij voor de beroepsvervoerders — de eenigen die » zouden gemachtigd zijn vervoer voor anderen uit te voeren — te verplichten zich aan te sluiten bij een » Landsbond, waarvan de leiders onder de aangeslotenen gekozen en door dezen benoemd zouden worden. »

Commentaar overbodig.

N. RULOT.

I. - DE « GRAND CENTRAL BELGE »

door LIONEL WIENER

DE « Grand Central Belge », dien wij hieronder met de beginletters G. C. B. aanduiden, was feitelijk slechts een organisme dat drie netten exploiteerde die door hun concessionarissen de Spoorwegcompagnieën « Entre-Sambre-et-Meuse », « Est Belge » en « Anvers-Rotterdam », in 1863-1864 samengevoegd werden om een soort van vervoermaatschappij te vormen.

De exploitatie van de lijnen beheerd door de maatschappijen « Anvers-Rotterdam » en « Est Belge » was reeds samengesmolten geworden bij een akte van 28 Januari 1863, met inwerkingtreding op 1 Januari 1864. Benevens haar eigen lijnen, werd door beide maatschappijen de pacht medegebracht der door de « Sté des Ch. de fer du Nord de la Belgique » (117 km.) geëxploiteerde lijnen. In een tweede stadium, moesten beide maatschappijen volledig samensmelten en daartoe zouden de statuten onmiddellijk worden ingestudeerd door een gemengd comité, dat de toestemming van de Regeering moest verkrijgen. Er werd voorzien dat andere spoorwegen naderhand tot de groepeerings zouden kunnen toetreden.

Van 1 Juli 1864 af, sloot de « Sté des Ch. de fer d'Entre-Sambre-et-Meuse » zich bij beide andere maatschappijen aan, in plaats van bij de « Sté des Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois » waarmee onderhandelingen gevoerd werden, die echter afsprongen. Geen enkele andere maatschappij sloot zich later bij de stichtsters aan, ofschoon exploitatieverdragen gesloten werden met andere compagnieën.

Voor de verdeling der winst, werd de « Compagnie Entre-Sambre-et-Meuse », welke het laatst toetrad, op een anderen voet behandeld dan beide andere maatschappijen. Zij zou op de samengevoegde ontvangsten een jaarlijksche rente heffen van 1.035.000 frank, die na het vervallen van den rentewaarborg van den Staat tot 850.000 frank zou worden verminderd. Aldus schadeloos gesteld, zouden de twee andere maat-

schappijen het overschot deelen tot een beloop van 428.000 frank, in een opklimmende verhouding voor « Anvers-Rotterdam » en in een afdalende voor den « Est Belge » tot en met 1874 (1). Van dan af zou de verdeling, die 0,556 voor de eerste en 0,444 voor de tweede zou bedragen, onveranderd blijven. Het overschot der winst zou onder de drie oprichtende compagnieën naar een vaste verhouding verdeeld worden (2).

Reeds in 1865, knoopte de Regeering met den « Grand Central Belge » onderhandelingen aan met het oog op het overnemen van de lijn mits betaling van een veranderlijke jaarrente (3). Maar vreezende een precedent te scheppen waarop minder goed ingerichte netten zich zouden kunnen beroepen, zag de Regeering van haar naastingsplannen af, tot de uitvoering waarvan pas meer dan 30 jaar later werd overgegaan.

Het aldus gevormd net bestond uit een groote dwarslijn Zuid-Noord van Frankrijk tot Nederland alsmede één en later twee lijnen van Antwerpen naar Duitschland, door Limburg, en bovendien talrijke kleinere lijnen. Het moest aldus een aanmerkelijk percentage spoorwegen op vreemd grondgebied omvatten : 7 km. in Frankrijk, 177 in Nederland en 35 km. in Duitschland. Daardoor kreeg het een internationale beteekenis, die geen andere Belgische Spoorweg buiten dien van den Staat bezat.

Wegens de moeilijkheden om een volledige fusie te bekomen van maatschappijen die zoo erg verschillende concessies exploiteerden en waarvan het kapitaal uit effecten van zoo uiteenlopenden aard bestond, werden, op advies van de

(1) In 1864 waren de verhoudingen respectievelijk 0,469 en 0,531, 0,532 en 0,468 in 1868, en sindsdien schommelden ze met 0,004 per jaar.

(2) Hieronder die percentages :
0,467 voor « Anvers-Rotterdam » ;
0,372 voor den « Est Belge » ;
0,161 voor den « Entre-Sambre-et-Meuse ».

(3) Gelijk aan de halve bruto-ontvangst van het laatste dienstjaar. Ze moest echter, in den loop van zeven jaar, verhoogd worden met 25 % van de netto-ontvangst, die tot grondslag van de overeenkomst gediend heeft.

Regering, alleen de exploitaties samengesmolten, wat in 1869 bekrachtigd werd.

Buiten de lijnen waarvan zij de concessie genoten, had ieder van de samenstellende compagnieën zich de exploitatie verzekerd van de spoorwegen van andere maatschappijen. Wij moeten ze dus eveneens onderzoeken. Maar, om in dien warboel orde te brengen, zullen wij afzonderlijk, en van hun oorsprong af, ieder van de samenstellende compagnieën van den « Grand Central » bespreken, en vervolgens de exploitatie van het vereenigd net behandelen. Van de maatschappijen waarvan de exploitaties werden overgenomen of samengesmolten, zullen wij het historisch verloop beknopt schetsen naar gelang ze aan de beurt komen. Zulks laat ons toe achtereenvolgens te onderzoeken :

A. — LA SOCIÉTÉ DU CHEMIN DE FER D'ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE (opgericht in 1845).

B. — LA SOCIÉTÉ DE L'EST BELGE (opgericht in 1859 door fusie van):

- a) De *Société du Chemin de fer Morialmé-Châtelineau* (1853) en
- b) De *Société du Chemin de fer Louvain-Charleroi* (1852).

C. — DE SPOORWEGMAATSCHAPPIJ « ANVERS-ROTTERDAM » (1852) :

- c) De *Spoorwegmaatschappij Lier-Turnhout* (1853),
- d) De *Spoorwegmaatschappij van Noord-België* (1861).

D. — DEN « GRAND CENTRAL BELGE » :

- e) De *Spoorwegmaatschappij Aix-la-Chapelle-Maestricht*.

Kortheidshalve, hebben wij veelal het woord « Maatschappij » uit den titel der compagnieën weggelaten. Zoo wordt Spoorweg « Anvers-Rotterdam » of eenvoudiger « Anvers-Rotterdam » geacht de « Spoorwegmaatschappij van

Antwerpen naar Rotterdam » aan te wijzen. Bovendien zullen wij voor de eigennamen de huidige spelling gebruiken en voor de afstanden de kilometreering van toenmaals of van thans, desverreicht met opgave van de kilometreering die men heeft moeten gebruiken.

1. A. — DE SPOORWEG « ENTRE-SAMBRE-ET-MEUSE ».

De streek tusschen Charleroi en de Fransche grens, welke door dien spoorweg moest bediend worden (zie fig. 5), was rijk aan groeven, aan ijzer- en looderts en bezat talrijke metaalfabrieken. Die spoorweg moest dus worden aangevuld met nijverheids- en mijnverbindingssporen, wat hem tot een waar net — een der zeldzame van het land — zou doen uitgroeien. Kon hij zelfstandig bestaan dank zij den afzet van producten naar Frankrijk, dan kon hij tevens dienen voor den doorvoer, op voorwaarde overeenkomsten te sluiten met lijnen welke er naar het Noorden mee aansloten. Ondanks die voordeelen, beleefden weinig spoorwegen een zoo moeilijke ontwikkeling. Aangevraagd sinds 1825, werd pas in 1836 een eerste concessie toegestaan. Ze omvatte

reeds een hoofdstam tusschen Samber en Maas en vertakkingen naar Morialmé, Florennes en Couvin. Maar reeds in 1837 werd de concessie ingetrokken... en hetzelfde jaar opnieuw aan dezelfde concessionarissen toegewezen. De « Société du Chemin de fer de la Sambre à la Meuse » werd in 1838 opgericht om ze te exploiteeren... en in 1839 ontbonden.

Ten slotte was het weer een Engelsche maatschappij, in 1845 opgericht door de nieuwe concessionarissen W. P. Richards en Co onder den naam « Chemin de fer de l'Entre-Sambre-et-

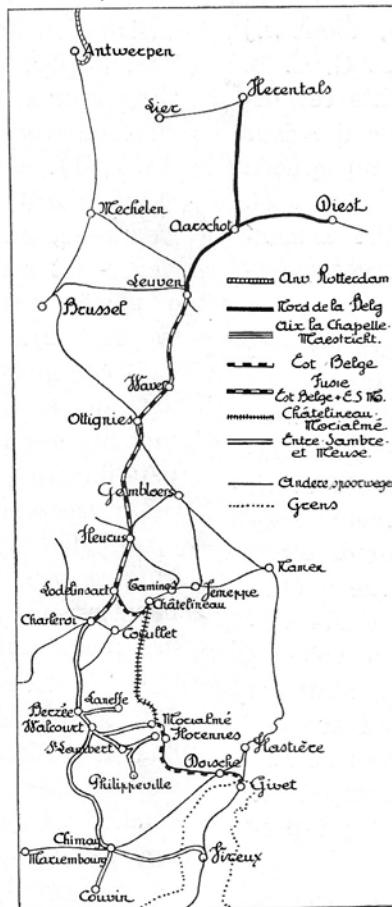


Fig. 5. — Net van den Spoorweg « Entre-Sambre-et-Meuse » en van den « Est Belge ».

Meuse », die de hand aan het werk sloeg (1).

Er heerschte toen in Engeland een ware geestdrift voor de Spoorwegen; ze werden lichtzinnig gefinancierd en vaak ging men onhoudbare verbintenissen aan. Zoo had de Maatschappij, ofschoon de werken in 1849 moesten voltooid zijn, in 1848 slechts 42 van de geconcessioneerde 100 km. aangelegd en waren haar midelen uitgeput. Men moest herhaaldelijk de termijnen verlengen, de Maatschappij ontheffen van den aanleg van vertakkingen en haar zelfs een rentwaarborg toekennen voor de overige lijnen. Aldus slaagde zij er in het net tegen 1854 te voltooien.

Intusschen was het aanvankelijk kapitaal van 620.000 £, wat toentertijd 15.500.000 frank uitmaakte, aangegroeid tot een bedrag van 37 miljoen 816.197 frank.

De hoofdlijn van 63 km. van Marchienne-au-Pont tot aan de Fransche grens, over Silenrioux en Mariembourg, werd met 1.840 meter verlengd tot voorbij Vireux, waar zij aansloot met den (Franschen) « Ch. de fer des Ardennes » (2). In den beginne moest Charleroi bediend worden door een vertakking, die, zooals men had moeten verwachten, het uitgangspunt van de hoofdlijn is geworden.

Het voltooid net had een lengte van 107 km., waarvan enkel 12 met dubbel spoor.

	Km.	Datum van opening voor het verkeer.
Charleroi-Walcourt	22	27-11-1848
Walcourt tot aan de grens	39	1852-1854
Van de grens tot Vireux	2	15-6-1854
Vertakkingen :		
Berzée (20 ^e km.) (3)-Laneffe	6	27-11-1848
Walcourt (23 ^e km.)-Morialmé	12	27-11-1848
Walcourt - Saint - Lambert - Florennes (4)	15	1853-1854
— Froidmont-Philippeville	5	1854
Mariembourg (48 ^e km.)-Couvin	5	1854

(1) Door een overeenkomst van 27 Maart en bij K. B. van 28 Maart 1845, werd de Spoorweg toegewezen aan A. W. Richards and Co, die hun rechten op de Maatschappij, welke zij opgericht hadden, overdroegen bij een akte van 3 April 1845 (K. B. van 12 April). Geen 15 dagen waren verlopen sinds den datum van de concessie tot bij het verschijnen van het K. B. waarbij de oprichting van de maatschappij goedgekeurd werd. Er was wel haast bij!

