

# ⓑ 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

Verboden nadruk



Le 15 août à Bruxelles-Nord

Photo Viss

**INHOUD** : « En 't is nochtans nog maar een Commissie... ». - Allerlei. - De « Grand Central Belge », door Lionel Wiener (vervolg). - De Verpakkingen. - Het Station te Namen. - Internationale overgave van de Goederenwagens, door E. Fossoul. - Economische Documentatie.

Jaarabonnement :  
België 10 fr. — Buitenland 3 frank

Prijs : 1 frank

# 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

Verboden nadruk

## «En 't is nochtans nog maar een Commissie...»

**D**E Regeering heeft besloten een met de studie van het verkeersvraagstuk belaste Commissie op te richten.

Reeds rijzen er, in zekere kringen van den waterweg die wij niet kunnen beschouwen als al de betrokken belangen vertegenwoordigend, polemieken op en worden wij voor niet minder versleten dan de formeerders van die Commissie, al ziet men nochtans goed dat het een initiatief van regeeringswege geldt.

Vermits de regeering het vraagt, moet ieder zijn volle medewerking aan de werken van die Commissie verleen.

Wij, Spoorwegen, prijzen sinds lang de coördinatie van het vervoer aan, dat is waar. De komst van die Commissie beantwoordt dus aan onze eigen wenschen, al is het dan ook reeds de tweede Commissie welke zich met die kwestie bezighoudt en al vragen wij vóór alles dat die studiën zouden worden besloten door daden.

Maar men moet, ten slotte, wel erkennen dat de openbare machten, alvorens tot daden over te gaan, het recht en zelfs den plicht hebben zich op de hoogte te stellen, en dat het, zooals wij het zoo vaak hebben herhaald, een ingewikkeld zelfs prikkelend vraagstuk geldt, dat merkt men alreeds.

Men zou er dus verkeerd aan doen te wanen of den waan te wekken dat men zich aan het door den Spoorweg voorgesteld programma

noodzakelijk zal houden. Het staat de Commissie vrij objectief de adviezen uit te brengen die het meest strooken met het openbaar belang en die het particulier belang het minst hinder veroorzaken.

Waarom dan niet met vertrouwen wachten op de besluiten van bedoelde Commissie, waarin ieder het recht zal hebben zijn stem te laten hooren en waarin de openbare machten het ruimst zijn vertegenwoordigd?

Men is zoo ver gegaan, te spreken van den « ondergang der binnenscheepvaart ».

Denkt men wellicht dat de vertegenwoordigers van den Spoorweg hun plicht zoo begrijpen en het zoo ver drijven dat zij, zelfs heimelijk, een zoo weinig met het particulier belang strookend doel nastreven?

Wij weten dat de binnenscheepvaart er evenzeer noodig is als weg en spoor, en niemand onzer zou, daarenboven, zoo naïef zijn te gelooven dat hij zou kunnen gevolgd worden als hij den « ondergang der binnenscheepvaart » beraamt.

Zeker, wij zijn concurrenten van de binnenscheepvaart; maar zou deze concurrentie bijgeval slechts van één kant komen? Er wordt geklaagd over onze bijzondere tarieven; wij, onzerzijds, klagen over de vrijheid der scheepsvrachten, wij die, alléén, aan wettelijke verplichtingen gebonden zijn.

En ten slotte, als wij klagen over het dalen der vervoerprijzen, is het dan ook niet het bestaan van weg- en watervervoerders, terzelfder tijd als het onze, dat wij verdedigen?

Men vergete niet dat op ons de last van en de zorg over een begroting van bijna drie milliard frank rust. Dat rechtvaardigt onzen aandrang om het verkeersvraagstuk in België zijn beslag te zien krijgen. En die bezorgdheid is voldoende opdat men dien aandrang niet zou toeschrijven aan verdelgingsoogmerken ten opzichte van onze concurrenten.

Maar het gaat er nog niet om « op te lossen », men zal slechts « onderzoeken en voorstellen ». Is het mogelijk dat er iemand bestaat die met zulk onderzoek geen vrede heeft? Waarom geen vertrouwen hebben in de openbare machten, aan wier zorg wij, allen samen, adviezen en documentatie toevertrouwen?

Onze adviezen, dat is bekend, strekken er toe zóo te handelen dat het land zich, in elk geval, de wijze van vervoer veroorlove welke met zijn belangen het best strookt. Dat is een kwestie van opvatting, zal men zeggen. Dit spreekt

van zelf, en ieder van ons heeft het recht er toe bij te dragen dat die opvatting het best bestaanbaar zij met het openbaar belang.

Als sommige vertegenwoordigers van den waterweg ons verwijten dat wij hun vervoer afnemen dan wanneer, naar zij beweren, hun kostprijs lager is, ligt daarin dan niet het bewijs dat er een verkeersvraagstuk bestaat?

Als wij het land waarschuwen voor de gevaren van het ophoopen der immobilisaties bij de verschillende vervoermiddelen, bewijst zulks dan niet andermaal dat er een verkeersvraagstuk bestaat?

En als wij er, per slot van rekening, over klagen niet voldoende te worden betaald voor onze diensten, dan zijn wij het niet alleen die daaronder moeten verstaan worden, maar ook de wegvervoerders en niet minder de schippers.

Als wij van meening verschillen, wat de redmiddelen aangaat, dan moeten de openbare machten tusschen ons komen beslissen en zullen ze zodoende vermijden dat alle vervoerders ten onder gaan.



# ALLERLEI

DE zogenaamde « brug » van 15 Augustus heeft aanleiding gegeven tot druk verkeer. De foto op den omslag van *Het Spoor* toont een perron te Brussel-Noord op 15 Augustus te 7 uur 's morgens.

Buiten de 4.000 dagelijksche reizigerstreinen, reden op 13, 14 en 15 Augustus, 722 extra-treinen, waaronder 31 militaire treinen welke de troepen, wier kamptijd te Beverloo afgelopen was, naar hun garnizoenen terugvoerden.



IN België zijn meer dan 800.000 kaarten in omloop die recht geven op vaste en individuele prijsverminderingen op het spoor. Als men van het aantal van 8 miljoen inwoners de 1.360.000 kinderen van minder dan 10 jaar die kosteloos of tegen halven prijs reizen, de 320.000 buitenlanders die het voordeel der verminderingkaarten niet kunnen genieten en eenige tientallen duizenden personen die wegens ziekte of uit andere oorzaken niet kunnen reizen, aftrekt, vindt men, per slot van rekening, dat 13 % van de volwassen bevolking, voor haar individuele reizen, op bestendige wijze profiteert van verminderingen van 25 % tot 75 %.



VOOR het loopend jaar kennen wij thans nog niet het juist aantal dergenen die recht hebben op verminderingkaarten om reden van betaald verlof. In 1938 waren er 145.000 die 25%, 35 % of 50 % vermindering bekwamen, al naar den afgelegden afstand. Dit jaar zullen die getallen heel wat hooger zijn.



VAN de 4.844 km. lijnen, waaruit het net van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen bestaat, zijn er 2.450 km.

die verlies opleveren en waarvan de exploitatie een jaarlijksch tekort van circa 250.000.000 fr. veroorzaakt. Uit de studie van de vereenvoudiging der verliesopleverende lijnen is de mogelijkheid gebleken de exploitatie-uitgaven voor die lijnen jaarlijks met 86 miljoen te verminderen.

De vereenvoudigde exploitatie wordt reeds integraal toegepast op 4 van de 13 op het net bepaalde knooppunten, en wel op die van Ath, Eekloo, de Kempen, het Zuiden van Henegouwen en van Luxemburg. Vijftien miljoen frank werkelijke besparingen zullen op het einde van dit jaar op deze vier knooppunten verwezenlijkt zijn.



DE spoorweg doet al wat hij vermog om te redden wat hij kan van de tarifeering naar de waarde, die hij op goederenzendingen toepast, omdat die tarifeering in België, zoals in alle landen van Europa, bewezen heeft het best te beantwoorden aan het algemeen belang van het land. Gedurende den zittijd van 1935, heeft de Internationale Kamer van Koophandel andermaal bevestigd dat de huidige structuur van de spoorwegtarieven, die berust op het beginsel « *de goederen te doen betalen wat ze kunnen* », moet worden gehandhaafd. Dit stelsel is het voordeligste voor 's lands economie.

Men vraagt zich af welke technici de « Bond tot verdediging van de belangen van den automobiel » bedoelt, in zijn verklaring dat de spoorwegen deze tarifeering, welke zij sedert lang toepassen *en die thans door de technici veroordeeld wordt*, den wegvervoerders zouden willen opdringen.



DEGENEN die de coördinatieplannen, welke door den spoorweg aangeprezen worden, bestrijden, schermen met het schrikbeeld van

het leger van ambtenaren dat de goede werking der verschillende organen van die coördinatie zou vergen. Men mag dienaangaande gerust zijn. De Nationale Maatschappij heeft het bewijs kunnen leveren dat het mogelijk is de effectieven te regelen naar de vereischten van een goede organisatie, door het aantal bedienden in dienst op haar net te verminderen van 120.000 in 1926 tot 85.000 in 1939. Trouwens, een nauwgezet ambtenaar is vaak meer waard dan tien tusschenpersonen met niet goed bepaalde werkzaamheden die leven van wat er tusschen kaai en schip valt, d.w.z. op kosten van het ambacht. En ten slotte : een nuttig ambtenaar, die regelmatig zijn belastingen betaalt, is voor de landsgemeenschap even interessant als een ander burger.



**H**ET is bekend dat de Regeering, in den Ministerraad, beslist heeft een Commissie op te richten die het verkeersvraagstuk zal bestudeeren. Het voorzitterschap van die Commissie werd den heer Senator Graaf de la Barre d'Erquelines opgedragen.

Het Nationaal Comité van de Binnenscheepvaart heeft het wenschelijk geacht in de pers protest aan te tekenen tegen de aanstelling van Graaf de la Barre d'Erquelines en tracht, hovendien, bedoelde Commissie van te voren in opspraak te brengen, door aan te kondigen dat het de Raad van beheer van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen is die tot

de oprichting daarvan besloten heeft. Het Nationaal Comité van de Binnenscheepvaart heeft die verwarring over het ontstaan van de Commissie voor studie van het verkeersvraagstuk opzettelijk gesticht. In een voorgaand nummer van *Het Spoor*, onder den titel « Coördinatie van het vervoer... Maar allereerst coördinatie van den goeden wil », beschouwden wij de mogelijkheid dat sommige vervoerders zich zelfs misschien willen onttrekken aan de onderhandelingen die een beetje klaarheid in het verkeersvraagstuk moeten brengen. Het Nationaal Comité van de Binnenscheepvaart blijkt, in elk geval, geen haast te hebben om plaats te nemen aan de groene tafel, waar het zijn theses zou kunnen voordragen.

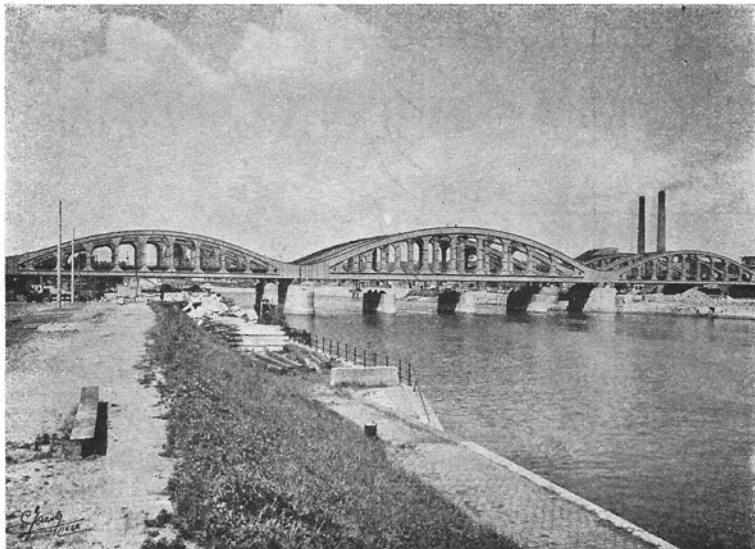


**M**ET ingang van 8 October wordt het lokaal- en halfdoorgaand verkeer tusschen Brussel en Antwerpen, net als het doorgaand verkeer, met elektrische treinen verzekerd. De geheele elektrische dienst Brussel-Antwerpen is, in beginsel, in beide richtingen geregeld als volgt : op het uur en op het half uur, een doorgaande trein die te Mechelen stopt; duur van het traject : 31 minuten;

op het uur 4 en op het uur 34, een locaaltrein; duur van het traject : 48 minuten;

op het uur 15 en op het uur 45, een halfdoorgaande trein; duur van het traject : 41 minuten.