(2) De maatschappij had de concessie voor het Fransche baanvak verkregen bij een ordonnantie van 8 Maart 1845, bekrachtigd bij een akte van 29 Maart.

(3) Afmeting te rekenen van Charleroi.

(4) Bij wijze van uitbreiding, verkreeg de Cie, bij K. B. van 1 Maart 1846, de concessie voor het verlen-

Op 1 Juli 1864 werd een overeenkomst gesloten met de groep der spoorwegen van den « Est Belge » en « Anvers-Rotterdam » en werd besloten de exploitatie gemeenschappelijk te maken, onder de benaming van « Grand Central Belge ». Het net van den « Entre-Sambre-et-Meuse » werd overgenomen, maar de maatschappij nam geen deel aan het beheer en had geen enkele verplichting tot financiering van de lijnen die nog zouden kunnen worden aangelegd. Haar toestand verschilde, in die twee opzichten, van dien der andere deelgenooten.

1. B. — DE COMPAGNIE VAN DEN « EST BELGE ».

De « Société anonyme des Chemins de fer de l'Est Belge » werd op 23 Maart 1859 opgericht door de fusie van twee oudere maatschappijen, die beide een zestal jaren vroeger gesticht werden, namelijk die van den spoorweg Morialmé-Châtelineau en die van den spoorweg Charleroi-Leuven. De eerste bezat een lijn die volkomen overeenkwam met de hoofdlijn van den « Entre-Sambre-et-Meuse »; de tweede verlangde ze beide zoover zij kon naar het Noorden toe.

a) De Spoorweg Morialmé-Châtelineau werd geconcessionneerd in 1853 (5) en hetzelfde jaar werd een naamlooze vennootschap opgericht. Hij verving den spoorweg welke door « Entre-Sambre-et-Meuse » moest worden aangelegd tusschen Oret en de Samber en door deze maatschappij het jaar te voren werd opgegeven. Er werden 20 km. in dienst gesteld op 14 Juni 1855, maar, omdat de lijn nergens heen leidde, vroeg de Maatschappij, bij wijze van uitbreiding, de concessie voor een verlenging tot aan de Fransche grens in de richting van Givet. Het was haar opvolger, de « Est Belge », die bedoelde concessie verkreeg.

b) De Spoorweg Leuven-Charleroi, over Waver, was veel belangrijker en verlangde den vorigen. Zooals het meerendeel der door Engelsche groepen gevraagde concessies, was hij het

gen van de lijn tot aan de Maas alsmede die voor een bijvertakking van Oret naar de Samber. Louter ontworpen met defensiedoeleinden, werden die vertakkingen nooit aangelegd en werd de Maatschappij, in 1852, van de verplichting ze aan te leggen ontheven.

(5) Concessie verleend op 23-6-1853 aan de heeren E. Dorlodot en F. Spitaels (K. B. 6 Juli — de concessie werd definitief bij K. B. van 24 Augustus).

De Maatschappij werd opgericht bij een akte van 31 Augustus en bij K. B. van 10-9-1853.

uitvloeisel van een kanaalconcessie waarvan de heer Tarte een spoorweg wilde maken. Om zijn concessie van 21 Maart 1845 te exploiteeren, richtte hij de « Société anonyme du Ch. de fer de Louvain à Jemeppe-sur-Sambre » op (1).

Een wijziging trad in het tracé op in 1846 en de lijn werd omgeleid over Gembloers. Zij vertakte zich aldaar, eenerzijds, naar Namen en, anderzijds, naar Fleurus en Charleroi in plaats van naar Jemeppe. Een vertakking moest Charleroi met Châtelineau verbinden en de aanleg van het baanvak Gembloers-Jemeppe werd facultatief. Ofschoon dit stel lijnen interessant was, werd de onderneming opgegeven en in 1848 vervallen verklaard.

Een nieuwe concessie werd in 1852 toegestaan aan een groep, gesteund door de Société Générale. Men nam de rechtstreeksche lijn Leuven-Charleroi over en men voegde er slechts één vertakking aan toe, die naar Jumet (2). De overige werden bij andere spoorwegen opgenomen, sommige er van zelfs in de hoofdlijnen van het land (3). De Maatschappij die hetzelfde jaar opgericht werd (4), verkreeg, in December, concessie voor een reeks nijverheidsverbindingsspooren (5) en voltooide haar net in 1855.

In betere handen dan haar voorgangster, gaf

zij er zich rekenschap van dat haar kansen op succes zouden toenemen door haar lijnen naar het Noorden en naar het Zuiden uit te breiden. In 1857 stelde zij een fusie met de « Sté de Châtelineau-Morialmé » voor. Die poging liep toen spaak, maar werd in 1859 met gunstig gevolg hervat.

DE LOCOMOTIEVEN van den « Entre-Sambre-et-Meuse » geven een teekenend beeld van de toestanden uit dien tijd. Zij werden gebouwd door Engelsche en Belgische constructeurs, waaronder de werkplaatsen John Cockerill te Seraing, die van Couillet en van Régniet-Poncelet, te Saint-Léonard (Luik), reeds voorkwamen. De documenten over den ontwikkelingsgang van de Belgische locomotieven zijn uiterst schaarsch. Het is nochtans van buitengewoon belang even stil te houden bij de merkwaardigste typen, want de Belgische ingenieurs hebben in groote mate bijgedragen tot de verbetering der locomotief. Wij zullen voor elke Compagnie de belangrijkste aanwijzen. Gelukkig heeft de « Grand Central » een bijna volledige verzameling van haar locomotieven in een album vereenigd. Wij zijn er in geslaagd deze inlichtingen aan te vullen door een ruim gebruik te maken van de documentatie van den heer Albert Jac-

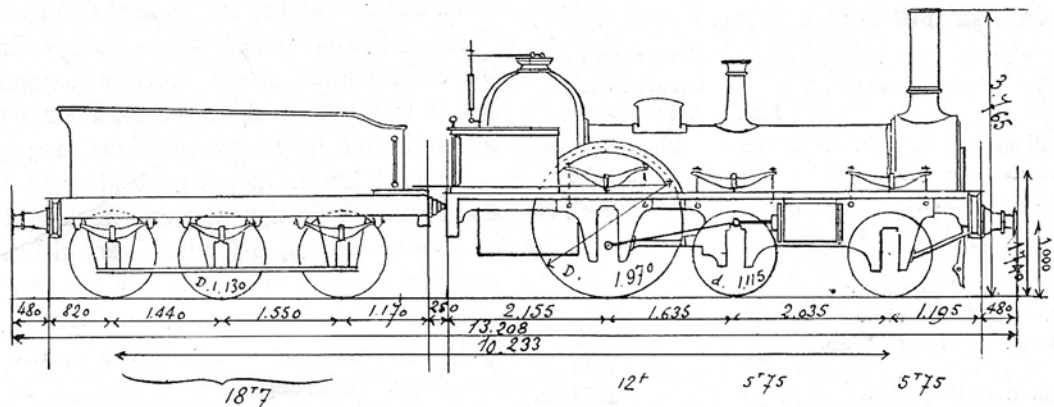


Fig. 6. — Locomotief voor reizigerstreinen van de Spoorwegmaatschappij « Entre-Sambre-et-Meuse » (reeks 7 tot 9) gebouwd in 1847 door de fabrieken Cockerill en Saint-Léonard.

(1) Bij een overeenkomst van 29-3-1845 en bij het K. B. van 27 Mei, werd de concessie toegewezen aan X. Tarte en Co. Het tracé liep over Gembloers en volgde afwaarts de vallei der Arnoz. Er moesten vertakkingen naar Vertrijk en naar Diest worden aangelegd.

De Maatschappij werd opgericht bij een akte van 2-8-1845 (K. B. van 27 dito).

(2) Voor de spoorwegen Leuven-Waver en Charleroi-Waver werd concessie verleend aan F. Spitaels en Co. (Overeenkomst van 18 Februari, K. B. van 24 Maart 1852.) Zij kregen van de Regeering de door de verval-

len maatschappij aangekochte terreinen en uitgevoerde werken, mits betaling van 600.000 frank schuld.

(3) De vertakking Charleroi-Châtelineau maakt deel uit van de groote lijn Charleroi-Namen; die van Gembloers naar Namen behoort tot de lijn naar Luxemburg. Gembloers-Jemeppe werd door den Staat aangelegd en Gembloers-Fleurus werd in de concessie voor den spoorweg van Tamines naar Landen opgenomen.

(4) Bij een akte van 26 Maart, K. B. van 31 Maart 1852.

(5) Overeenkomst van 17 December, K. B. van 23 December 1852.

quet en door een groot aantal van zijn teekeningen af te drukken, waarvoor wij hem, evenals de constructeurs trouwens, die zoo bereidwillig waren ons inlichtingen te verschaffen, hartelijk bedanken.

Wij zullen ons hier, evenals in het vervolg,

pelde wielen van 1845 tot 1849 gebouwd door Cockerill. Zij doet denken aan het Norris-type, ingevoerd uit Amerika, dat een tijd van opgang kende; zij had zeer schuine cilinders voor het drijven van de achteras. De druk werd bij de verbouwing van 6 op 7 atmosferen gebracht.

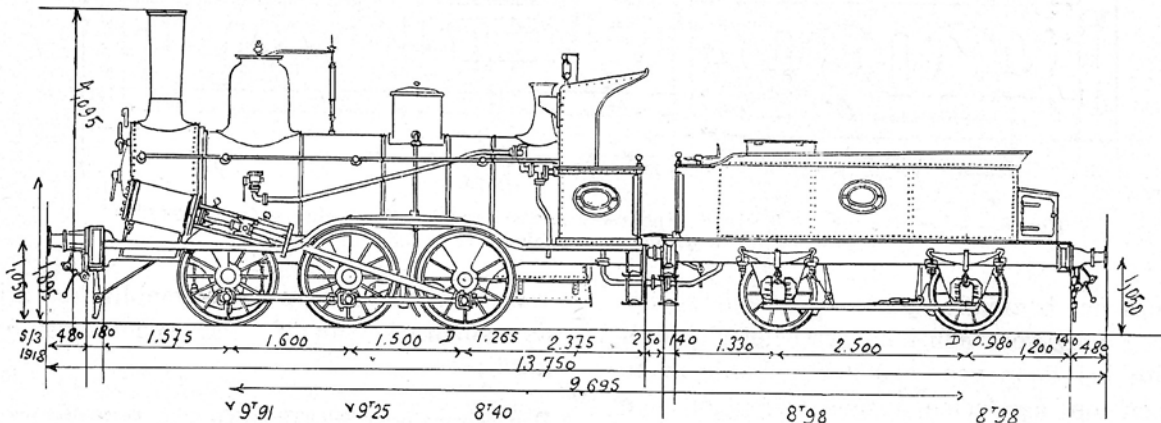


Fig. 7. — Locomotief voor reizigers- en goederentreinen 0-6-0 van de Spoorwegmaatschappij « Entre-Sambre-et-Meuse » (n^o 50), gebouwd door Cockerill in 1845 en verbouwd in de werkplaatsen te Leuven in 1881.

bepalen tot de voornaamste typen die aan de vergetelheid behooren te worden ontrukkt. Om den tekst niet te overladen, zullen wij de aanvullende afmetingen in den vorm van tabellen op bijlagen vermelden. Alle figuren zijn afgedrukt volgens dezelfde verkleining op één honderdste, om te kunnen vergeleken worden.

De eerste locomotieven werden aan de constructeurs besteld volgens een weinig nauwkeurig programma en de leveranciers bouwden de locomotieven naar eigen gewoonte. Eerst later leverden de compagnieën haar eigen plans en bestekken. In een laatste stadium, eindelijk, bestond er, voor het uitwerken er van, nauwe samenwerking onder de ingenieurs van de compagnieën en van de constructeurs.

Fig. 6 is de afbeelding van een locomotief van 1847 van het type « met langen ketel » en met vuurkist « haycock » (hooischelf). De Maatschappij van Oostvlaanderen, eveneens een Engelsche, had insgelijks dergelijke locomotieven, en ook bij de « Cies de Namur à Liège » en « d'Aix-la-Chapelle-Maestricht » waren zij in gebruik. Die welke ons interesseeren hadden vrije wielen van 1 m. 97 en werden door Cockerill en door Régnier-Oury gebouwd. De keteldruk bedroeg slechts 6 atmosferen.

Fig. 7 geeft een goederenlocomotief die het resultaat is van de verbouwing van een locomotief van een reeks met voorbogie en vier gekop-

c) **De Spoorweg « Est Belge ».** — Bij een akte van 23 Maart 1859 (K. B. van 31 Maart) werden de « Compagnies de Chemin de fer de Charleroi à Louvain et de Morialmé à Châtelineau » samengevoegd onder de benaming « Société anonyme de l'Est Belge ». In waarheid was het de « Sté du Ch. de fer de Louvain à Charleroi » waarvan de statuten en de maatschappelijke benaming gewijzigd werden.

Al lagen beide groote verkeerswegen in elkaars verlengde, toch hadden zij geen wezenlijke onderlinge verbinding. Ook hield de Maatschappij zich in de eerste plaats met die gelegenheid bezig en ontwierp zij daartoe een bijvertakking van 5 km. van Lodelinsart naar Châtelineau, waarvoor nauwelijks twee maand na de oprichting, bij koninklijk besluit, concessie werd verleend. Tevens, en met het doel zich het verkeer over langen afstand toe te eigenen, trachtte zij uitbreiding te zoeken naar het Zuiden toe, in de richting van de Fransche grens en naar het Noorden in de richting van Antwerpen en Rotterdam.

Op 28 April 1860, verkreeg zij de vroeger door de « Sté de Morialmé-Châtelineau » gevraagde concessie voor een verlenging naar de Fransche grens in de richting van Givet, die zich aldus op 50 km. van Charleroi bevond. De Fransche « Chemin de fer des Ardennes », die bij het aanleggen der lijn evenveel belang had, belastte

<i>Chemin de fer de l'Etat:</i>			
Aarschot - Diest (Staats - spoorweg)	Km.	Concessies verleend in :	Voor het verkeer geopend in :
.	17	1860	

Met het doel haar net nog uit te breiden, werd door de Compagnie een politiek van samensmelting nagestreefd. Een K. B. van 11 November 1863 bezegelde de fusie van de Spoorwegmaatschappijen « Est Belge » en « Anvers-Rotterdam » (1) en voorzag dat de vereenigde maatschappijen eventueel den « Ch. de fer Liégeois-Limbourgeois » zouden mogen inlijven, waarmee onderhandelingen waren aangeknoopt, die trouwens afsprongen. Het net had op dit oogenblik een ontwikkeling van 306 km.; het zou het daarbij niet laten.

Een nieuwe overeenkomst afgesloten op 30 Maart 1864 (2), zou een nog grootere betekenis hebben. De spoorwegen « Est Belge » en « Anvers-Rotterdam » kregen een derden deelgenoot, de « Sté d'Entre-Sambre-et-Meuse » en gingen over tot de gemeenschappelijke exploitatie van hun drie netten onder den naam van « Grand Central Belge ». Ieder der drie samenstellende maatschappijen bleef niettemin bestaan.

Een nieuw verdrag (van 17 Augustus 1871) (3) zou dien toestand wijzigen door de for-

(1) De akte tot oprichting dagteekent van 28 September daaraan voorafgaand.

(2) K. B. van 24 Juni 1864.

(3) K. B. van 20 Februari 1872.

faitaire vergoeding te vervangen door een aandeel in de winst van den « Grand Central » (4). Beide Compagnieën zouden echter rechtstreeks tusschenkomen bij het financieren van de nieuwe aan te leggen lijnen.

DE LOCOMOTIEVEN VAN DEN « EST BELGE » hebben een iets hogere trekkracht dan die van de vroegere typen. Fig. 8 is de afbeelding van een locomotief met loopas en twee koppelassen, in 1855 door Wilson te Birmingham gebouwd, die de kenmerken van die firma draagt: licht buitenframe, versiering met groeven van den mantel van den stoomdom en van de ventielzuil welke zich bevond op de vuurkist, een diepe vuurhaard tusschen de assen. Een groot aantal andere exemplaren van dat type werden zoowel in Engeland als in België gebouwd. De keteldruk bedroeg 6 atmosferen.

Fig. 9 is een locomotief 4-4-0 van het Norrissoort, tweede bewerking op een veel grootere schaal van een reeks van den Spoorweg Châtelineau-Morialmé, met overstekende vuurkist. Gebouwd door de fabrieken Couillet in 1855-1856; andere locomotieven van dit slag werden gebouwd door de fabrieken Cockerill.

(4) Deze werd berekend door van de bruto-ontvangsten de pacht van de geëxploiteerde lijnen en diverse andere lasten af te trekken, inclusief die van den « Entre-Sambre-et-Meuse ». Vervolgens werd het overschot verdeeld op den voet van ongeveer 45 % voor den « Est Belge » en 55 % voor « Anvers-Rotterdam », die aansprakelijk was voor de exploitatie der lijnen.

NOORD-ZUIDVERBINDING

Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid

DE Noord-Zuidverbinding vereischt te Brussel-Zuid dezelfde werken als te Brussel-Noord.

Men moet :

1° het baanlichaam ongeveer 6 meter verhoogen;

2° de reizigersperrons ongeveer 150 meter naar Vorst toe verschuiven.

Grondwerken, sporen, seinen, kunstwerken.

Het opgehoogde baanlichaam moet eenerzijds aangesloten worden met de Verbinding boven het wandelpleintje van het Grondwetplein en de metalen brug van de Zuidlaan, waarvan de bouw

vóór den oorlog aangevat werd en die gedurende een kwarteeuw onvoltooid bleven.

Het moet, anderzijds, met de te behouden bestaande sporen verbonden worden nabij de spoorbaan die Cureghem met de lijn naar Charleroi verbindt.

Men zal van die ophooging gebruik maken om de voetbrug van de Theodoor Verhaegenstraat te vervangen door een breede onderbrugging met een opening van 18 meter. Aldus zal een gemakkelijke verkeersweg ontstaan tusschen de gemeenten Sint-Gillis en Anderlecht, die aan weerszijden van den spoorweg liggen.

(Zie vervolg bladz. 15.)

« POSTCOLLO »

DOET het woord « postcollo » niet onmiddellijk denken aan een brief, die 's avonds in de bus wordt gestoken in een klein plaatsje in de Ardennen en 's anderen daags 's morgens in de woning van den geadresseerde aan de Kust besteld wordt ?

Die vergelijking, welke instinctief wordt gemaakt, houdt ook werkelijk steek, want het « postcollo » wordt even gemakkelijk en snel naar den geadresseerde toegezonden als een brief.

In de meeste landen heeft hetzelfde vraagstuk de aandacht gaande gemaakt, maar wij gelooven niet dat de oplossing die er voor ge-

vonden werd, overal even gelukkig was als in België.

De inrichting van den Dienst van het « Postcollo » berust in ons land op den spoorweg, in samenwerking met de Posten en de Buurtspoorwegen. Deze drie diensten bieden aldus een mooi voorbeeld van coördinatie.

Het « postcollo » kan in ieder spoorwegstation, evenals in elk postkantoor, aangenomen worden en wordt in het gansche land aan huis besteld.

Een bijzonderheid die deze ongemeen interessante samenwerking in het licht stelt is de volgende : Elke afzender heeft het recht in zijn zending een open mededeeling te sluiten die betrekking heeft op den inhoud van het collo.

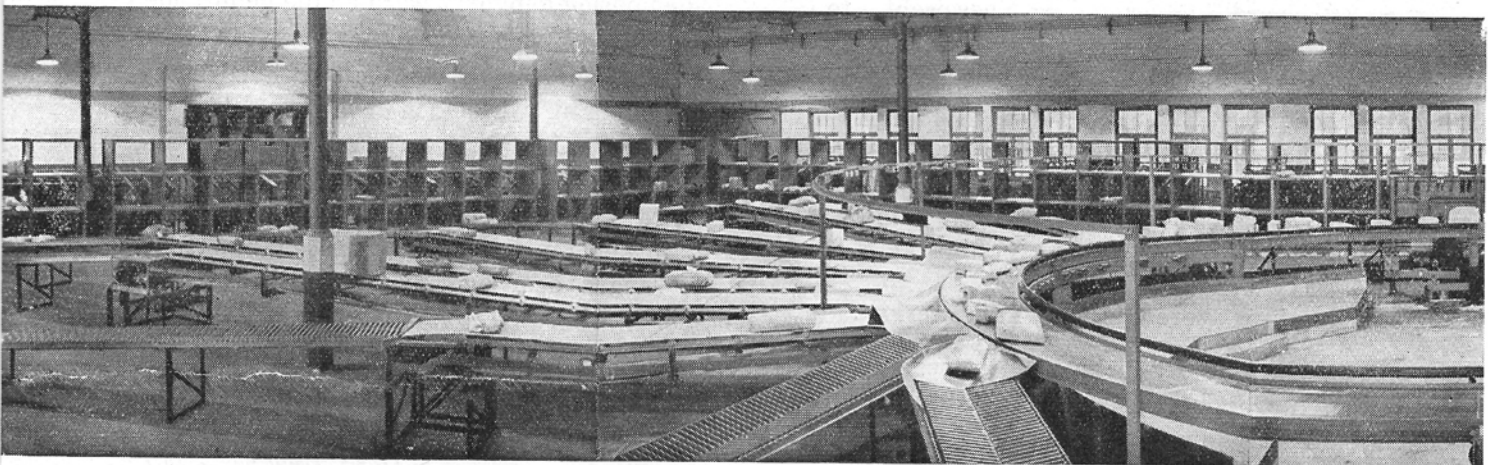
VERVOERBESCHIED.

Het opgelegd vervoerbescheid is uiterst eenvoudig; wij geven er hiernevens een facsimile van.

De afzender hoeft op zijn bulletin enkel zijn naam en adres, alsmede naam en adres van den geadresseerde aan te duiden.

AANNEMING DER COLLI TEN VERVOER.

Zooals hierboven gezegd, worden de postcolli in alle stations van den spoorweg en van den



buurtspoorweg, evenals in alle postkantoren aangenomen.

In de plaatsen waar de spoorweg een besteldienst ingericht heeft, worden de postcolli zonder bijkosten aangenomen, wanneer zij op den doorrit der vrachtauto's en zonder voorafgaande kennisgeving afgegeven worden.

Werd de afhaling speciaal aangevraagd, dan wordt het geringe loon voorzien voor de afhaling, en dat normaal per collo toegepast wordt, verminderd in verhouding met het aantal colli.

VERVOERPRIJS. WIJZE VAN BETALING.