LUIK - De nieuwe bruggen van Val-Benoît



De heer Crespin Fr., machinist

## DE RAMP VAN VAL-BENOIT

Donderdag 31 Augustus, te 18 u. 50, heeft de ontploffing der in de nieuwe metalen bruggen van Val-Benoît te Luik geladen mijnen, de vernieling teweeggebracht van deze twee mooie kunstwerken, waarvan wij de indienststelling hebben aangekondigd in *Het Spoor* van 15 Mei l.l.

Onder de slachtoffers van die ramp, heeft de Nationale Maatschappij de heeren CRESPIN, François, machinist, en DEBRAZ, Joseph, stoker, te betreuen, die op slag gedood werden. De eerste van deze bedienden bevond zich op een los rijdende locomotief en de tweede op die van den exprestrein n° 184 rijdend van Luik naar Trois-Vierges.

Aan beide moedige dienaars werd, als postuum huldeblijk, het Kruis van Ridder in de Orde van Leopold II toegekend.

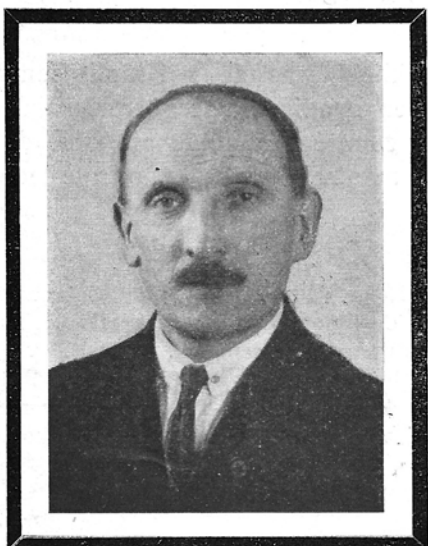
Dank zij de koelbloedigheid van den machinist JONET, Adelin, van Luik, die den trein n° 184 voorde, welke de brug ging oprijden op het oogenblik

van de ontploffing, kon een tweede ramp vermeden worden. JONET remde oogenblikkelijk; zijn locomotief werd omvergeworpen en doodde zijn stoker nevens hem.

Eenige reizigers liepen verwondingen op : slechts twee moesten naar het hospitaal worden overgebracht, maar hun kwetsuren leveren geen gevaar op voor hun leven. Het metalen materieel heeft andermaal bewezen welke groote veiligheid het den reizigers biedt.

Van 2 september af heeft de Nationale Maatschappij alles in het werk gesteld om de nieuwe lijn Fexhe-le-Haut-Clocher-Kinkempois, die langs de spoorbrug van Renory over de Maas loopt, naar behooren uit te rusten. Drie ploegen van 500 man werken dag en nacht aan den aanleg van 25 km. nieuw spoor.

De rechtstreeksche verbindingen tusschen den rechter- en den linkeroever van de Maas zullen daardoor op 15 September gedeeltelijk hersteld zijn. Dit kranig stuk zal dus volbracht zijn in 12 dagen.



De heer Debraz J., stoker



LUIK - De nieuwe bruggen van Val-Benoît, na de ramp.

# I. - DE « GRAND CENTRAL BELGE » (Vervolg) <sup>(1)</sup>

door Lionel WIENER

DE naam van een groot ingenieur beheerscht de heele bedrijvigheid van den « Grand Central Belge », en wel die van Jules Urban, zijn Directeur Generaal, die den stempel van zijn persoonlijkheid er op drukte en wien de « Grand Central » vooral de leidende gedachten van zijn politiek en zijn exploitatie te danken heeft. Hij was het die, in de sterk van elkaar afwijkende eenheden, waaruit de G.C. B. bestond, de gewenschte eenheid bracht en die de exploitatie er van op zich nam.

Opgericht bij akte van 13 Juni 1864 <sup>(2)</sup>, kwam de « Grand Central Belge » ineens aan het hoofd te staan van een net van 478 km. spoorwegen, waaronder 22 voor goederenverkeer alleen. Dit spoorwegnet werd door de oprichtende maatschappijen « Antwerpen-Rotterdam », « Est Belge » en « Entre-Sambre-et-Meuse » samengebracht. Behalve hun eigen lijnen, brachten de eerste twee de exploitatie-overeenkomsten in waarvan zij in bezit waren en die golden voor 117 km. spoorwegen van de « Société du Nord de la Belgique » alsmede voor de lijn Turnhout-Tilburg na de voltooiing er van <sup>(3)</sup>.

Feitelijk was de fusie « Antwerpen-Rotterdam » en « Est Belge », waartoe bij akte van



Jules URBAN

28-9-1863 besloten werd, een voldongen feit sinds 1 Januari 1864, wat de exploitatie betreft. « Entre-Sambre-et-Meuse » sloot zich op 1 Juli daaraanvolgend hierbij aan en de inbedrijfstelling van den « Grand Central Belge » werd bij een wet van 12 Juli 1865 toegestaan. Onderhandelingen, met het oog op de naasting door den Staat, in den loop van hetzelfde jaar aangeknoopt, liepen spaak.

Ten gevolge van de moeilijkheden waarmee de volkomen fusie der maatschappijen uit hoofde van de zoo zeer verschillende concessies en de zoo uiteenlopende samenstelling van het kapitaal zou gepaard gaan, bepaalden men zich, op advies van de Regeering,

tot de samensmelting van de exploitaties, die in 1869 <sup>(4)</sup> goedgekeurd werd.

In werkelijkheid was de « Grand Central Belge » dus een syndicaat, gecontroleerd door een algemeen comité bestaande uit twee door ieder der vier maatschappijen benoemde leden.

<sup>(3)</sup> De « Est Belge » bracht de exploitatie-overeenkomsten in van de lijnen Leuven-Herentals en Aarschot-Diest (afgestaan door den « N. de la B. »).

« Antwerpen-Rotterdam » bracht die van de lijnen Antwerpen-Hasselt en Turnhout-Tilburg in (overeenkomsten die hij van dezelfde maatschappij bekomen had).

<sup>(4)</sup> K. B. van 22 Februari.

<sup>(1)</sup> Zie « Het Spoor » van 15 Maart, April, Juni en Juli 1939.

<sup>(2)</sup> K. B. van den 24<sup>n</sup> van dezelfde maand.

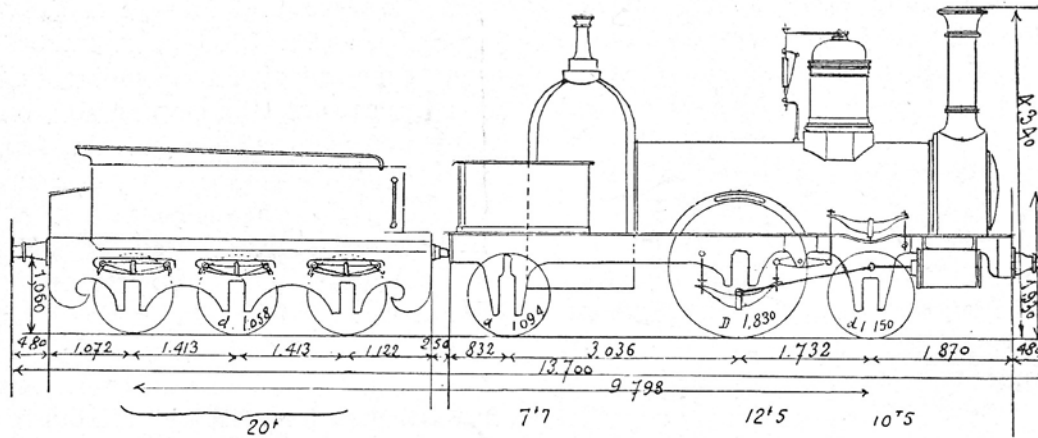


Fig. 15- Locomotief met vrije wielen, n<sup>o</sup> 34, van den Spoorweg van Luik naar Maastricht, gebouwd in Duitsland.

Terwijl de « Entre-Sambre-et-Meuse » dermate schadeloos gesteld werd dat hij nog alleen een maatschappij met portefeuille was, gingen de twee actieve vennoten daarentegen voort met de uitbreiding van het net door middel van verpachtingen, waarvan zij het voordeel bij den G.C.B. inbrachten. Wij hebben die verrichtingen voor elke maatschappij omstandig opgegeven; wij zullen er hier dus slechts op terugkomen wat betreft het gezamenlijk net G.C.B. en wel in onderstaande volgorde :

In 1867. — Overname van de exploitatie van het net der « Société d'Aix-la-Chapelle à Maestricht »;

In 1871. — Overeenkomst met de « Sté. du Ch. de fer de Lierre à Turnhout »;

In 1872. — Overeenkomst met de « Grande Compagnie du Luxembourg »;

In 1873. — Overeenkomst betreffende den spoorweg Antwerpen-Gladbach, geconcessionneerd aan de « Sté. du Nord de la Belgique ».

Eindelijk, verpachting van de 4 km. spoor der lijn Zichem-Scherpenheuvel.

Dit was de laatste uitbreiding van het net.

De winst van de zaakvoering werd op de volgende wijze verdeeld : vooraf betaalde men aan de belanghebbenden de pachtgelden voor de geëxploiteerde lijnen.

« Entre-Sambre-et-Meuse » 1.035.000 fr. per jaar <sup>(1)</sup>.

Hasselt-Aken 650.000 fr. per jaar <sup>(2)</sup>.

Landen-Hasselt, 50 t. h. van de bruto-ontvangst.

Leuven-Herentals <sup>(3)</sup> 263.526 fr. 50 per jaar.

Turnhout-Tilburg <sup>(3)</sup> 166.626 fr. 50 per jaar.

« Ateliers de Louvain » <sup>(3)</sup>, 62.500 fr. per jaar.

Van het overschot incasseerde de « Antwerpen-Rotterdam » 0.556 t. h. en de « Est Belge » 0.444.

Het NET VAN DEN GRAND CENTRAL BELGE omvatte de aan een reeks maatschappijen (waarvan wij reeds vroeger het historisch

<sup>(1)</sup> Waarborg van den Staat inbegrepen.

<sup>(2)</sup> Met teruggave op de overschotten.

<sup>(3)</sup> Eigenaar : « Sté mutuelle de Ch. de fer ».

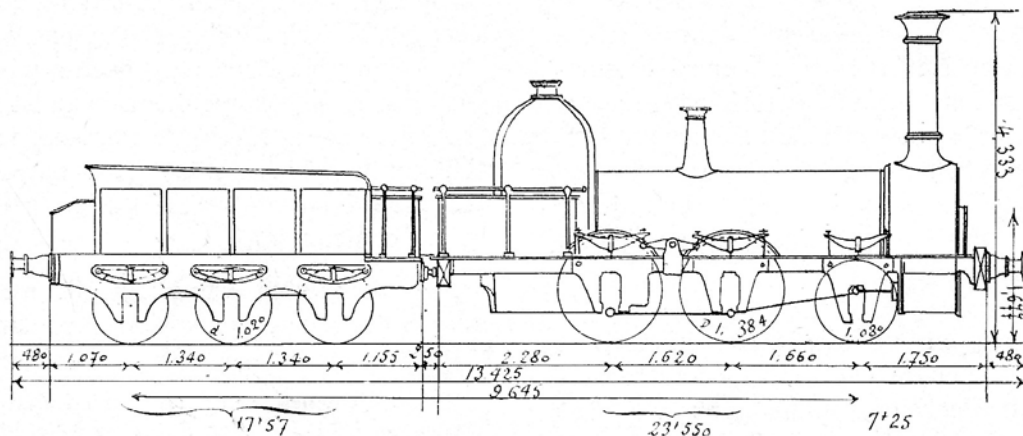


Fig. 16. — Locomotief 2-4-0 met vuurkist « Haycock » van den Spoorweg van Aken naar Maastricht, n<sup>o</sup> 20/22, gebouwd in de Werkplaatsen Cockerill, te Seraing.



verloop beschreven) verpachte lijnen. Het nam naderhand toe met bijlijnen waarover wij eenige woorden zullen zeggen net als over gansch het aan de spoorwegmaatschappij Aken-Maastricht hoorend net en over de lijnen welke deze maatschappij exploiteerde. Ze is de eenige maatschappij die wij tot dusver niet hebben aange troffen. Wij zullen dan ook beginnen met het levensverloop er van te beschrijven sub (f 4). Daarna zullen wij overgaan tot de overeenkomsten welke door den « Grand Central » met de overige maatschappijen werden gesloten.

f) Zoo de spoorwegmaatschappij Aken-Maastricht de plaats moest ruimen voor den « Nord de la Belgique », was zij niettemin betrokken in de onderhandelingen die uitliepen op de

verlengen, eerst tot Hasselt en vervolgens tot Antwerpen over Diest en Aarschot. Deze lijn zou de meest logische verbindingsweg van Antwerpen met den Rijn geweest zijn, maar op dat tijdstip kwam het idee aan een dergelijk ontwerp gevolg te geven zelfs van Belgische zijde ongelegen : de financiën van de spoorwegen stonden niet schitterend en het aanleggen, tusschen Antwerpen en Aken, van een kortere lijn dan die van den Staat (147 in plaats van 175 km.) zou een concurrentie hebben doen ontstaan, waartegen zij niet bestand was. Ook was het pas tien jaar later, toen de toestand verbeterde, dat zij de gevraagde concessie toestond en was het de « Société du Nord de la Belgique » die ze verkreeg.