De vervoerprijs voor postcolli werd vastgesteld als volgt, zonder rekening te houden met den afstand :

Colli niet zwaarder dan 3 kg. . . . 5 frank

Colli niet zwaarder dan 5 kg. . . . 6 frank

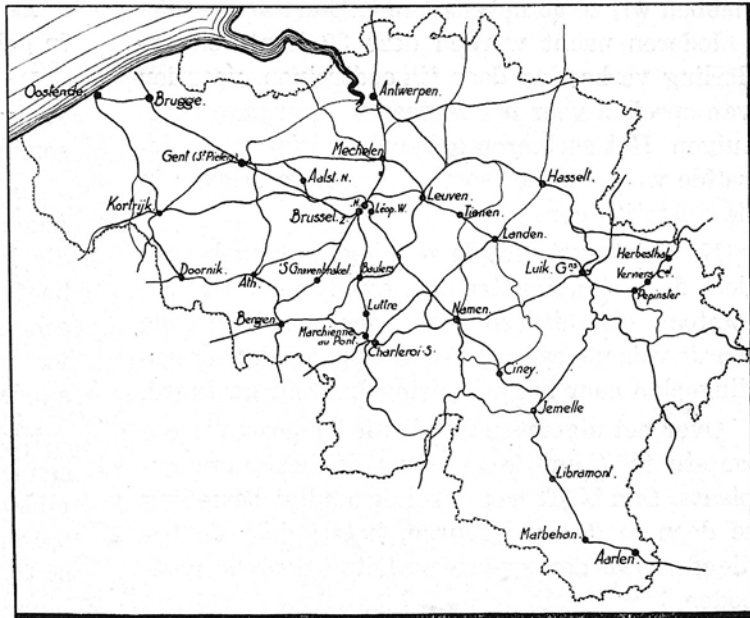
Geldt het colli met producten der zeevischvangst, dan worden voornoemde prijzen respectievelijk verlaagd tot 4 en 5 frank.

De betaling der vrachtprijzen geschiedt door middel van zegels die op de verzendingsbulletins behooren te worden geplakt.

VERVOERTERMIJNEN.

De vervoerders verbinden er zich toe elk postcollo daags na de aanneming en vóór 13 uur ten huize af te leveren.

*
**

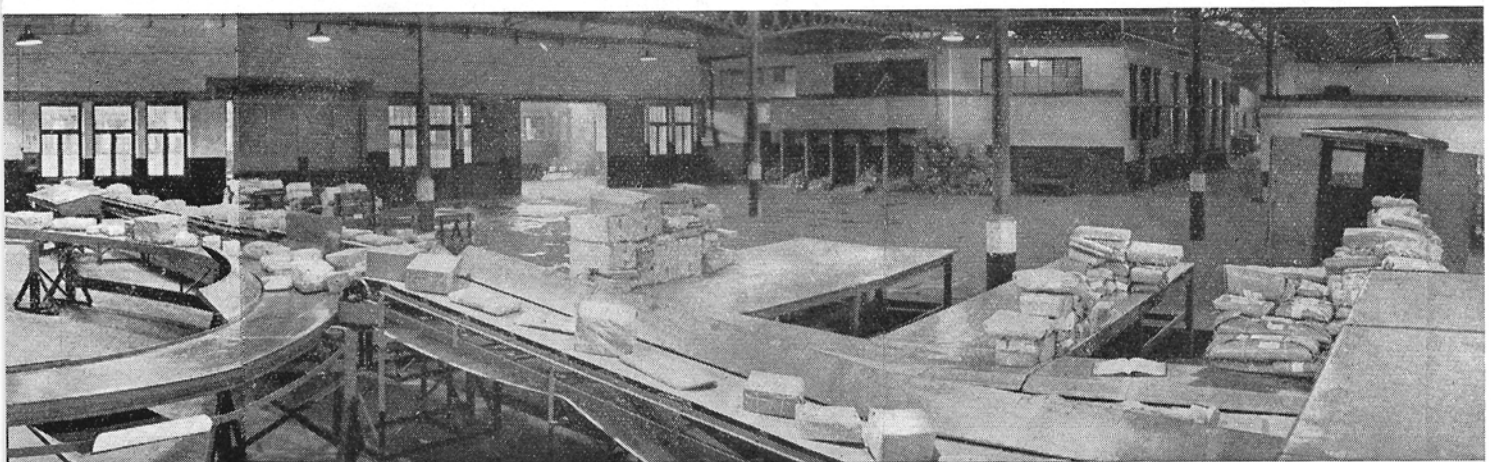


Na aldus het stelsel der postcolli in zijn groote trekken te hebben uiteengezet, dienen wij nog enkel de organisatie te beschrijven die aan de vervoerdersgemeenschap toelaat zich van de door haar aangegane verplichtingen te kwijten.

Schematisch kan die organisatie bepaald worden als volgt :

Na de aanneming, worden de colli die van de postkantoren komen, volgens een vastgesteld verzendingsplan naar een verzamelkantoor gestuurd. Vooraf krijgen zij een teeken, dat het uitdeelingkantoor en den uitdeelingsector aanduidt, waarover hierna gesproken wordt.

Op gansch het grondgebied bestaan 32 verzamelkantoren. Ter voorlichting van onze lezers,



hebben wij ze op nevenstaande kaart aangeduid.

Iederen nacht worden deze 32 kantoren onderling verbonden door ijlgoedtreinen, voorzien van speciaal voor het sorteeren ingerichte voertuigen. Het sorteeren gebeurt onderweg, op dezelfde wijze als het sorteeren van de brieven in de postrijtuigen.

Na ontvangst van de zendingen, aangebracht door de verbindingstreinen, treedt elk verzamelkantoor als uitdeelingskantoor op. Elk collo wordt volgens een per sector opgemaakt verzendingsplan naar het afleveringskantoor gestuurd.

Over het algemeen bereikt ieder postcollo ten laatste te 7 uur 's morgens de bestemmingsplaats. Dan blijft nog enkel de aanhuisbestelling te doen in de morgenuren, hetzij door de bedienden van den spoorweg, hetzij door de postboden.

Voor de verzameling en de uitdeeling der colli wordt gebruik gemaakt van jutezakken. Van zodra ten minste vijf colli gezamenlijk verzonden worden, wordt een zak gebruikt.

Voor het vervoer van breekbare colli die niet in zakken kunnen geplaatst worden, worden bijzondere lichte metalen manden gebruikt. Het geraamte daarvan bestaat uit stalen pijpen bekleed met een licht vlechtwerk van ijzerdraad. Elke mand die slechts 6 kg. weegt, kan 175 dm³ colli bevatten, met een gemiddeld gewicht van 35 kg.

Er zijn thans 10.000 zakken en 1.400 manden in gebruik.

De belangrijkheid van de behandelingen in sommige stations heeft het noodig gemaakt passende sorteerinrichtingen te voorzien.

In het station Brussel (Zuid), waar dagelijks nagenoeg 1.200 colli verwerkt worden, namelijk die komende uit de Brusselsche agglomeratie, heeft de Nationale Maatschappij een mechanische sorteerinrichting in gebruik gesteld, waarvan de buitengewoon origineele opvatting de aandacht der technici stellig verdient.

Het hoofdbestanddeel van deze inrichting is een metalen ring, die maar aldoor draait. Door middel van transportriemen worden de colli van buiten aangevoerd en op den ring gebracht. De met den sorteerdienst belaste bedienden staan binnen den ring en laten de colli op andere transportriemen glijden, die ze naar vakkasten voor de verschillende bestemmingsgroepen voeren.

*
**

De dienst van het « Postcollo » mag zich, zonder twijfel, over een buitengewonen bijval van wege het publiek verheugen.

Om zich daarvan te overtuigen, zal het, meenen wij, volstaan er op te wijzen dat het aantal verzonden colli dagelijks 24.000 beloopt; dit is meer dan 7 miljoen per jaar.

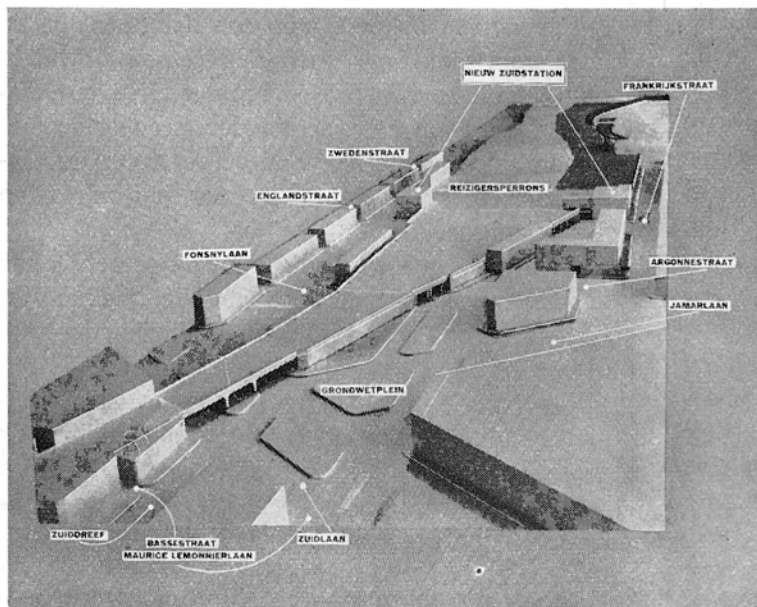


NOORD-ZUIDVERBINDING

Werken tot ophooging van het station Brussel-Zuid

(Vervolg van bladz. 11)

Die verhooging vereischt, evenals te Brussel-Noord, ongeveer één miljoen kubieke meter grondwerk, het opbreken en het wederleggen van ongeveer 50 km. sporen en 300 spoortoe- stellen, het verplaatsen van honderden seinen,



BRUSSEL-ZUID. — Maquette der gezamenlijke werken (gemaakt voordat de studie geheel voltooid was).

van kilometers seinkabels, het oprichten en het uitrusten van verschillende seinhuizen.

Bij die werken komen nog de bouw van de brug der Theodoor Verhaegenstraat, van twee bruggen over de Zenne en van talrijke steunmuren.

Afleiding van de Zenne.

Men heeft, bovendien, besloten gebruik te maken van de werken der Verbinding om de Zenne ter hoogte van de Frankrijkstraat te verleggen.

Op die plaats drong de Zenne diep in de spoorweginstallaties door en vernauwde ten zeerste den doorgang waarlangs de verschillende aansluitende lijnen het station bereiken.

Ook zonder de verwezenlijking van de Verbinding werd de noodzakelijkheid van dat werk erkend, daar de nauwe inrijgang alle rationeele inrichting van de sporen onmogelijk maakte.

Nieuw ontvanggebouw.

Evenals te Brussel-Noord, is een nieuw ontvanggebouw noodig. Het oude gebouw wordt gesloopt en het nieuwe ongeveer 150 meter verder opgericht.

De ingang van het station is voorzien aan den kant der Frankrijkstraat en de uitgang aan den kant der Fonsnylaan.

In- en uitgang worden verbonden door een galerij onder de sporen, waarlangs men toegang krijgt tot de diverse stationsinrichtingen: lokettenzaal, bagageafdeeling en -bewaarpplaats enz.

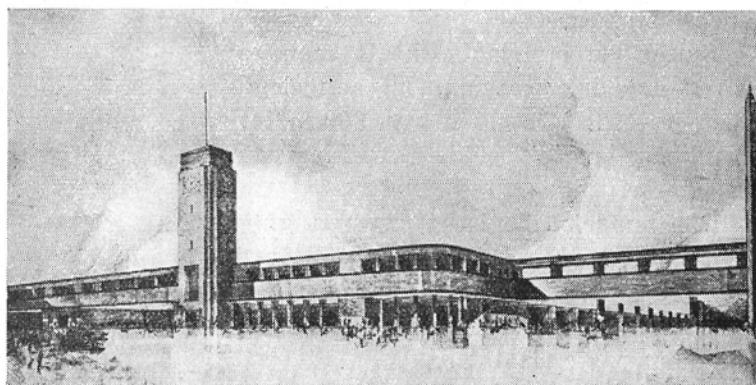
Gansch het station, met uitzondering van den in- en den uitgang, wordt onder de sporen gebouwd en daartoe dienen twee zeer moeilijke problemen te worden opgelost, namelijk dit van de waterdichtheid van het baanlichaam en dat van de geluidloosheid.

Van de lokettenzaal uit heeft de reiziger toegang tot een 20 meter breede gang onder de sporen, voorzien van rollende en vaste trappen naar de perrons.

Achter die gang loopt een open doorgang tot verbinding van de Frankrijkstraat met de Fonsnylaan, langs een onder de sporen aangelegde parkeerplaats voor rijtuigen, taxi's en autobussen.

Ruime lokalen voor den centralen goederendienst (circa 12.500 vierkante meter) zijn voorzien onder de sporen aan den kant der Frankrijkstraat.

Vóór het ontvanggebouw, zal een breede brug worden gebouwd, tot verbinding van den ingang van het station met den uitgang. Onder die brug



BRUSSEL-ZUID. — Aanzicht, van den kant van den uitgang (Fonsnylaan), van het nieuw ontvanggebouw (architecten Blomme en Petit).

is de standplaats voor trams, omnibussen en buurtspoorwegen voorzien.

Eindelijk, heeft men tusschen die nieuwe brug en de brug van de Argonnestraat, dit wil zeggen op het emplacement van het huidig Zuidstationsgebouw, een ruim wandelplein ontworpen in den trant van dat van het Grondwetplein. Aan dit wandelplein komen eventueel winkels.

Nieuwe installaties te Vorst-Zuid.

De Verbinding heeft de verplaatsing van de locomotievenstelplaats noodig gemaakt.

De huidige stelplaats bevond zich immers te dicht bij het station om met het opgehoogde baanlichaam te worden verbonden door middel van een spoor met een aannemelijke helling. Er werd dan ook besloten een nieuwe stelplaats te bouwen te Vorst-Zuid met al de noodige bijinrichtingen.

De oude stelplaats zal worden verbouwd om later te dienen tot bergplaats voor motorwagens.

De nieuwe stelplaats heeft achttien sporen, een oppervlakte van ongeveer 14.000 vierkante meter en kan 150 locomotieven bergen.

Onder de bijinstallaties dienen vermeld : twee draaibruggen voor locomotieven; twee schouwkuilen, 2 aschkuilen met aschlaadinrichting, een installatie voor het laden der brandstof met tremelkuil, een laadtoeren (300 kubieke meter inhoud), een laadstelling, daarna belangrijke hydraulische installaties die den bouw van een nieuwen watertoren met 300 kubieke meter nuttigen inhoud noodig hebben gemaakt.

Daarbij komen nog verschillende gebouwen, seinhuizen en zeer belangrijke spoorinstallaties.

Buiten de stelplaats, heeft men te Vorst-Zuid drie sporenbundels aangelegd met, in totaal, 34 sporen van 300 meter bruikbare lengte voor de uitwijking van reizigersrijtuigen.

Die bundels dienen ter vervanging van :

1° de 18 wijksporen die moesten opgebroken worden voor de oprichting van de nieuwe stelplaats;

2° de talrijke wijksporen die thans te Brussel-Zuid bestaan en na de ophooging van het station niet opnieuw kun-

nen aangelegd worden, uit hoofde van de aan de nieuwe inrichting der spoorinstallaties toegebrachte verbetering.

Zooals elke wijkbundel, hebben de bundels van Vorst-Zuid buiten de oprichting van belangrijke gebouwen, ook den aanleg van talrijke bijinrichtingen vereischt.

Eerst en vooral vereischt de voorverwarming der rijtuigstellen het oprichten van een stookplaats, een buizenet en stoommondningen.

Vervolgens behoeft men een drukluchtinstallatie voor het beproeven der remmen, watermondningen voor het wasschen der rijtuigen, waterkranen voor het voeden der rangeerlocomotieven, elektrische stopcontacten voor het laden der accumulatoren en voor het afstoffen der rijtuigen.

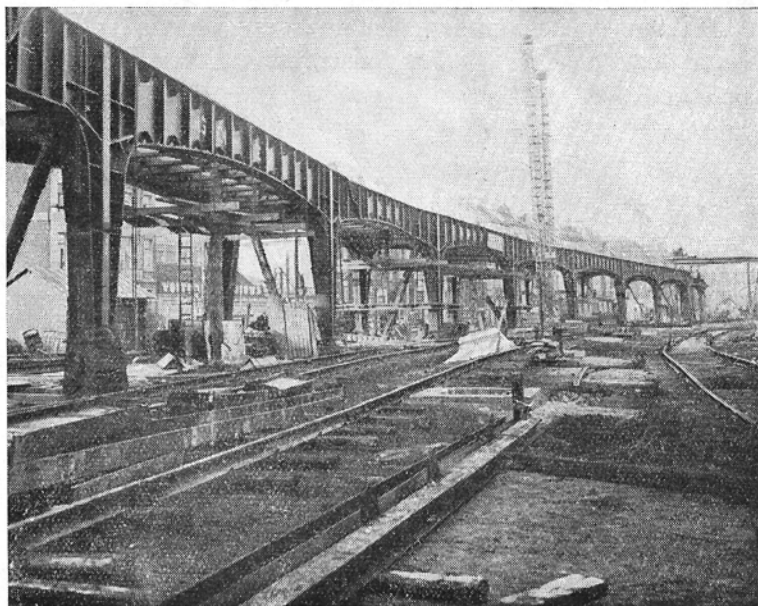
Er is verlichting noodig voor de verschillende gebouwen en voor de sporenbundels; eindelijk, heeft men een zeer kostbare seininrichting noodig.

Kortom, de inrichtingen van Vorst-Zuid (stelplaats plus wijkbundel) beslaan een strook grond van 1 km. lengte bij 200 meter breedte,

Op die ontzaglijke oppervlakte, bleef geen enkele vierkante meter ongebruikt.

Fasen van uitvoering en stand der werken.

Evenals te Brussel-Noord, wordt voor de ophooging van het station de zoogenaamde methode met overlansche strooken toegepast.



BRUSSEL-ZUID. — Goederenloods (kant Frankrijkstraat).
Opstelling van de metalen krukpijlers.

Ter wille van het in stand houden van het wegverkeer op de Koninginnelaan, heeft men te Brussel-Noord, evenwel, het werkgebied in de dwarsrichting moeten indeelen in twee vakken. Te Brussel-Zuid, echter, strekken de werkterreinen van de verschillende fasen zich onafgebroken uit van het eene naar het andere uiteinde van het werkgebied.

De voor de uitvoering van de werken opgelegde voorwaarden zijn dezelfde als te Brussel-Noord, namelijk :

1° behoud van 90 % van het normaal en geregeld verkeer der treinen;

2° behoud van 75 % der exploitatiemiddelen;

3° behoud van 100 % veiligheid van het treinverkeer.

De werken zijn onderverdeeld in vijf groote fasen, op haar beurt ingedeeld in onderfasen en etappen.

Met de eerste fase werd in November 1936 begonnen, tegelijk met de werken te Brussel-Noord en met die van den tunnel der eigenlijke Verbinding.

Tijdens die fase heeft men de Zenne afgeleid, twee bruggen over de Zenne gelegd, verschillende steunmuren gebouwd, werd met de brug van de Theodoor Verhaegenstraat aangevangen en heeft men te Vorst-Zuid de 37 wijksporen voor rijtuigen aangelegd. Die fase is in September 1937 klaargekomen.

Door deze werken, evenals door het opbreken van zes perronsporen te Brussel-Zuid, werd een eerste overlangsche zone vrijgemaakt, waarop de werken van de tweede fase begonnen werden. Ze zijn thans volop aan den gang. Ze omvatten den bouw, onder de sporen, van de lokalen voor den goederendienst, van een gedeelte van de gang voor reizigers met trappen en liften en van een seinhuis dat een van de belangrijkste van Europa zijn zal.

Daarenboven worden grondwerken, werken aan de sporen en aan de seininrichting uitgevoerd. Men voorziet dat, in het begin van het volgend jaar, zes opgehoogde perronsporen en een eerste gedeelte van het stationsgebouw zullen in dienst zijn.

De tweede fase omvat, bovendien, de oprichting van de nieuwe stelplaats te Vorst-Zuid met al de hulpinrichtingen. Die nieuwe stelplaats is thans voltooid en werd op 6 December 1938 in dienst gesteld.

Men hoopt dat al de werken einde 1942 zullen voltooid zijn.

Op dat oogenblik zal het station Brussel-Zuid voorzien zijn van 22 perronsporen, waarvan 18 doorlopende sporen en 4 doodsporen; het zal het belangrijkste Brusselsch station zijn, vermits Brussel-Noord slechts 12 doorlopende perronsporen zal tellen.

DE DEFICITAIRE LIJNEN EN DE MOTORWAGENS

DE Nationale Maatschappij heeft onlangs, op enkele kleine banen van Henegouwen, een nieuw motorwagentype in dienst gesteld, dat, zoodra het verscheen, dadelijk een levendige belangstelling heeft gewekt en bijzonder op prijs schijnt gesteld te worden door de gewone cliënteel van bedoelde banen. Dit is te verklaren doordat deze motorwagens in een frissche kleur gestoken zijn en een overvloedige verlichting en ventilatie, ruime en comfortabele zitplaatsen hebben. Ze komen langzamerhand in de plaats van de treinen die doorgaans samengesteld zijn uit oude rijtuigen met houten bakken, welke, hoezeer de Nationale Maatschappij er ook voor zorgt ze behoorlijk te doen voorko-

men, ja zelfs ondanks sommige pogingen tot verjonging, een nogal poover figuur blijven maken naast de comfortabele en bijna luxueuze metalen rijtuigen die voor het verkeer op de groote lijnen voorbehouden zijn.

Het laat zich dan ook begrijpen dat de nieuwe motorwagens, die in dit opzicht niet moeten onderdoen voor de modernste rijtuigen, de gunst hebben gewonnen van het publiek der kleine banen waarvoor zij bestemd zijn.

*
**

De aanbouw van die wagens staat echter niet alleen in verband met de zorg om, tijdig en geleidelijk, oud en onvoldoende materieel te ver-



Bestuurdersafdeeling.

nieuwen. De indienststelling van deze motorwagens, waarvan een groot aantal binnen zeer korten tijd op tal van kleine banen van het net zullen verschijnen, maakt deel uit van een algemeen programma van nieuwe exploitatie dezer banen.