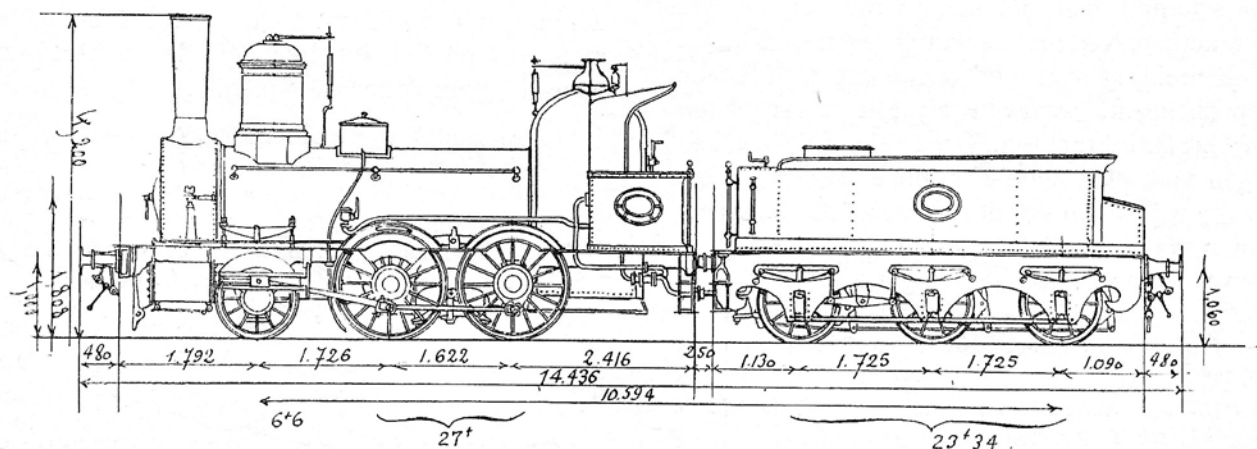


Fig. 17. — Locomotief 2-4-0 van den Spoorweg van Aken naar Maastricht, nr 36/37, herbouwd in de Spoorwegwerkplaatsen te Leuven.

concessie van de lijn Antwerpen-Hasselt en haar antecedenten kunnen dan ook niet onopgemerkt worden voorbijgegaan. Oppericht te Aken onder den naam « Aachen Maastrichter Eisenbahn Gesellschaft » en te Maastricht onder dien van « Aken Maastrichtsche Spoorweg My », genoot zij een Nederlandsche concessie sinds 4 September 1845 en een Pruisische sinds 30 Januari 1846. 284.000 van de 2.750.000 thaler, waaruit het kapitaal bestond, waren geëmitteerd door de Nederlandsche Maatschappij. Zij genoot daarenboven kosteloos, als toelage, de mijn van Kerkrade.

Met het oog op de mogelijkheden van de streek, dacht men er eveneens aan ze te verbinden met Mechelen, middelpunt van het Belgisch net. In 1852 koesterde de Maatschappij Aken-Maastricht het inzicht haar spoorweg te

Ofschoon afgewezen, dacht de Maatschappij Aken-Maastricht er niet aan er van af te zien in België te dringen en zij vroeg bescheiden de concessie van een verlenging Maastricht-Hasselt als eerste etappe. Zij verkreeg de concessie voor het Nederlandsch gedeelte (ongeveer 5 km.) en die voor het Belgisch gedeelte, van de grens tot Hasselt, bij overeenkomst van 24 Juni 1853 <sup>(1)</sup>. Zij verkreeg tevens de concessie van de vertakking van Hasselt tot Landen, waarvan de « Sté de Tournai-Jurbise » zeer grif te haren behoefte afzag <sup>(2)</sup>.

Die vertakking werd tegelijk met de lijn Bergen-Jurbeke geconcessionneerd aan een spe-

<sup>(1)</sup> K. B. van 10 September 1853.

<sup>(2)</sup> De lijn van 10 km. van Landen naar St-Truiden werd aangelegd door den Staat en de verdere 18 km. door de « Société des Ch. de fer Tournai à Jurbise et de Landen à St-Trond ».

ciale maatschappij, die kosteloos, bij wijze van toelage, de lijn van 10 km. van Landen naar St-Truiden kreeg, welke door den Staat reeds aangelegd was. Deze laatste vond aldus een goedkoop middel om de hoofdplaats van Limburg met het algemeen net te verbinden, ofschoon de vooruitzichten van de vertakking, in zake rendement, zoo gering waren dat niemand de exploitatie er van op zich had willen nemen.

De Maatschappij moest dus een derde nationaliteit verwerven en zij verkreeg wettelijk bestaan in België onder de benaming van « Ste du Ch. de fer d'Aix-la-Chapelle à Maestricht ».

De volledige vertakking van Hasselt naar Landen was sinds lang voor de exploitatie opengesteld (1839 van Landen tot Sint-Truiden en in 1847 tot Hasselt). De 36 km. van Aken tot Maastricht (waarvan 9 in Duitschland) werden in 1853 <sup>(1)</sup> en de 29.4 van de verlenging tot Hasselt (waarvan 25 in België) in 1856 voor het verkeer opengesteld. Het net van de maatschappij, Landen-Hasselt inbegrepen, bereikte aldus 93 km. Haar kapitaal stak eveneens in de lijn Hasselt-Maastricht, maar het rollend materieel hoorde toe aan de « Société Aix-la-Chapelle-Maastricht ».

Bij een verdrag van 19/29 April 1867, stond de Maatschappij de exploitatie van al haar lijnen aan den « Grand Central Belge » af. Zij behield nochtans de exploitatie van de kolenmijnen en van de daarbij hoorende vertakkingen <sup>(2)</sup>.

De LOCOMOTIEVEN vertoonden een nieuwigheid; de eerste werden tusschen 1853 en 1857 geleverd door Borsig uit Berlijn en de fabrieken Cockerill voegden er eenige 2-2-2 aan toe. Figuur 15 geeft er een afbeelding van. De eerste waren locomotieven van klassieke Deutsche constructie met vuurkist « haycock » tusschen de assen en overhangende cilinders.

Figuur 16 stelt, daarentegen, een der locomotieven 2-4-0 voor, geleverd door Cockerill, en die schijnt af te stammen van het type met langen ketel van « Stephenson ».

De locomotieven die de moeite loonden werden later ver- of zelfs herbouwd in de werkhuizen van den G.C.B. te Leuven. Figuur 17 geeft er een voorbeeld van.

Een interessante locomotief van dien spoorweg bood een der oudste inrichtingen tot voorwarming van het voedingswater door middel van afgewerkten stoom. Een pomp voedde den ketel. Die inrichting werd bij de nieuwe constructie afgeschafte en de pomp werd vervangen door een injector. *(wordt vervolgd.)*

<sup>(1)</sup> Akte van 22 September 1853, K. B. van 17-10-1853.

<sup>(2)</sup> Het betreft de domaniale kolenmijn, van Kerkrade met het aan te leggen verbindingsspoor van Kerkrade naar Simpelveld, nabij de Nederlandsch-Prussische grens, alsmede de vertakking die bij Remscheid begint en naar Kolscheid en naar de kolenmijn van Kempschen loopt.



# DE VERPAKKINGEN

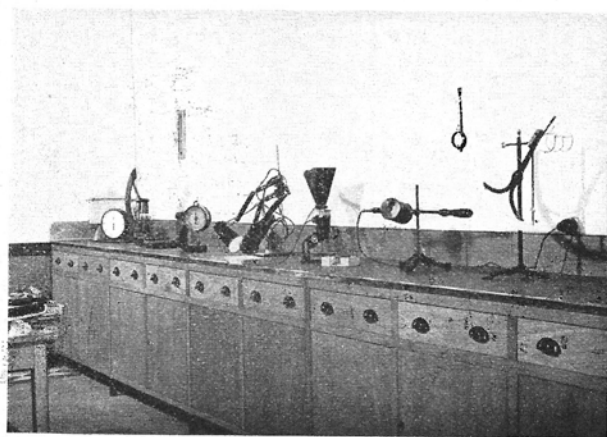
**H**ET gebeurt al te vaak dat de spoorwegvervoerder en de cliënt de schuld op elkander werpen wat betreft de beschadigingen gedurende het vervoer, zonder dat er een precies en aan beide partijen voldoening gevend besluit kan worden getrokken.

Voorval of ongeval onderweg, beweert de cliënt; gebrekkige verpakking, antwoordt de spoorweg.

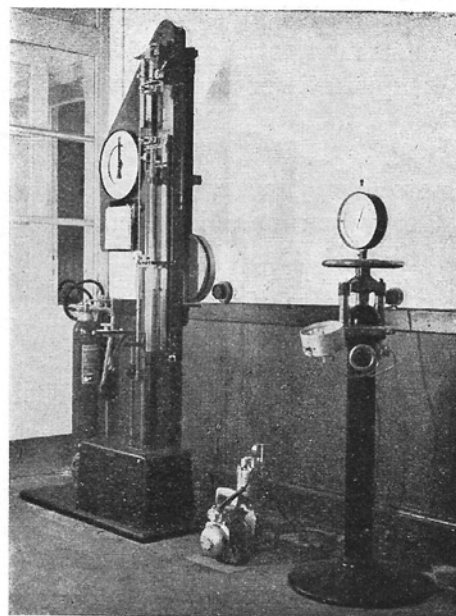
Naar recht en billijkheid mag worden gezegd dat, zoo op den vervoerder de taak rust zijn personeel op te leiden en alle maatregelen te nemen om de vervoerrisico's tot een minimum te herleiden, de afzender, daarentegen, voor een scherm behoort te zorgen, om zijn goed te beschutten tegen de gevaren welke een verplaatsing steeds met zich brengt. Dit scherm is een passende verpakking.

Maar de verpakking bezwaart in heel wat gevallen vrij sterk den kostprijs en het is dan ook geen wonder dat de afzenders hun best doen om den parasitaire last van den post « *Verpakkingen* », die op hun boekhouding drukt, zooveel mogelijk te besnoeien.

Deze zorg is des te meer gewettigd daar, in veel landen, vereenigingen van producenten of van handelaars voor hun leden naar de goedkoopste en doelmatigste verpakking zoeken. Specialisten hebben zich met hetzelfde vraagstuk beziggehouden, zoodat de « *verpakking* »



Een andere reeks toestellen

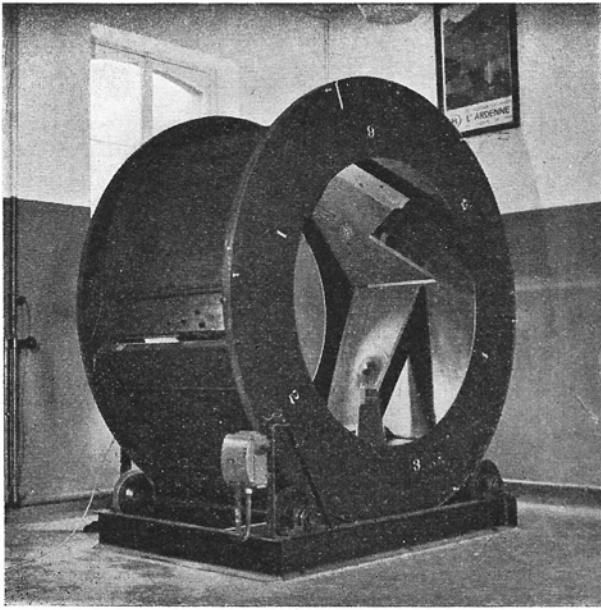


Dynamometer en papiersterktemeter van Schopper een niet te versmaden tak van de handelstechniek geworden is.