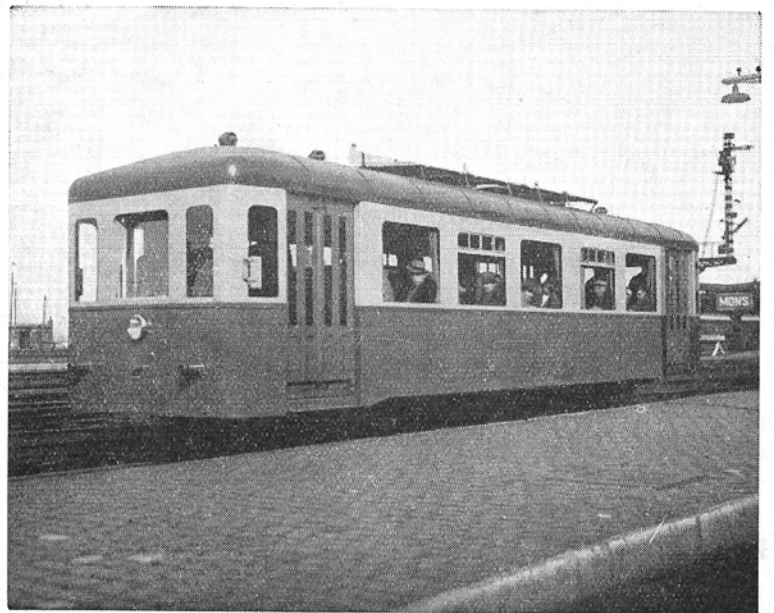
Sinds verscheidene jaren, wordt door de ongebreidelde concurrentie van den Weg en den Waterweg, en tevens door den langdurigen invloed van de slapte in handel en nijverheid, het spoorwegverkeer geleidelijk ingekrompen, en krimpt dan ook de daaraan verbonden ontvangst. Daaruit volgen exploitatietekorten die van jaar tot jaar aangroeien. Verkeers-toeneming zal deze tekorten natuurlijk wel een ietsje doen verminderen. Anderzijds hoopt de Nationale Maatschappij vast de openbare machten eerlang met de billijkheid en het algemeen belang strookende beslissingen te zien treffen door het opheffen of verlichten van de lasten welke thans, ten onrechte, op haar exploitatie drukken, en vooral door het invoeren van de broodnodige coördinatie onder de verschillende vervoermid-

delen waarmee het land ten overvloede is be-
giftigd.

Maar onderwijl moet de Nationale Maatschappij natuurlijk haar toevlucht nemen tot alle middelen waardoor de huidige tekorten kunnen worden besnoeid.

Welnu, zoo men een rekening van ontvangsten en uitgaven voor elke lijn van het net afzonderlijk opmaakt, bevindt men dat, op 4.839 kilometer geëxploiteerde lijnen, 2.427 kilometer van die lijnen deficitair zijn. Het tekort der deficitaire lijnen alleen, bedraagt voor 1938 niet minder dan 260 miljoen, terwijl het totaal tekort voor gansch het net niet boven 220 miljoen gaat. Het ware dus voldoende de deficitaire lijnen uit het Belgisch net weg te werken, dan zou meteen het gansch financieel probleem der spoorwegen een oplossing krijgen.

Een zoo drastische oplossing kan natuurlijk niet in overweging genomen worden. De spoorwegen vormen een allereersten factor in de economische bedrijvigheid van het land; voor tal van streken, zijn ze een openbare dienst, op de standvastigheid waarvan moet kunnen gerekend worden door bevolkingsgroepen wier wijze van leven en bestaansmiddelen louter van de nabijheid van den spoorweg afhangen; ze zijn ook een nationaal werktuig waarbuiten de Staat het niet kan en niet mag stellen. Maar, indien de meeste deficitaire lijnen om redenen van openbaar belang moeten in stand gehouden worden en indien



Motorwagen met 80 plaatsen. (551)

de rendeurende lijnen van het net niet meer bij machte zijn de verliezen der deficitaire lijnen te dekken, vergt het algemeen belang zelf althans dat de exploitatie der behouden lijnen, inzonderheid wat het aantal en de belangrijkheid der treinen betreft, verminderd wordt tot een minimum dat bestaanbaar is met de levenseischen der betrokken streken.

Bovendien moeten de in stand te houden beperkte diensten volbracht worden in de voordeligste voorwaarden en met de goedkoopste middelen.

De nieuwe motorwagen, die zeer onlangs in dienst gesteld werd, voldoet nu juist aan die voorwaarden : hij is stevig hoewel licht, niet duur, verbruikt weinig en laat zich gemakkelijk besturen en onderhouden ; hij moet een kostprijs per kilometer kunnen geven, die niet alleen lager is dan de kostprijs van den stoomtrein dien hij vervangt, maar ook merklijk minder dan die van welk ander motorwagentype van het Belgisch net ook.

Het exploitatieprogramma der deficitaire lijnen vereischt dat 140 à 150 lichte motorwagens in het verkeer gebracht worden. Alvorens het aan te nemen type definitief te bepalen, heeft de Nationale Maatschappij er prijs op gesteld twee modellen te beproeven, waarvan ze als proef 12 exemplaren, en wel 6 van elk type, heeft doen bouwen. Ieder van deze beide typen is voorzien van denzelfden motor en biedt de algemeene kenmerken van lichtheid en economie welke hun reden van bestaan zijn ; ze verschillen onderling slechts door hun capaciteit, daar het eene type 80 en het andere 120 plaatsen telt. Het zijn deze 12 proefmotorwagens die op verschillende deficitaire lijnen van het net geleidelijk in dienst gesteld worden.

*
**

De 2 motorwagentypen hebben respectievelijk een baklengte van 11 m. 33 en 16 m. 50.

Om een zeer lagen kostprijs per kilometer te bekomen, moest vooral het vermogen beperkt worden. Aldus werd voor elk motorwagentype dezelfde Dieselmotor van 140 PK. gekozen.

Dit gering vermogen vergt een lichte

constructie. De bekomen gewichten zijn onderscheidenlijk 14 T. 250 en 23 T. 500, welke cijfers men laag moet achten, daar de geraamten der bakken geheel van metaal en uit profiel- en gestampte stukken van gewoon staal gebouwd zijn.

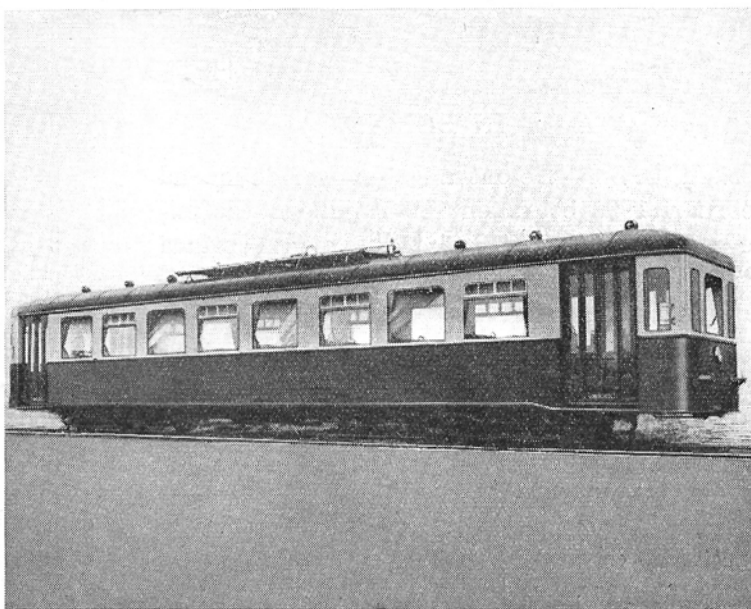
De motorwagen met 80 plaatsen heeft 2 assen ; die met 120 plaatsen heeft 2 bogies. De wielen, 700 mm. middellijn, zijn van draagpoten met rollenlagers voorzien.

De motor wordt gedragen door het onderstel van den bak en ligt in het midden van het rijtuig. De overbrenging van het vermogen op de beide drijfassen is geheel mechanisch. In de versnellingskast zijn trappen welke groote versnellingen bij het aanzetten verzekeren, welke eigenaardigheid voordelig is voor motorwagens die bestemd zijn voor diensten met menigvuldige halten. De snelheid op waterpas spoor is beperkt op 60 km./u.

De motorwagen is toegerust met de automatische Westinghouse-rem. Al de assen van het voertuig worden geremd.

Elk type heeft slechts één klasse en is voorzien van twee groote eindbalkons met tal van horizontale handgrepen. Van op deze balkons slaat de blik over de gansche lengte van het rijtuig waarin geen schotten zijn en volgt hij, voorbij de glazen wanden der voor- en achtereinden, gemakkelijk het panorama van de baan.

Het is om dit resultaat te bereiken dat de leuning van der banken vrij laag gehouden en dat



Motorwagen (120 plaatsen). (553)

de bagagerekken in de overlangsche richting geplaatst zijn.

De paneelen der wanden van plakhout (contreplaqué), de banken van gebogen pijpen en lichte latten van Congoleesch hout, het klein ijzerwerk van wit metaal, de groote dagwijdte der zijramen, maken dat alles er helder en comfortabel uitziet. Aan de wanden kleine tafeltjes, gordijnen aan de vensters, een electriche verlichting met 18 lampen in den kleinsten motorwagen, een overvloedige verwarming verzekerd door de uitlaatgassen, kleine schuiframen in de zijvensters op den voet van 1 op 2.

Deze lichte motorwagen is eigenlijk niet meer en mag niet meer zijn dan een spoorautobus, maar kan met voordeel vergeleken worden met de wegautobus, indien men onder meer rekening houdt met de plaatsruimte, welke den reiziger in oppervlakte en in hoogte geboden wordt, met de uitstekende wijze waarop het voertuig zich tijdens den rit houdt en met de menigvuldige elementen van comfort welke het aan de cliënteel teele zoowel in den Zomer als in den Winter verschaft.

Schikkingen werden getroffen om de eenmansbediening toe te passen. Men weet dat

deze exploitatiemethode hierin bestaat den bestuurder zelf van het voertuig met de afgifte van de biljetten te belasten; van op zijn zitbank op het voorgedeelte van elk balkon — welke zitbank bijna geheel kan ingetrokken worden — bedient de bestuurder de krukken van het rijbord, de drukknoppen voor het openen en sluiten der deuren en de machine die de biljetten aflevert.

Na enkele weken proefrijden, konden de resultaten als afdoende beschouwd worden: de nieuwe motorwagen geeft voldoening, zoowel in het opzicht der techniek als in dit van de exploitatievereischten; hij beantwoordt ten eene male aan de voorwaarden voor zijn gebruik. De Nationale Maatschappij heeft zeer kort geleden een gedeelte, d. w. z. 50 lichte motorwagens van het type met 80 plaatsen, besteld; alle motoren, overbrengingen, deelen en stoffen worden door de Belgische nijverheid geleverd en de montage geschiedt te Mechelen in de werkplaatsen van de Nationale Maatschappij.

De lichte motorwagens zullen op de deficiënte lijnen van het net in dienst gesteld worden naarmate ze klaarkomen. Deze 50 nieuwe wagens zullen tegen einde 1939 alle in dienst zijn.

ECONOMISCHE DOCUMENTATIE MAART 1939

HET VERVOER

A. — IN BELGIE.

N. M. B. S. — De ontvangsten over de maand Februari 1939 bedragen 186,5 miljoen (definitieve cijfers) tegen 192,4 miljoen in Februari 1938, d. w. z. 3 % minder, wat is toe te schrijven aan het terugloopen van het verkeer.

De stand van het verkeer en van de financiële uitkomsten over de eerste twee maanden van 1939 is als volgt:

	1938	1939	Vershil
	in miljoenen		
Exploitatie - ontvangsten	400,3	401,1	+ 0,2 %
Uitgaven (financiële lasten inbegrepen) .	476,3	452,9	— 4,9 %

	1938	1939	Vershil
	in miljoenen		
Uitkomsten	— 76,0	— 51,8	
Reizigerkilometers	940,6	912,9	— 2,9 %
Tonkilometers zware goederen	873,6	818,7	— 6,3 %

Voor Maart 1939 zouden de ontvangsten, volgens de vooruitzichten, circa 214 miljoen frank bereiken, d. i. 4 miljoen meer dan in Maart 1938. De uitgaven zouden nagenoeg 232 miljoen bedragen, als men de financiële lasten meetelt. Het tekort zou aldus op 18 miljoen komen te staan, tegen 31,7 miljoen in Maart 1938.

Binnenscheepvaart. — De crisis breidt zich uit bij de binnenscheepvaart, zoowel in lokaal

als in internationaal verkeer. De noteeringen blijven terugloopen. In Maart werd op de beurs van Antwerpen gemiddeld 11 frank genoteerd in het verkeer Antwerpen-Charleroi en 13,50 frank in het verkeer Antwerpen-Luik, tegen 13 frank en 16 frank in Februari 1939 en 15 frank en 15 frank in Maart 1938.

In het verkeer België-Rijn, bedroeg de beschikbare tonnemaat in Belgische schepen te Ruhrort 153.000 ton op einde Maart, tegen 148.000 ton einde Februari daaraanvooraangaand, en 155.000 ton einde Maart 1938.

**

DE ECONOMISCHE BETEEKENIS VAN HET ALBERTKANAAL.

Onder dezen titel verscheen in « L'Echo de la Bourse » een interview van den heer DELMER, Secretaris-Generaal van het Ministerie van Openbare Werken.

In den aanleg van het Albertkanaal, verklaart de heer Delmer, moeten drie belangrijke punten op den voorgrond gesteld worden.

Voor de haven van Antwerpen, rekent de heer DELMER op een aangroei van ons goederenverkeer, doordat over den nieuwen verkeersweg, die berekend is voor schepen van 2.000 ton, de Kempische kolen zullen kunnen vervoerd worden voor de bevoorrading van de stoomschepen en voor den uitvoer.

Wijders zullen, op de talrijke beschikbare gronden, zich wel nieuwe industrieën vestigen.

Voor de Maasstreek, zullen, dank zij het Albertkanaal, de Kempische kolen in het bereik van de industrieelen gebracht worden. Nadeemaal moet worden voorzien dat er een tijd kan komen dat de Belgische nijverheid elders dan in Frankrijk ijzererts zal moeten betrekken, zal ze in de gelegenheid zijn haar ijzer, zink en ertsen te laten komen uit Zweden, bijv., langs den waterweg, na het transport over zee tot Antwerpen.

Wat de vervoerkosten betreft, verklaart de heer DELMER dat de openstelling van bevaarbare vakken van het Albertkanaal de scheepsvrachten gunstig beïnvloed heeft. De vrachten, die 25 frank bedroegen, zijn tot ongeveer 10 frank gedaald. Ze zullen nog verminderen, besluit de heer DELMER.

Zonder de voordeelen te willen betwisten die, vooral voor de aanliggende industrieën, uit den aanleg van het Albertkanaal zullen voortvloeien, mag men toch sceptisch staan wat de verwachte verminderingen der vervoerkosten betreft.

De scheepsvrachten zullen, in de toekomst zoowel als heden en als in het verleden, veel meer beheerscht worden door de wet van vraag en aanbod dan door die van den kostprijs.

Dit blijkt uit onderstaande tabel, waarin, maand voor maand, de tot op den frank opwaarts afgeronde noteeringen sedert 1927 in het verkeer Antwerpen-Luik voorkomen.

NOTEERING VAN DE SCHEEPSVRACHTEN. — VERKEER ANTWERPEN-LUIK.

MAAND	1927 ⁽¹⁾	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937 ⁽²⁾	1938	1939
Januari	15,—	22,—	27,—	26,—	18,—	12,—	16,—	21,—	11,—	13,—	18,—	21,—	16,—
Februari	14,—	19,—	30,—	23,—	16,—	12,—	14,—	15,—	10,—	12,—	18,—	18,—	16,—
Maart	14,—	18,—	33,—	18,—	13,—	13,—	10,—	14,—	8,—	11,—	16,—	15,—	13,—
April	13,—	17,—	29,—	16,—	11,—	11,—	9,—	14,—	9,—	11,—	14,—	12,—	—
Mei	13,—	17,—	22,—	14,—	11,—	8,—	8,—	12,—	10,—	10,—	14,—	12,—	—
Juni	17,—	16,—	22,—	13,—	15,—	9,—	8,—	10,—	11,—	13,—	15,—	12,—	—
Juli	17,—	18,—	20,—	13,—	15,—	9,—	10,—	9,—	11,—	13,—	14,—	13,—	—
Augustus	18,—	17,—	23,—	13,—	11,—	9,—	12,—	9,—	12,—	11,—	14,—	12,—	—
September	17,—	18,—	24,—	13,—	11,—	9,—	10,—	14,—	13,—	13,—	15,—	13,—	—
October	18,—	18,—	30,—	16,—	11,—	9,—	15,—	12,—	13,—	13,—	15,—	14,—	—
November	19,—	25,—	29,—	17,—	14,—	14,—	15,—	12,—	13,—	16,—	17,—	17,—	—
December	19,—	26,—	28,—	20,—	14,—	16,—	15,—	13,—	13,—	17,—	22,—	18,—	—

(1) Volgens de « Annales des Travaux publics » van 1927 tot 1936.

(2) Volgens den « Lloyd Anversois » sedert 1937.

Voor de Kempen, zullen de Kempische kolen voortaan ongehinderd per schip van 1.350 ton over Antwerpen naar Vlaanderen en naar Brussel kunnen getransporteerd worden. Daardoor zal het kolengebied op de Belgische markt kunnen concurreren met de buitenlandsche kolen.

Weliswaar hebben in 1929, toen de economische conjunctuur ongewoon gunstig was, de noteeringen zelfs meer dan 25 frank bereikt, doch het is nog niet zoo heel lang geleden, namelijk in den winter 1937-1938, toen de economische conjunctuur eveneens gunstig was, dat cijfers

van 21 en 22 frank werden genoteerd, die niet heel veel van die van 1929 verschillen.

Volgens den « Lloyd Anversois », bereikten de noteringen op de beurs van Antwerpen, in Maart 1939, gemiddeld 13 frank. Welnu, deze notering vindt men terug in den loop van dezelfde maand in 1931 en 1932, welke jaren, in het opzicht van de economische conjunctuur, kunnen vergeleken worden met 1938. Daarentegen, werden in Maart 1933, 1935 en 1936, jaren van economische gedruktheid, prijzen genoteerd die nogal wat lager stonden dan die van Maart 1939, en wel 10, 8 en 11 frank.

DE COORDINATIE VAN HET VERVOER.

— In het tijdschrift « De Auto-Camion » van 1 April 1939 vestigt het « Syndikaat van den Autocamion der Vlaanderen » (S. A. V.) de aandacht van zijn 1.000 leden en van de niet-leden op het belang van de voorstellen vervat in de lezing door den heer Directeur-Generaal van de N. M. B. S., op 12 December laatstleden te Kortrijk gehouden.

Na het coördinatieplan van den heer RULOT te hebben uiteengezet, besluit de schrijver :

« Op den keper beschouwd, is het voorstel » van den heer Rulot ernstig en berust op gezonde basis. Op enkele uitzonderingen na, bijzonderlijk voor wat de zinsnede : « *Maar men merkt heel gauw dat de beroepsvervoerder, enz...* » (bladz. 50 van zijn brochure), betreft, kan het een principieele goedkeuring wegdragen.

» Voor wat de samenstelling van het Centraal » Comité en de Landsbonden betreft, dreigt het » gevaar dat er zich daar personen zouden in » filteren, b. v. door politieke invloeden, die van » het bedrijf niets afweten en persoonlijke be- » langen zouden beoogen.

» Wanneer vermelde organismen uit personen » zouden bestaan, die bedrijfsmensen zijn » dan ware het mogelijk degelijk werk te ver- » richten. »

B. — IN HET BUITENLAND.

IN FRANKRIJK. — In beginsel is besloten tot den aanleg van het « Canal des Deux mers » (Atlantische Oceaan-Middellandsche Zee).

IN ENGELAND. — De exploitatie-uitkom-

sten van de vier groote Engelsche spoorwegnetten zijn de volgende :

	1937	1938	Vershil
in miljoenen £			
Ontvangsten uit het verkeer	166,5	159,7	— 4,1 %
Exploitatie-uitgaven	132,2	133,8	+ 1,2 %
Netto-opbrengst	34,3	25,9	
Verkeer (in miljoenen eenheden)			
Aantal reizigers	846.998	791.522	— 6,6 %
Aantal tonnen goederen	286.617	254.497	—11,2 %

— Voor de eerste 12 weken van 1939 wijzen de ontvangsten uit het verkeer van de Engelsche spoorwegen op een vermindering van 1,8 miljoen £, d. i. 5,1 %.

IN ZWITSERLAND. — Voor de eerste twee maanden van het jaar, zijn de financieele uitkomsten van de Zwitsersche Bondsspoorwegen als volgt :

	1938	1939
in miljoenen franken		
Ontvangsten reizigersverkeer	19,2	18,2
goederenverkeer	24,2	24,9
Diverse ontvangsten	2,2	2,1
Samen	45,6	45,2
Exploitatie-uitgaven	34,0	33,5
Netto-opbrengst (1)	11,6	11,5

(1) Zonder de financieele lasten. Volgens het huidige tempo, kan het tekort over het gansche jaar op 35 miljoen Zwitsersche franken geraamd worden.

— Een electriche locomotief voor de Zwitsersche Bondsspoorwegen is bijna voltooid. Haar vermogen van 12.000 paardekracht zal het haar mogelijk maken, op een helling, een goederentrein van 750 ton tegen 50 km. per uur en een reizigerstrein van 600 ton tegen 64 km. per uur te sleepen. Ze is 34 meter lang en weegt 244 ton.

IN DUITSCHLAND, voorziet de Reichsbahn, van 1940 tot 1943, den bouw van 6.000 locomotieven, 10.000 personenrijtuigen, 112.000 wagens en 17.000 vrachtauto's en tractoren. Dit programma, waarvan de uitwerking in 1940 aanvangt, zal een uitgave van 3 1/2 milliard R. M. vergen.

Deze uitgave houdt geen verband met de 1.121 miljoen mark, voorzien in het verslag over de exploitatie van 1938 en bestemd voor de financiering van den aankoop van rollend materieel in 1939.

— De haven van Hamburg ijvert voort in 't belang van den aanleg van het « Hansa Kanal », dat de havens van Hamburg, Bremen en Lübeck met het Westen van Duitschland, en inzonderheid met de Ruhr, door middel van een waterweg moet verbinden om het Rijnsch-Westfaalsch gebied al meer en meer onafhankelijk van de Hollandsche en Belgische havens te maken.

IN ZWEDEN werd tot de electrificatie van de 310 mijl lange lijn van den Staatsspoorweg, tusschen Langsale en Boden, besloten. De uitgave wordt op 31 miljoen kronen geraamd.

IN RUSLAND werden, in 1938, 36 landmijl spoorlijnen geëlectrificeerd, waardoor het geëlectrificeerde net op 1.048 mijl gebracht werd.

In den loop van het jaar 1938, is het goederenverkeer op de geëlectrificeerde lijnen toegenomen met 20 %.

In de VEREENIGDE STATEN overweegt de Regeering een nieuwe wetgeving op de spoorwegen, waarbij, onder meer, maatregelen om verspilling op het stuk van het vervoer te vermijden en de toekenning van leeningen door den Staat voor de moderniseering van het rollend materieel, voorzien worden.

II. — ECONOMISCHE VRAAGSTUKKEN.

De politieke gebeurtenissen zijn zwaar blijven drukken op de industriele en commercieele bedrijvigheid van het land.

NIJVERHEIDSMARKTEN.

Steenkolen. — Op de beide kolenmarkten is het rustig.

De voorraden nemen op gevaarlijke wijze toe. Op het einde van de maand Februari bedroegen ze 2.505.630 ton, tegen 2.333.200 op het einde van de vorige maand.