De Nationale Maatschappij heeft het interessant geoordeeld mee te werken bij dit zoeken naar de gewenschte pakmiddelen en een nieuwe organisatie ter beschikking van haar cliënteel gesteld om allereerst de oorzaak op te sporen van de beschadigingen waaraan hun goederen blootstaan en vervolgens de soort van verpakking die zou moeten gebruikt worden, als de oorzaak van de beschadiging niet dient te worden toegeschreven aan onvoldoende beschutting van het goed.

Men merkt al dadelijk dat de Nationale Maatschappij, door het inrichten van dezen dienst, niet louter heeft gewild den afzender hulp te bieden en in alle gevallen de verantwoordelijkheid voor de geleden schade af te wijzen.

In de eerste plaats ligt het in haar bedoeling na te gaan of haar eigen diensten niet in gebreke zijn gebleven. Door het opsporen en ontdekken van de oorzaken der beschadiging, maakt zij het mogelijk eventuele leemten aan te vullen of wel speciale maatregelen voor te schrijven.



De tuimeltrommel

Maar staat het vast dat de beschadiging het gevolg is van gebrekkige of onvoldoende verpakking, dan wenscht de Nationale Maatschappij, samen met den afzender, te zoeken naar het aan te wenden beschuttingsmiddel.

Dat middel moet steeds én goedkoop én doelmatig zijn.

In strijd met de algemeen gangbare meening, kunnen goedkope pakmiddelen in de meeste gevallen denzelfden dienst bewijzen als dure.

De nasporingen van den dienst der verpakkingen van de Nationale Maatschappij hadden reeds in tal van gevallen tot gevolg dure maar weinig doelmatige verpakkingen te doen vervangen door goedkope en meer afdoende.

Om dat doel te bereiken moest van alle empirisme afgezien en moesten wetenschappelijke methodes toegepast worden.

Een laboratorium voor verpakkingen werd opgericht in het station Brussel (Thurn en Taxis).

Wij zullen niet al de toestellen beschrijven die er gebruikt worden. Wij zullen er ons bij bepalen ze op te noemen en ons tevens verontschuldigen vreemdklinkende namen te gebruiken die in de gewone spreektaal niet voorkomen :

Tuimeltrommels met hindernissen, dynamometers, papiersterktemeters, hygrostaat van Schreiber, elektrische stoof, Elmendorf-toestel

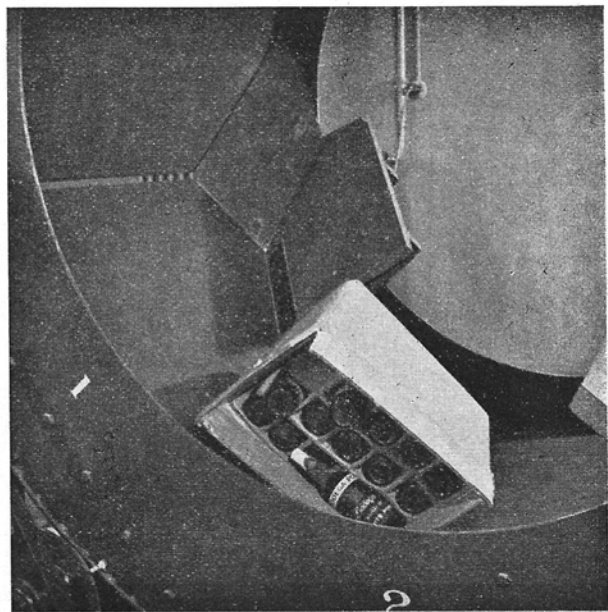
voor de scheurproeven, binoculaire loep met apparaat voor beeldopnamen.

Wij zullen die opsomming niet uitvoeriger maken, maar men geloove ons op ons woord : al die toestellen zijn minder vreemd dan de woorden welke dienen om ze aan te wijzen. Wij verzoeken onze lezers en meer bepaald de handelaars die ons de eer aandoen dit te lezen, die proefzaal even te bezichtigen, waar, haast automatisch, de zwakke zijde van oogenschijnlijk sterke dingen en de stevigheid van schijnbaar zwakke voorwerpen aangetoond worden.

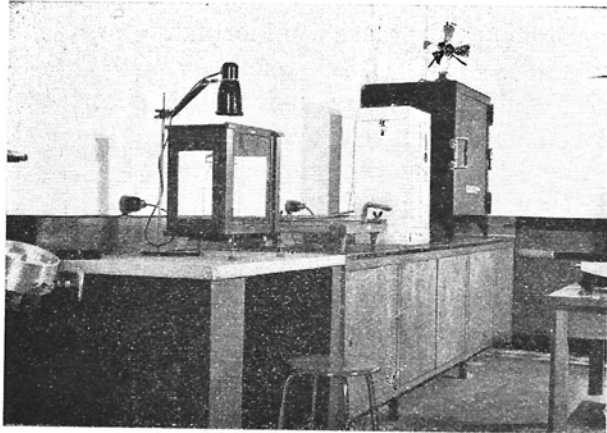
Dat laboratorium staat ten dienste van onze cliënten. Voor hen werd het opgericht. Dat zij er dus gebruik van maken, niet alleen om de doelmatigheid van de door hen gebruikte verpakkingen te beproeven, maar ook, en vooral, zouden wij er willen bijvoegen, om eventueel, samen met onze diensten, het middel op te sporen om ze minder duur te maken.

De Maatschappij betreurt elke beschadiging die tijdens het vervoer optreedt. Zij streeft er naar, aan de haar toevertrouwde voorwerpen dezelfde zorg te besteden als aan haar eigen goed. Ze mag dan ook aan haar cliënten vragen dat ook zij aan hun eigen goederen eenige zorg zouden besteden. Dan zullen wij met tweeën zijn om er voor te waken.

Mogen wij nu uit wat voorafgaat een paar praktische wenken afleiden die wij u verzoeken



Beproeving van een kist van gegolfd karton



Electrische stoof en hygrostaat van Schreiber

te mogen stellen in den vorm van « Geboden voor den Handel »?

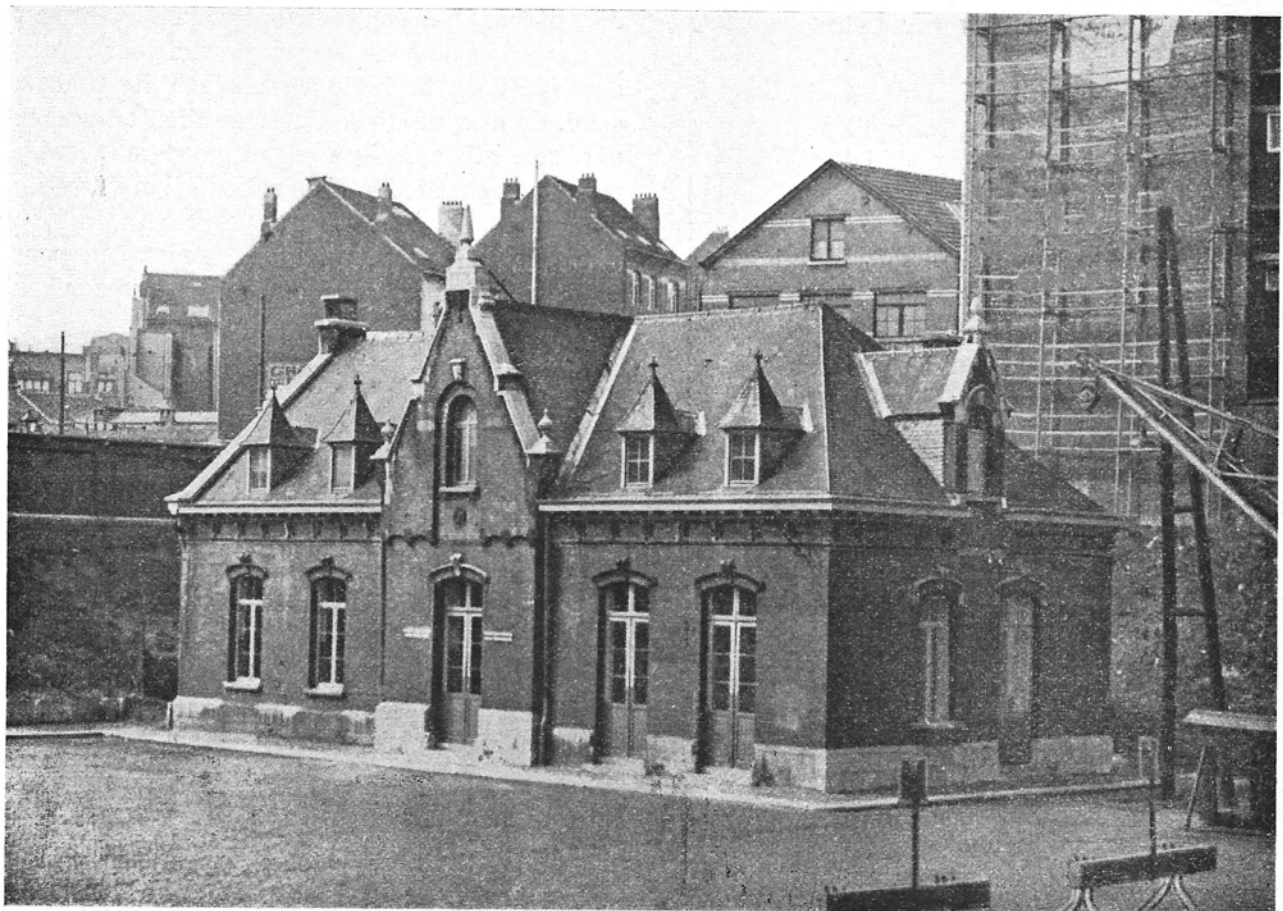
Blijken uw verpakkingen u te duur, vraag ons of er geen middel bestaat om ze goedkooper te maken.

Zijn uw verpakkingen niet bestand tegen een normaal vervoer, vraag ons hoe ze zouden moeten gewijzigd worden.

Denk niet alleen om de buitenverpakking van uw goed; ook de binnenverpakking is van belang. Wij zullen u helpen de doelmatigste uit te kiezen.

Lijden de goederen die wij voor u vervoeren schade, zeg het ons. Wij zullen zien of wij alleen op onze borst moeten kloppen, of wel of wij er beiden schuld aan hebben.

Moge deze nieuwigheid, na veel andere, onze cliënteel er van overtuigen dat wij, evenzeer als zij zelf, er op staan dat de vervoerovereenkomsten, die zij met ons afsluit, perfect zouden uitgevoerd worden.



Gebouw waarin het laboratorium voor verpakkingen is ondergebracht, te Brussel Thurn en Taxis.

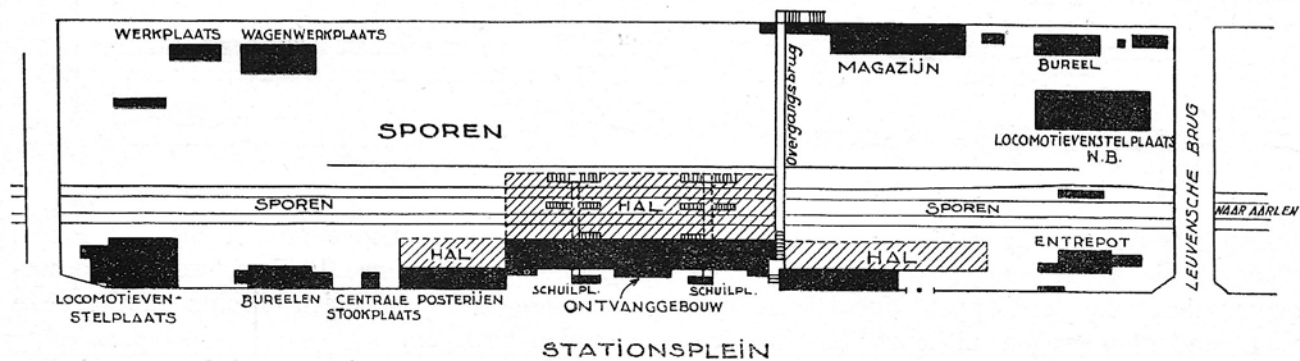
# HET STATION TE NAMEN

DE modernisering van het station van Namen heeft in ruime mate bijgedragen tot de gelukkige metamorfose die het gemeentebestuur de stationswijk wil doen ondergaan.

hande bijgebouwen, overkappingen van de uitgangstrap der tunnels naar het stationsplein.

Dit vreemd aandoend mengelmoes van constructies, welke er per slot van rekening niet op hun plaats waren, zijn verdwenen of werden

SCHEMA VAN HET STATION (vroeger).



Bekijken wij even het panoramisch beeld van vóór twintig jaar, dat door bovenstaande schets wordt voorgesteld :

Brede, donkere vlekken bezijden de hoofdsporen : grote binnenhallen, locomotiefstelplaatsen, werkplaatsen, plankenloodsen, aller-

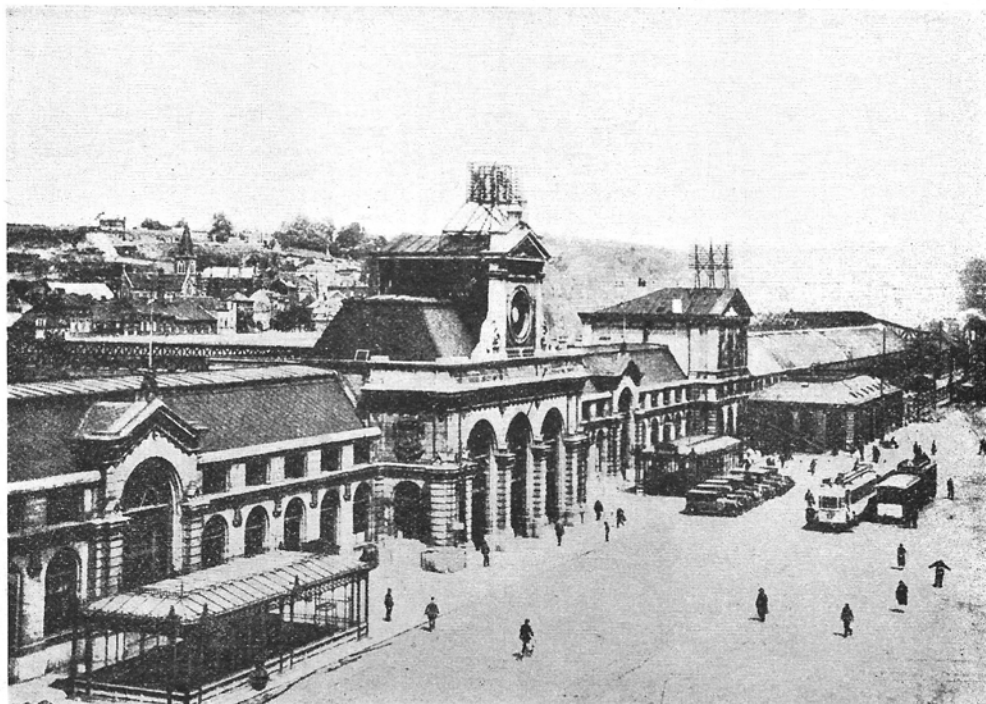
buiten de agglomeratie verlegd.

Als men de twee schetsen vergelijkt, kan men zich rekenschap geven van het mooi effect van die wijziging, waardoor het stationsgebouw tot zijn recht komt.

De voorgevel van witte steen van Gober-

## NAMEN

Gevel  
vóór de  
modernisering



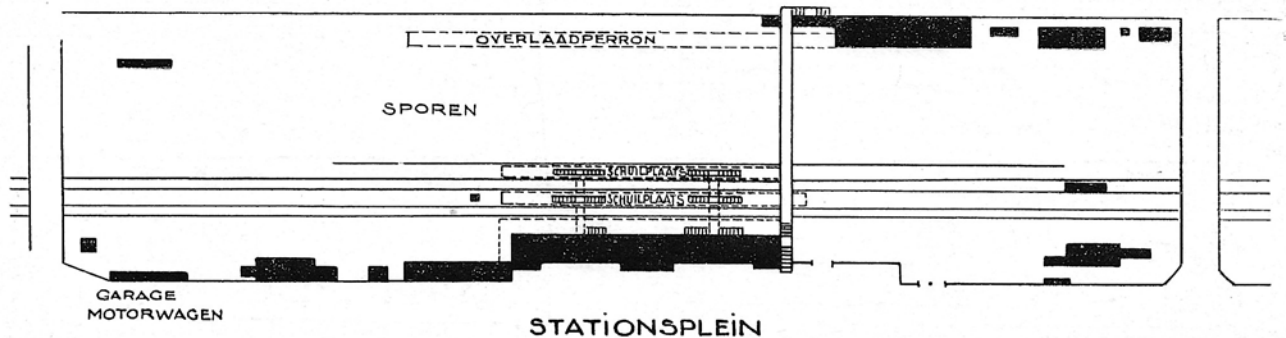
tange en van Euville ziet er opnieuw uit als in de eerste jaren na zijn opbouw. Zijn architectonisch cachet komt weder naar behooren uit.

Het stationsplein is vrijgemaakt ten behoeve van de parkeering en de beweging der voer-

In de voorhal ruime ramen, met grote ruiten in de plaats van het zwaar en plomp houtwerk van de loketten voor de uitreiking der biljetten.

Waterpasse vakkasten, waarin de reisbiljetten gerangschikt zijn, werden in de plaats

#### SCHEMA VAN HET STATION (nu).



tuigen. Die vrijmaking kon worden verkregen dank zij de verdwijning van twee beglaasde gebouwtjes, die de trappen overdekten van waar onderdoorgangen uitliepen en van het plompe gebouw « der kleine colli ». Het oog stuit op geen hindernis of scherm meer. Van ver ziet het publiek den ingang en, bij het binnentreden, merkt het in één oogopslag al de diensten : uitreiking der biljetten, bagagebewaarplaats, postcolli en rijwielen, kantoren voor inlichtingen en toerisme, uitgang enz.

gesteld van de hoge kasten die het lokaal verdeelden in nauwe hokken, waarin de uitreikende bedienden zich slechts met moeite konden bewegen.

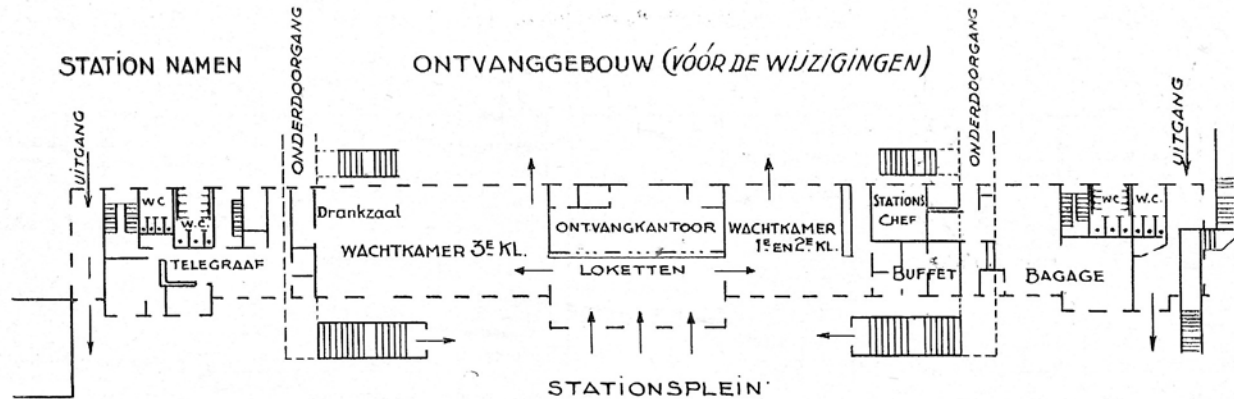
Op de muren van de voorhal, hangen tabellen met de snelle verbindingen voor het binnenland en aanwijstabellen voor de uren der treinen, die den reiziger klaar en duidelijk inlichten en hem zonder moeite naar de perrons leiden.

De diensten voor afgifte van bagage en postcolli zijn in een enkel lokaal samengebracht.

#### NAMEN

Gevel  
na de  
moderniseering





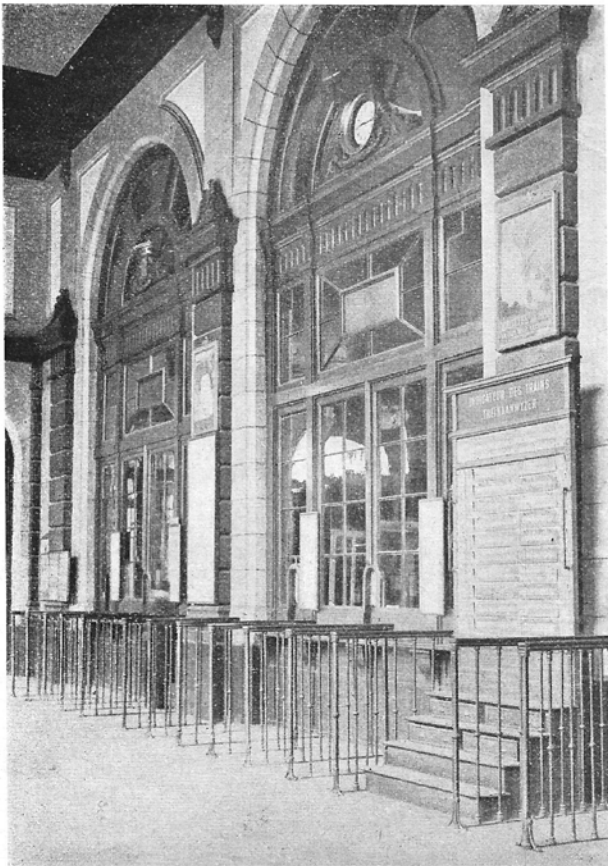
De cliënt volgt er vlug en gemakkelijk, en dus met groote voldoening, al de verrichtingen voor het verzenden van de colli die hij aan den spoorweg toevertrouwt.

Ruime bewaarplaatsen, groot genoeg voor 650 rijwielen, werden in de kelderverdieping ingericht. Daarheen voert een trap, aan weerszijden voorzien van een parabolisch gebogen rail welke de inspanning vermindert van den bediende die de rijwielen naar boven moet brengen.

De onder het gebouw gelegen en overbodig geworden gedeelten der onderdoorgangen, worden nu gebruikt voor het bergen van het materieel van het station, de drukwerken, den voorraad biljetten en het archief.

Een nieuwe trap naar de tunnels werd aan den kant van Luik aangelegd.

Het kantoor voor inlichtingen en toerisme vereenigt in een zelfde lokaal de toeristische diensten van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen en van de Vereeniging

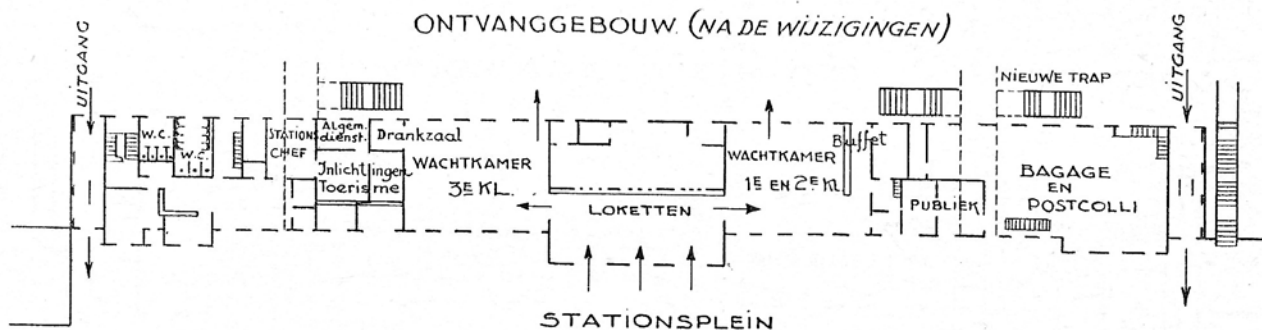


Loketten, vroeger.



Loketten, nu.





tot bevordering van het Vreemdelingenverkeer van de Stad.