IN FRANKRIJK bereikt de kolenproductie, in Februari 1939, 4.022.127 ton tegen 4.311.640 ton in Januari en 3.770.812 ton in Januari 1938.

Metaalnijverheid. — Toestand zorgwekkend voor de binnenlandsche markt, doch gecompenseerd door de meer actieve vraag uit het buitenland.

Het schijnt evenwel niet dat een politiek van prijsverlaging zal gevoerd worden. De onlangs te Luxemburg gehouden vergadering is dien weg niet opgegaan. De vooruitzichten zijn

beter en er zou niet veel noodig zijn om tot een zeer bevredigenden toestand te komen, waarbij ons land een der eerste baat zou vinden.

De oudmetaalmarkt gaat iets vlotter.

De inschrijvingen bij Cosibel beloopten in Maart 137.100 ton, waarvan 60.600 voor het binnenland en 76.500 voor het buitenland, tegen 111.140 ton in Februari.

IN GROOT BRITTANNIE heeft de staalproductie, met 971.000 ton in Februari, d. i. 159.000 ton meer dan de vorige maand, het hoogste cijfer sedert Maart 1938 bereikt.

IN HET GROOTHERTOGDOM LUXEMBURG bedraagt de staalproductie, voor de eerste twee maanden van het jaar, 274.704 ton tegen 243.274 voor de eerste twee maanden van 1938.

IN DE VEREENIGDE STATEN, blijft de bedrijvigheid der staalfabrieken op hetzelfde peil. Voor de laatste week van de maand staat haar coëfficiënt op 55 % van haar totale capaciteit, tegen 55,8 % einde Februari en 52,8 % einde Januari.

DIVERSE BEDRIJVEN IN BELGIE.

Over het geheel wordt de toestand van de meeste onzer transformatiebedrijven gekenmerkt door onzekerheid en een afwachtende houding.

Dit is onder meer het geval voor de *textielnijverheid*.

De uitvoer is in de meeste gevallen niet renderend, schrijft het vaktijdschrift « Textiles ». In het algemeen draait en keert men, om een cliënteel te behouden die zich gemakkelijk tot andere centra dan Gent, Kortrijk of Verviers zou kunnen wenden. Onze industrieelen moeten dus veel aandacht wijden aan hetgeen bij de overzeesche cliënteel gebeurt. Men weet dat, door de uitbreiding van het protectionisme en door de industriele uitrusting van jonge naties, België verscheidene van haar afzetgebieden verloren heeft. Maar andere landen verkeerden in hetzelfde geval en nochtans is de economische gedruktheid daar minder groot.

Op de binnenlandsche markt gaat het eveneens al niet drukker toe. De cliënteel der groothandelaars geeft slechts ontoereikende orders en dan nog enkel ter aanvulling van haar voorraden. De toestanden in de fabrieken loopen wel

erg uiteen; sommige weverijen werken op 100 %, terwijl andere de grootste moeite hebben om werk te krijgen.

Het begin van het seizoen in het bouwbedrijf brengt verbetering in de *vensterglasnijverheid* te weeg; hoewel wij nog heel wat verwijderd zijn van de omvangrijke productie, wordt daar evenwel verbetering in de vraag genoteerd.

In de *leder- en huidennijverheid* is meer vastheid in de afdeling *grondstoffen* te bespeuren. Niettegenstaande een verbetering in den afzet van het schoenbedrijf, is de toestand der fabrieken niet bevredigend en blijft groote werkloosheid bestaan.

GRONDSTOFFEN.

Uit sommige bekendgemaakte gegevens blijkt wel dat het *koperverbruik* voldoende is om de huidige wereldproductie op te nemen en, bijgevolg, om een nieuwen aangroei der voorraden te vermijden.

Het Internationaal Comité voor het *Tin* heeft besloten het toegelaten productiecontingent te verminderen op 40 % van de standaardhoeveelheid, tegen 45 voordien.

De noteeringen der *granen* zijn vast en toonen zelfs een lichte haussebeweging.

De noteeringen van het *katoen* blijven veeleer gunstig georiënteerd.

WISSEL EN EFFECTEN.

Voor de meeste vreemde deviezen waren de schommelingen onbeduidend in den loop van de maand, maar de Egalisatiefondsen te Londen en te Parijs hebben herhaaldelijk moeten ingrijpen om afglijding van het Pond te voorkomen. De Zwitsersche frank kenmerkte zich door zekere loomheid en noteerde 6,67 frank den 31^a, tegen 6,75 den 1^a.

De Beurs was onregelmatig en besluiteloos als gevolg van den internationalen toestand.

De renten hebben vrij zware verliezen geleden: de geünificeerde schuld met name is teruggelopen van 87,60 den 1^a tot 85,30 den 31^a Maart.

Het preferent aandeel N. M. B. S. is van 435 op 424 gevallen; de obligatie is langzaam achteruitgegaan van 810 tot 806, na op een maximum van 825 en een minimum van 801 te hebben gestaan.

HANDEL. — UITVOER. — INVOER.

IN BELGIE wordt, voor de maand Februari, een verbetering van de handelsbalans geregistreerd. De invoer heeft 1904,8 miljoen en de uitvoer 1850,5 miljoen bereikt. De verhouding is dus 97,2 %, tegen 95,6 % in Februari 1938 en 84 % in Januari 1939.

IN FRANKRIJK overtrof de invoer voor de eerste twee maanden van het jaar den uitvoer met 2.640 miljoen frank, tegen 3.423 miljoen in 1938.

— In de maand Februari is het indexcijfer der industriele productie met twee punten gestegen. Het staat 89, tegen 87. Ten opzichte van Februari 1938, bedraagt de stijging 5 %.

IN GROOT-BRITTANNIE heeft de waarde van den invoer in Februari 65,5 miljoen Pond bereikt, dit is 10,2 miljoen £ of 12,5 % minder dan in Februari 1938. De uitvoer bereikt 38 miljoen Pond, dit is 1/2 miljoen Pond of 1,4 % meer dan in Februari 1938.

IN ZWITSERLAND werd, bij de Bondsvergadering, een ontwerp van den heer PILET-COLAZ, Bondsraad bij het Departement van Posterijen en Spoorwegen, aanhangig gemaakt, dat er toe strekt een enkel organisme voor toerisme op te richten, waarvan de jaarlijksche begrooting 4.400.000 Zwitsersche franken zou bedragen.

IN ITALIE wijzen de statistieken er volgens de « Times » op dat, voor de eerste twee maanden van 1939, de buitenlandsche handel, invoer en uitvoer, slechts 2.680 miljoen lire bedraagt, tegen 3.320 miljoen voor dezelfde periode van 1938.

In de VEREENIGDE STATEN is de uitvoer, vergeleken met Januari 1938, met 26,4 % achteruitgelopen; de invoer is met 4,4 % toegenomen. De handelsbalans sluit evenwel voor deze maand nog met een batig saldo van 35 miljoen dollar.

Voor de maand Februari werd voor 60 miljoen dollar meer uitgevoerd dan ingevoerd.

— De goudtoevloed houdt in een versneld tempo aan. Volgens « L'Echo de la Bourse », zou deze goudbeweging geen zuiver monetaire oorzaak hebben.

Vooralsnog wordt geen bijzondere drukking op eenige vastelandsmunt uitgeoefend, maar het goud dat aldus het vasteland over Londen ontvlucht, wordt uitgevoerd door centrale en particuliere banken en door particulieren, die voor een verergering van de politieke moeilijkheden in Europa vreezen.

— De Bondsbegroting voor het jaar 1939-1940 wijst op een tekort van 3.326 miljoen dollar, tegen 3.926 miljoen voor het dienstjaar 1938-1939.

SOCIALE VRAAGSTUKKEN.

Het gemiddeld aantal werklozen is in Maart andermaal verminderd. Het bedroeg 188.504 tegen 204.843 in Februari, 221.468 in Januari 1939 en 168.985 in Maart 1938.

Hetzelfde verschijnsel is waar te nemen in

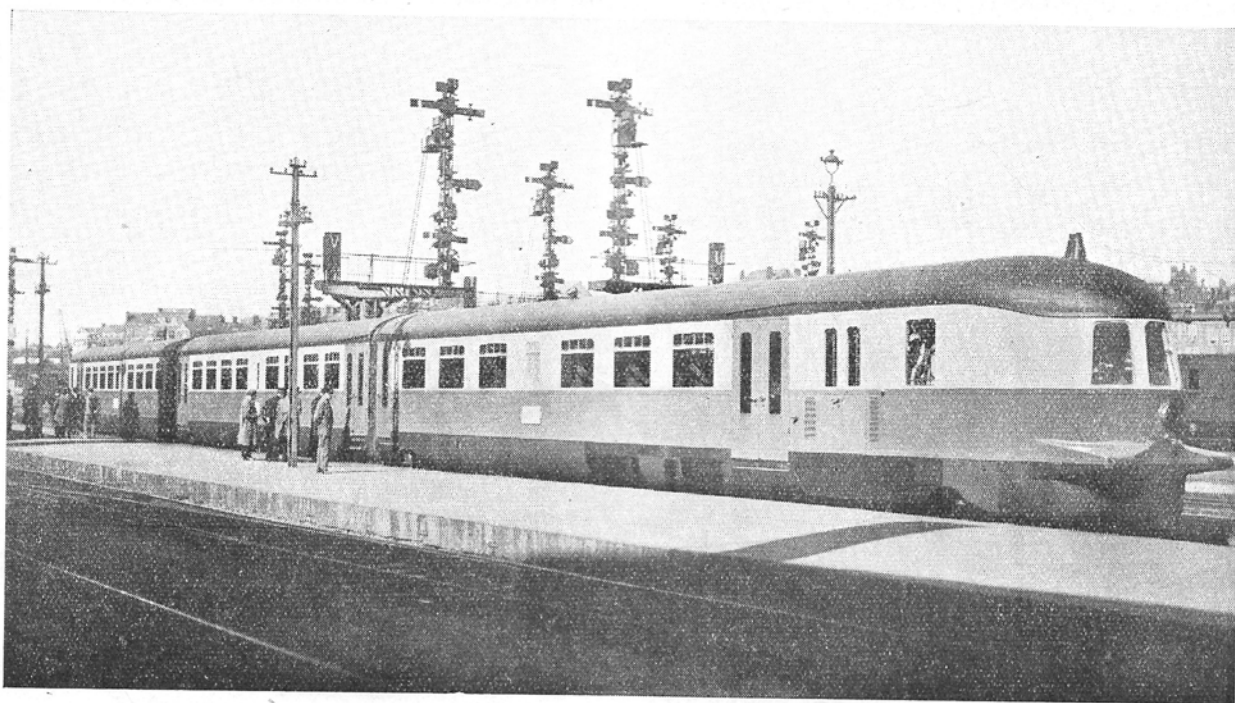
Frankrijk en Groot-Brittannië, waar de werkloosheid sterk afneemt; in de Vereenigde Staten, daarentegen, zijn de cijfers voor Januari merkkelijk hooger, met 10.645.000 werklozen tegen 9.913.000 in December 1938.

**

Het indexcijfer der kleinhandelsprijzen bedraagt 754 tegen 759 in Februari; dat der groot-handelsprijzen 600 tegen 599 in Februari.

**

Bij de Algemeene Spaar- en Lijfrentekas zijn de benaderende cijfers voor Maart : ingelegde gelden 192.377.000, opgevraagde gelden 398.992.000, saldo op het einde van de maand 12.565,158 miljoen tegen 12.771,8 miljoen op het einde van de vorige maand.



Een driewagenmotortrein van de N. M. B. S.