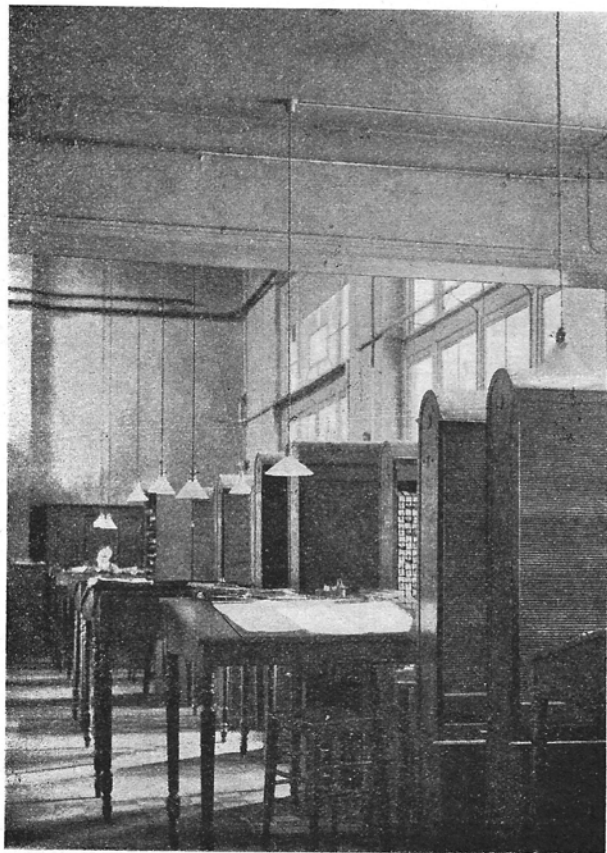
De toeristen vinden er bedienden-specialisten die de meest diverse en volledige inlichtingen verstrekken, hen documenteeren over al de spoorwegdiensten, de reisgelegenheden, reiswegen, treindienstregelingen, tarieven, de inrichting van gezelschapsreizen om de talrijke schilderachtige plekjes van België te bezoeken waarvan Namen wel een der aardigste is.

De werken tot modernisering van het station van Namen zijn nog niet klaar. Binnen zeer korten tijd zal het laatste overblijfsel der over-

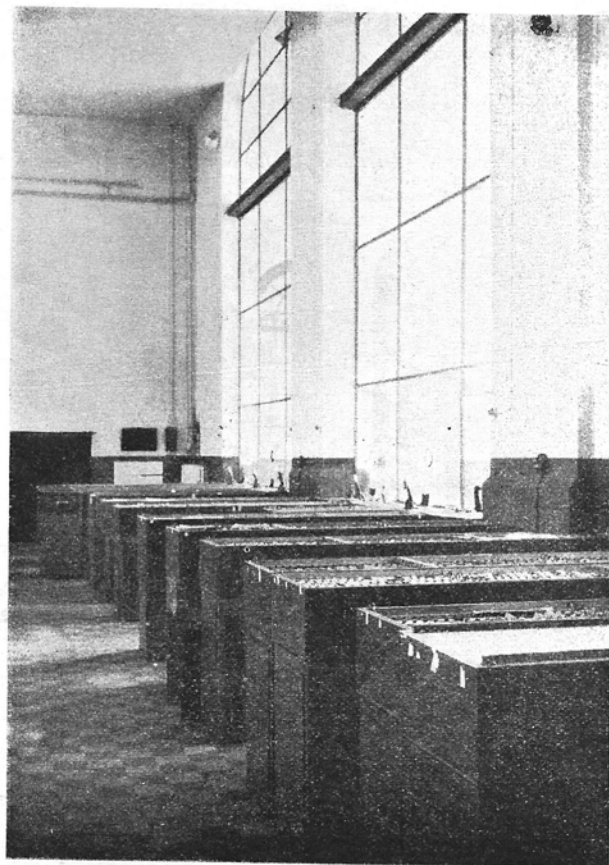
dekte hallen verdwijnen, namelijk dat van het zijstation voor de treinen naar Luik.

De Nationale Maatschappij bestudeert samen met de stad Namen andere verbeteringen van de omgeving van het station.

Wat reeds tot stand gebracht werd laat het beste verwachten wat betreft de resultaten van die gemeenschappelijke studie ten behoeve van het aspect van het stationsplein, dat reeds thans iets heeft van de vriendelijke begroeting waarmee de bekoorlijke Maasstad den bezoeker welkom heet.



Binnenaanzicht ontvangkantoor, vroeger



Binnenaanzicht ontvangkantoor, nu

# Internationale overgave van de goederenwagens

door E. FOSSOUL

**D**AG en nacht rijden de spoorwegwagens haast overal ter wereld! Sommige vervoeren reizigers, andere goederen. Zij volgen elkaar op, rijden elkaar voorbij, kruisen elkaar, naar bestemmingen welke dengenen, die ze door de ruimte zien ijlen, vaak heelemaal onbekend zijn!

Weinigen denken aan de ingewikkelde inrichting van deze dikwijls verbazende tochten of bekommeren zich om de wetten of overeenkomsten die de verplaatsing van dat cosmopolitisch materieel beheerschen.

Wij willen u hier meer bepaald over de goederenwagens onderhouden.

Waar gaat de wagen die u zoo pas hebt zien voorbijrijden heen, waar komt hij vandaan en wien hoort hij toe?

Wat zou het vervoer eenvoudiger zijn, moesten afzender en geadresseerde hetzelfde land bewonen! Maar in de meeste gevallen betreft het invoer, uitvoer of ook wel doorvoer.

Bij de opkomst en in de eerste jaren van het bestaan der spoorwegbedrijven, verlieten de wagens hun net niet: de goederen werden in het eindstation gelost en overgebracht naar het station van het naburig net, waar zij opnieuw op de wagens van dat net geladen werden.

Wat geld en tijd vergende behandelingen! En wat averij liepen de goederen veeltijds daarbij al niet op!

Ook dacht men er weldra aan die groote nadeelen te verhelpen. Men kwam er aldus toe tusschen de netten gemeenschappelijke stations op te richten, waar de goederen rechtstreeks van wagen tot wagen overgeladen werden.

Maar aan den eenen kant groeide het verkeer meer en meer aan en aan den anderen kant beseftte men dat die omladingen op de ontwikkeling van den internationalen handel wel erg remmend werkten.

Ook trachtten de spoorwegen, reeds van in 1847, overeenkomsten te sluiten om den overgang van de wagens van het eene naar het andere net mogelijk te maken, zonder omlading.

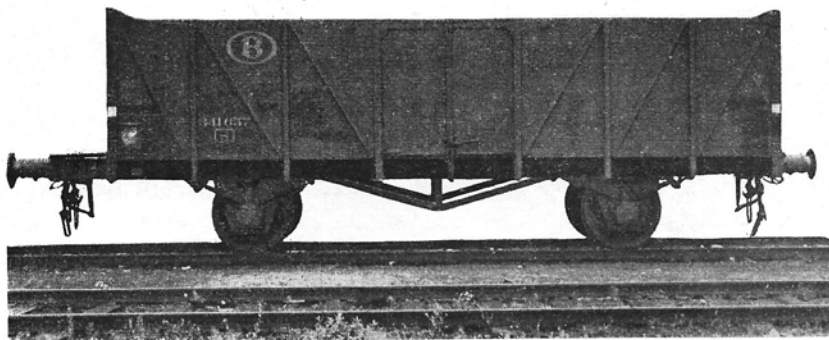
In den beginne bepaalde men zich angstvallig tot overeenkomsten tusschen naburige netten. Maar de bepalingen van die overeenkomsten waren zeer uiteenlopend en de onafgebroken uitbreiding van het spoorwegverkeer deed de noodwendigheid gevoelen de regels voor het gebruik der wagens onder de spoorwegen eenvormig te maken en een soort van internationale wetgeving op dat gebied in te voeren.

Weldra werd « het wederzijdsch gebruik van het materieel » algemeen gemaakt voor al de spoorwegmaatschappijen met normaal spoor. Groote Vereenigingen werden opgericht: het Duitse « Verein », de Internationale Vereeniging, aan wier leiding de Belgische Staatspoorwegen stonden, de Fransche Overeenkomsten, het Belgisch-Duitsch-Zwitsersch-Italiaansch Reglement, het Oostenrijksch-Hongaarsch-Zwitsersch-Fransch Reglement.

Nochtans verschilden de reglementen van die Vereenigingen nog van elkaar in velerlei opzichten. Bovendien hadden sommige maatschappijen in den schoot van een zelfde Vereeniging onderling bijzondere overeenkomsten aangaan.



Gesloten wagen met 3 afdelingen, 9 T., voor vervoer met reizigerstreinen



Stortwagen 20 T., met houten kast, gewijzigd Duitsch type

De verscheidenheid van die overeenkomsten maakte de toepassing er van zeer moeilijk en haar interpretatie lokte tal van geschillen uit.

Wanneer, na den Grooten Oorlog, het probleem oprees de afgebroken betrekkingen onder de spoorwegen te herstellen, trachtte men de netten in één Vereeniging te groepeeren. In 1921 namen 105 spoorwegmaatschappijen van het vasteland het « Reglement voor het wederzijdsch gebruik van de wagens in internationaal verkeer », ook wel R. I. V. geheeten, aan.

Welke waren dan toch de bezwaren waardoor de doorvoer van de wagens verhinderd of bemoeilijkt werd? Er waren moeilijkheden van technischen en andere van administratieven aard.

Om eerstgenoemde te verhelpen, moest de *Technische eenheid in het Spoorwegwezen* tot stand worden gebracht.

Met het doel de overgave te vergemakkelijken, werden bepaalde beginselen gesteld. De voorafgaande en voornaamste voorwaarde voor de overgave onder de verschillende spoorwegnetten was natuurlijk de eenvormige spoorwijdte. De breedte van het spoor werd op 1435 mm. vastgesteld.

Alle Europeesche landen namen die voorwaarde aan, met uitzondering van Rusland en Spanje die om politieke rede-

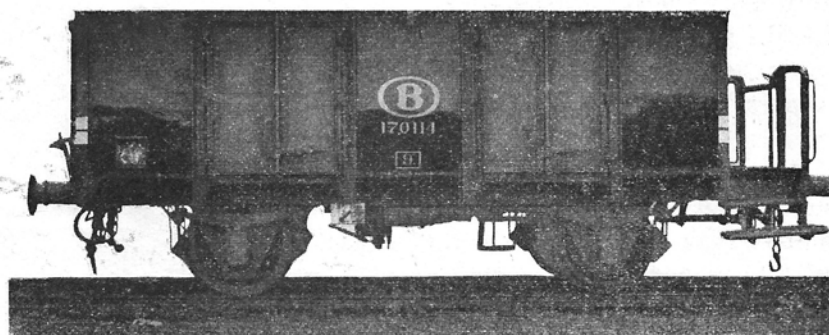
nen afzagen van de weldaden verbonden aan die beslissing, welke door al de andere maatschappijen zoo noodzakelijk geacht werd.

Tal van andere bijzonderheden werden nog geregeld: breedte en dikte van de wielbanden, grootste afstand en hoogte van de wielkranen, stoot- en trekrichtingen, remmen, smering enz.

Toen de Technische Eenheid ingevoerd werd, bestonden de Ferry-Boats nog niet en liet Engeland, dat van het Vasteland afgezonderd lag, zich niet in met de conferenties waarop de overeenkomsten voor overgave uitgewerkt werden.

Nochtans is de breedte van de sporen in dat land ook 1435 mm.; de tusschensporen en de ruimten die de verschillende belendende installaties: perrons, gebouwen enz., van de sporen scheiden zijn er echter smaller; de dwarse afmetingen van de Engelsche wagens zijn dus geringer dan die van de wagens van het vasteland. Laatstgenoemde konden in Engeland dan ook niet loopen.

Toen het denkbeeld ontstond onze Belgische wagens en onze transitowagens met geschikte schepen (Ferry-Boats) te vervoeren, moest men het materieel bouwen dat op de Engelsche sporen loopen kon. Overeenkomsten voor overgave werden dan gesloten tusschen de Belgisch-Engelsche Ferry-Boats-maatschappij en de bij de Vereeniging R. I. V. aangesloten Spoorwegen.



Stortwagen 20/25 T., met plaatijzeren kast, type B. S. - Flamme

De wagens rijden de grens over en passeeren de douane. Met het oog hierop moeten zij zóó gebouwd zijn dat niets van hun inhoud verborgen blijft en dat de goederen, die zij bevatten, niet kunnen weggenomen of overgegeven worden zonder inbraak en zonder dat hiervan zichtbare sporen overblijven.

Zoodra een wagen van het eene net op het andere overgaat, wordt hij beschouwd als zijnde gehuurd door de overnemende maatschappij.

Welnu, wanneer men een goed huurt, eischt het gebruik dat men een plaatsbeschrijving opmaakt. Kan men zich den ontzaglijken papierrommel voorstellen die zich in de doorvoerstations opstapelen zou, moest tot het nakomen van een dergelijke formaliteit worden besloten, bij voorbeeld wat de 140.000 Belgische en vreemde wagens betreft, die de Nationale

tingen, al de voor het internationaal verkeer opengestelde lijnen berijden mogen, te voorzien van het merk **T**. De taak van elke maatschappij blijft dus beperkt tot het onderzoek of de wagens niet zoo'n averij hebben opgelopen dat zij ongevallen of beschadiging van de goederen zouden kunnen veroorzaken.

De vereenvoudiging der technische verrichtingen voor overgave die uit deze wijze van handelen is voortgevloeid, heeft toegelaten de voortzending van de wagens en hun rotatie te bespoedigen en dienvolgens ook de snelheid van het vervoer te verhoogen.

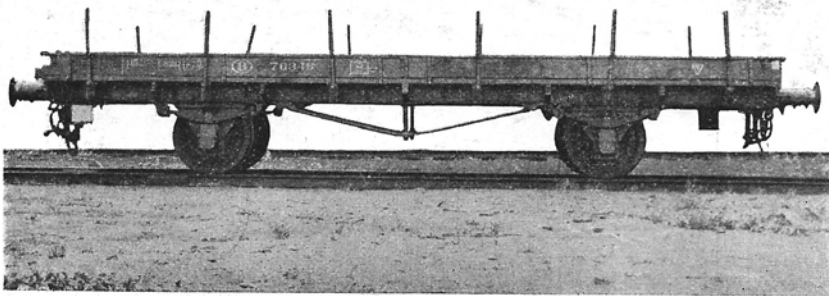
Het volstond echter niet de moeilijkheden van technischen aard op te lossen; ook de vraagstukken van administratieven aard moesten worden geregeld: bepalingen waarbij het wederzijdsch gebruik van het materieel geregeld wordt, werden ingevoerd.

De spoorwegen moeten de wagens aanvaarden die hun door de aansluitende netten worden aangeboden en die beantwoorden aan de voorwaarden voor de aanneming gesteld. Zij komen overeen voor het vaststellen van plaats en tijd van levering en aanneming. In onze betrekkingen met Frankrijk, bij voorbeeld, bepaalt het oogenblik van de aankomst der wagens in het station van het overnemend beheer de in-ontvangst-neming.

De in-ontvangst-neming is evenwel maar effectief als de wagens vergezeld gaan van al de bescheiden die voor het vervoer er van noodig zijn: vrachtbrief, stukken geëischt door de douane, de fiscale of politieoverheden.

Is dit alles in orde, dan wordt de wagen aangenomen en is hij klaar om verder te rijden. Behoudens bij onmogelijkheid — averij, ongeval — moet hij noodzakelijk vervoerd worden tot op het station van bestemming. — De terugkeer er van moet worden voorzien!

Het spoorwegnet dat hem ontvangt, moet hem aan het eigendomsnet terugbezorgen. Het moet hem kosteloos laten teruggaan, en zulks liever beladen dan ledig, want leegloop veroorzaakt uitgaven die door geen enkele ontvangst worden vergoed. Nochtans is er niet altijd een lading voor het eigendomsnet te vinden. Daarom werden de mogelijkheden van wederbenutting



2 - assige platte wagen, 15 T., type Belgische Staat, met klapschotten

Maatschappij der Belgische Spoorwegen maandelijks met de naburige netten uitwisselt?

Het is bekend dat de spoorwegen de inrichting van het vervoer zonder complicaties zeer verdoordreven hebben. Ze hebben de absolute noodzakelijkheid erkend de voorschriften van de overeenkomsten naar de letter na te leven en ze hebben hieraan het groot beginsel van het wederzijdsch vertrouwen ten grondslag gelegd. Op grond van bedoeld beginsel, kon de schouwing van de wagens worden vereenvoudigd en kon worden afgezien van de nauwkeurige vaststellingen die voor iederen wagen moesten worden opgemaakt.

De Technische Eenheid heeft onder meer voorgeschreven de goederenwagens, die, zonder voorafgaande verificatie van hun dwarse afme-

verruimd, waarbij men evenwel heeft willen vermijden dat een overnemend net geneigd zou zijn de wagens van andere netten als haar eigen wagens te gebruiken. Zoo werd de wederbelading voor andere stations dan die van den eigendomsspoorweg toegelaten, mits het nieuw transport over een baanvak van dezen spoorweg gaat, of den wagen dichter bij dezen laatste brengt.

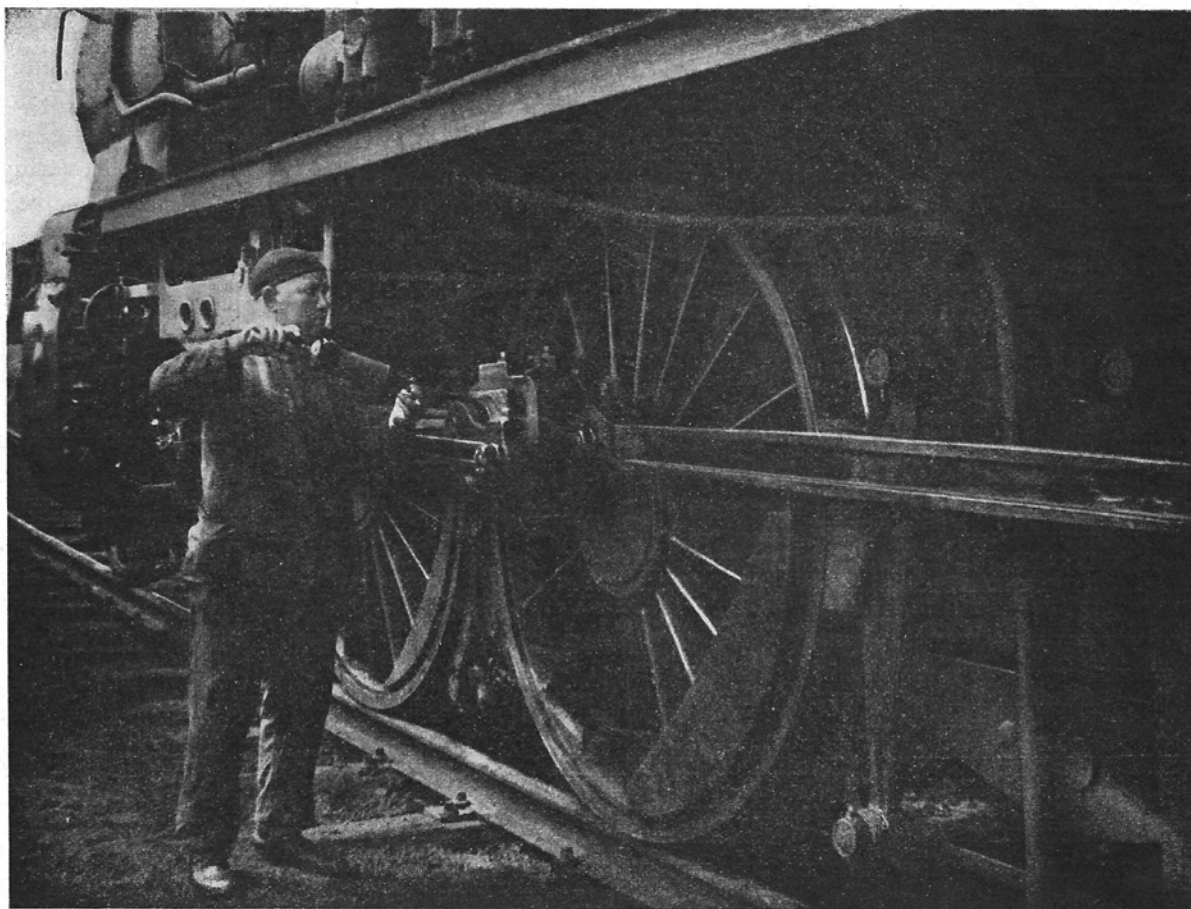
Er zijn sancties voorzien tegen de spoorwegen die een wagen opnieuw gebruiken, in strijd met de bepalingen van het reglement. Ieder onregelmatig gebruik wordt beboet met een bedrag van 20 goudfrank of 200 Belgische franken.

Bij gemis van lading, moet de wagen ledig naar zijn eigendomsnet terugkeeren. Welken weg moet hij volgen? Men moet vermijden dat de ritten in ledigen staat langer wezen dan

de ritten in beladen toestand, of dat ze worden afgelegd op netten die door den beladen wagen niet werden bereden. Als regel moet gelden dat de ledige wagen wordt teruggezonden over den weg dien hij bij den heenrit heeft gevolgd. Uitzonderingen werden voorzien voor de gevallen van voortzending van het oorspronkelijk transport, en voor de losstations van een bij den terugkeer wedergebruikten wagen.

Hoe zal nu de bij den heenrit gevolgde weg worden bepaald? Wanneer de wagen naar zijn bestemming rijdt worden er, op het oogenblik dat hij van een net op een ander overgaat, door het overgangsstation van den overnemenden spoorweg overgangsetiketten opgeplakt, waarop de naam van dit station en de datum van aankomst aangeduid zijn, en die alzoo dezen weg voor het personeel aanwijzen.

*(wordt vervolgd.)*



Lust in het werk

Foto Vits

# ECONOMISCHE DOCUMENTATIE

## AUGUSTUS 1939

### HET VERVOER IN BELGIË

*Belgische Spoorwegen.* — De ontvangsten uit het verkeer over de maand Juli 1939 bedroegen 239,4 miljoen, tegen 220,— miljoen in Juli 1938, dit is 8,8 % meer.

Het reizigersverkeer in Juli 1939 is met 2,6 % teruggelopen vergeleken met dat van Juli 1938. Daarentegen is het verkeer van zware goederen er met 21,7 % op vooruitgegaan, dank zij de bedrijvigheid die is blijven heerschen in de ijzer- en kolennijverheid.

Voor de eerste 7 maanden zijn de financieele uitkomsten als volgt :

IN MILLIOENEN FR.	1938	1939	VER- SCHIL
Ontvangsten uit het verkeer . . . . .	1.447,4	1.533,2	+ 85,8
Uitgaven (financieele lasten inbegrepen) . . . . .	1.631,9	1.585,5	— 46,4
<b>FINANCIEELE UITKOMSTEN.</b> . . . .	—184,5	— 52,3	+132,2

Voor het verkeer zijn de uitkomsten over hetzelfde tijdperk de volgende :

IN DUIZENDEN EEN- HEDEN	1938	1939	VER- SCHIL
A. Reizigerkilometers . . . . .	3.538.688	3.403.825	— 3,8%
B. Tonkilometers . . . . .			
Zware goederen . . . . .	2.894.310	3.152.565	+ 8,9%
Stukgoederen . . . . .	63.718	59.031	— 7,4%

*Binnenscheepvaart.* — De nieuwe economische inzinking die zich reeds in de eerste dagen der maand Augustus openbaarde, heeft natuurlijk het binnenscheepvaartverkeer beïnvloed, in weerwil van een door de Pers gemelde zeer goed merkbare toeneming van het transport op het Albert-kanaal.

Deze stand van zaken heeft zijn weerslag gehad op de scheepsvrachten in de verschillende

waterwegverbindingen, zooals uit onderstaande tabel blijkt :

NOTEERING BIJ VER- TREK UIT ANTWERPEN NAAR (GEMIDDELD)	Aug. 1937	Aug. 1938	Juni 1939	Juli 1939	Aug. 1939
Brussel . . . . .	9.—	9.—	11.—	9.—	8.25
Bergen . . . . .	17.—	12.50	15.—	13.50	12.50
Charleroi . . . . .	18.—	11.50	13.50	11.50	10.50
Gent . . . . .	10.—	8.—	12.—	9.50	8.50
Angleur . . . . .	13.50	12.—	16.—	15.50	14.—

Men zal opmerken dat, vergeleken met de jaren 1937 en 1938, de scheepsvrachten voortdurend teruggelopen zijn en dat die terugloop soms vrij groote verhoudingen aanneemt (43 % in de verbinding Antwerpen-Charleroi, vergeleken met Augustus 1937). Een enkele verbinding maakt een uitzondering op den algemeenen regel : die van Antwerpen-Angleur, waarin nochtans, dank zij den aanleg van het Albertkanaal, de noteeringen logischerwijze hadden moeten dalen.

De verbetering die op het einde van de vorige maand Juli in het *Belgisch-Rijnlandsch* verkeer opgetreden was, heeft zich niet gehandhaafd, te oordeelen naar de beschikbare tonnemaat Belgische schepen te Ruhrort (70.000 ton op 24 Augustus, tegen 63.000 op het einde van Juli).

— Een officieele nota meldt dat de aanleg van het kanaal van Nimy naar Blaton bij inschrijving aan de « Société Coloniale de Construction » aanbesteed werd voor een bedrag van 65.309.000 fr. De termijn van uitvoering is gesteld op twee en een half jaar.

Men voorziet buitendien den aanleg van een weg voor groot verkeer langs en benoorden het kanaal.

### HET VERVOER IN HET BUITENLAND

*IN FRANKRIJK.* — De totale ontvangsten van de S.N.C.F. over de eerste zes maanden van 1939 beloopt 9,5 milliard frank, tegen 8,5 milliard voor het overeenkomstig tijdperk van 1938, dit is 11,42 % meer.

— Het effectief van het personeel van de S.N.C.F. bedroeg, op den datum van 31 December 1938, 500.994 eenheden, waarvan 466.679 vaste en 34.315 hulpbedienden, tegen 518.601, waarvan 475.852 vaste en 42.749 hulpbedienden op 31 December 1937. De vermindering, van het eene jaar tot het andere, van het totaal effectief bedraagt dus 17.607.

Ondanks die merkelijke vermindering van het effectief, zijn de uitgaven voor personeel nog belangrijk gestegen. Die uitgaven op alle rekeningen, alle patroonslasten inbegrepen, beliepen inderdaad 9.940 miljoen frank in 1937; ze klommen tot 11.133 miljoen in 1938.

Ze zijn dus van het eene jaar tot het andere gestegen met 1.193 miljoen, d.i. 12 %.

— Het « Journal Officiel » van 28 Augustus heeft een decreet uitgevaardigd waarin de modaliteiten voor werkverschaffing aan de overtallige bedienden van de S.N.C.F. vastgesteld worden.

Het verslag aan den President van de Republiek, dat bedoeld decreet voorafgaat, somt de maatregelen op die sedert een jaar door de S.N.C.F. genomen werden in zake de vaststelling van de arbeidsregels, de tot-één-making en de inrichting van de voormalige netten, de opheffing van lijnen enz., door welke maatregelen belangrijke effectieven vrijgekomen zijn.

Onder die maatregelen behooren speciaal te worden genoemd : het overnemen, van de private ondernemingen, van bepaalde bijkomende werken die haar werden opgedragen door de S.N.C.F., en het uitvoeren van die werken door bedienden van het kader; het uitvoeren, in de werkplaatsen van de S.N.C.F. door de overtallige bedienden, van werken die vroeger aan de private nijverheid opgedragen werden.

Al die maatregelen — en meer in het bijzonder de voorgaande twee — zijn uitzonderingsmaatregelen.

— « *Le Temps* » van 28 Augustus 1938 publiceert een studie over den financiëleen toestand van de S.N.C.F.

Op 31 December 1937 exploiteerden de oude netten 42.590 km. lijnen van algemeen nut, waarvan 42.390 geheel opengesteld zoo voor het reizigersverkeer als voor het goederenverkeer; 200 km. werden geëxploiteerd voor het vervoer van goederen alleen.

Op 31 December 1938 werden op 42.533 km. geëxploiteerde lijnen slechts 35.133 km. gebruikt voor het vervoer van reizigers en van goederen, 2.200 km. voor goederen en gedeeltelijk voor reizigers, 5.200 uitsluitend voor goederen.

Die belangrijke wijzigingen in het gebruik van de spoorweglijnen worden, aan den eenen kant, gerechtvaardigd door een vermindering van 9,9 % van het goederenverkeer vergeleken met 1937 en, aan den anderen kant, door een slinking van het aantal reizigers vergeleken met het vorige jaar. Op den datum van 25 Mei 1939, waren de treinritten 12 % geringer dan die van 1937.

De politiek van besparingen wordt eveneens toegepast op het stuk van het materieel. Het park der stoomlocomotieven en elektrische locomotieven omvat 18.500 eenheden; onderhoud en herstelling hiervan veroorzaken een uitgave van nagenoeg 2 milliard. De centrale dienst van het materieel, die een programma tot aanbouw van 2.000 wagens, 113 stoomlocomotieven, 49 motortreinstellen had opgemaakt, heeft geoordeeld tijdens dit dienstjaar te moeten afzien van het bouwen van de wagens, van 45 locomotieven en van 35 motortreinstellen.

Op het einde van het jaar 1937 had de Maatschappij aan den Minister van Openbare Werken een begroting voorgelegd die in evenwicht was. Maar reeds in Juni 1938 werd het noodig de budgetaire voorzieningen te herzien. De Maatschappij had 44,7 % meer ontvangsten verwacht vergeleken met 1937, maar zij heeft die verhooging moeten verlagen tot 29,5 %. Daarenboven liet een voortdurende verhooging van de prijzen sedert 1 Januari 1938 onafwendbare hogere uitgaven voorzien. Na rectificering van de voorzieningen, werd de begroting opgemaakt op den grondslag van 18.600 miljoen voor de uitgaven en 15.500 miljoen voor de ontvangsten en onmiddellijk werden bezuinigingsmaatregelen genomen : afschaffing van de bijzondere belasting op het vervoer van reizigers, invoering van belastingen op de vervoerbewijzen van de reizigers, op het vervoer van kolen, ertsen en metaalproducten, welke decreten het vervoer van goederen voor rekening van den Staat en van de openbare gemeenschappen verzekerden. In weerwil van al die saneerings-

pogingen, sloot het boekjaar 1938 met een totaal begroostingstekort van ongeveer 2.542 miljoen.

Buitendien verdient het de aandacht dat die ontoereikendheid geen rekening houdt met de lasten op rekening van de S.N.C.F. gelegd, die meer dan 5 milliard bedragen, welk bedrag den last der in de Fransche spoorwegnetten vastgelegde kapitalen en het aandeel der samengevoegde tekorten van die netten vertegenwoordigt. Wegens den deficitairen economischen toestand van 1938 werd de S.N.C.F., voor dat dienstjaar, evenwel vrijgesteld van een gedeelte van die financieele lasten.

In weerwil van de medewerking van den Staat om het spoorwegverkeer te doen toenemen, heeft de S.N.C.F. aan de Thesaurie een ruimere financieele hulp moeten aanvragen dan die voorzien door de overeenkomst van Augustus 1937.

Groote personeelsbesnoeiingen werden eveneens verwezenlijkt.

De Maatschappij heeft de beheerders van de voormalige netten niet uitgesloten. Ze heeft gewoon de eenheid van bevelvoering en van materieel verwezenlijkt en tevens de gewestelijke bestuurskaders behouden, die door de groote geografische en economische structuur van Frankrijk worden geëischt.

De heer Pierre Guinand, voorzitter van de S.N.C.F., meldt dat de vooruitzichten voor het loopend dienstjaar bemoedigend zijn en dat, indien de nationale economie niet andermaal verslapt, het exploitatietekort in 1940 zal goedgemaakt zijn. Het lijkt hem nochtans moeilijk te voorzien én in de uitgaven voor investering én in de ten-laste-neming van 1/5 der financieele lasten, zelfs indien een verhooging van tarieven en een vollediger coördinatie van al het vervoer moesten ingevoerd worden.

### **De financieele Politiek van de Reichsbahn**

De Reichsbahn verzekert het grootste gedeelte van het Duitsch verkeer en is verreweg de grootste nijverheidsonderneming van Groot-Duitschland.

Na de overneming van de spoorwegen van Oostenrijk en van het Sudetenland, omvat het net van de Reichsbahn 64.000 km. sporen en houdt het 900.000 bedienden aan het werk;

het materieelpark bestaat uit 25.000 locomotieven, 2.000 motortreinstellen, 69.000 rijtuigen, 22.000 pakwagens en 650.000 goederenwagens.

De begrooting van 1939 bedraagt, wat ontvangsten en uitgaven aangaat, 5 1/2 milliard RM.

De Reichsbahn besteedt jaarlijks meer dan 3 milliard aan haar wedden, loonen en maatschappelijke verzekeringen; de bestellingen die zij jaarlijks aan de Duitsche nijverheid opdraagt, bereiken in totaal 2 milliard RM., en dit bedrag zal nog stijgen ten gevolge van het programma voor vernieuwing van materieel en de overneming van de Oostenrijksche en de Sudeetsche spoorwegen.

Sedert 10 Februari 1937 is de Reichsbahn opnieuw een Rijksexploitatie geworden, doch ze blijft een bijzonder eigendom van den Staat. Haar begrooting blijft gescheiden van die van het Reich en ze geniet financieele autonomie.

Ze is niet onderworpen aan de wet op de Staatscomptabiliteit. Deze autonomie levert voor de Schatkist van het Reich het voordeel op dat de verantwoordelijke leiders van de Reichsbahn er moeten voor waken uit eigen middelen de begrooting in evenwicht te houden en niet mogen rekenen op de tusschenkomst van den Staat. De spoorwegen genieten, daarentegen, groote vrijheid in het opzicht van hun tarievenpolitiek, die zeer rekbaar moet zijn, om de leiders toe te laten zoo spoedig mogelijk in de economische schommelingen te voorzien.

De Reichsbahn moet voorzien in de financieele lasten waarvan het bedrag zal vastgesteld worden in gemeen overleg tusschen den Minister van Verkeerswezen en dien van Financiën van het Reich.

Wat de nieuwe inrichtingen betreft, zullen de door middel van leeningen te verzekeren investeringen geboekt worden op de « Kapitalrechnung ». — In de laatste jaren, had de Reichsbahn ingevolge de schaarschte van openbaar geld, haar investeringen tot een bedrag van verschillende honderden millioenen RM. gefinancierd door middel van haar ontvangsten uit het verkeer. Maar ten overstaan van de eischen gesteld door de ontwikkeling van het net, met name uit oorzaak van de verbouwing der Duitsche steden, zal de exploitatierekening alleen niet meer volstaan om in de eerstkomende jaren al de uitgaven te financieren. Om deze te dekken, zal men dus zijn toevlucht moeten nemen tot leeningen, doch er tevens voor te



waken hebben dat de nieuwe lasten die daaruit voortspruiten draaglijk blijven.

Het ligt voor de hand dat al de financieele eischen en noodwendigheden van de Reichsbahn slechts kunnen vervuld worden binnen het kader van een goed geleide financieele politiek en economie. De Minister van Verkeerswezen heeft de leiding daarvan in handen.

Voor elk dienstjaar wordt van te voren een plan van de bedrijvigheid der spoorwegen van het Reich opgemaakt. Voor al de belangrijke ontwerpen wordt, buitendien, een bestek opgemaakt. De verschillende gewestelijke directies van de Reichsbahn zijn verplicht alle kwartalen en op het einde van het dienstjaar verslag te doen over de finances van hun district; zij moeten, daarenboven, dagelijks en per telegram aan de hoofddirectie het bedrag der bruto-ontvangsten van de voornaamste kassen van hun gebied melden.

Op die wijze is het mogelijk 's anderen daags op den middag aan het Ministerie van Verkeerswezen de uitkomst van de ontvangsten der 30.000 kassen van de Reichsbahn samen mede te deelen.

De economie van de Spoorwegen van het Reich is zóó ingericht dat de grootste nijverheidsonderneming van het Reich haar economische verplichtingen kan nakomen en kan bijdragen tot het tot stand brengen, voor het Deutsche volk, van een uitstekend, veilig, vlug, geriefelijk en economisch vervoermiddel.

#### **De coördinatie van Spoor en Weg in Engeland**

Een Centrale Conferentie van de vertegenwoordigers van Spoor en Weg werd bijeengeroepen om de grondslagen van een vrijwillige tarievenovereenkomst te leggen voor het goederenverkeer. Er werd voorgesteld dat, bij de inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving, al de aldus aangegane overeenkomsten tot bekrachtiging zouden onderworpen worden aan de Rechtbank waar al de betrokken industrieelen zouden mogen verschijnen. De vertegenwoordigers van het Spoor en van den Weg zijn het eens geworden voortaan samen te komen met de industrieelen, om de overeenkomsten in hun tegenwoordigheid te verdedigen en betwistingen vóór de Rechtbank te voorkomen.

De centrale conferentie is eveneens belast met het opmaken van een gemeenschappelijke klasse-indeeling van de goederen, die ten grond-

slag zou liggen aan de in onderling verband staande structuren van de tarieven van het Spoor en van den Weg; die indeeling zou, door middel van 6 of 8 klassen, de 66 huidige goederenklassen van den spoorweg vervangen. Aan die indeeling aangepaste tariefschalen en uniforme voorwaarden voor het vervoer zouden vastgesteld worden.

De gewestelijke comité's, ieder bestaande uit ten hoogste 16 vertegenwoordigers van het Spoor en van den Weg van het betrokken gewest, zullen tot taak hebben de tarieven van het Spoor en van den Weg van de voornaamste vervoerstromen van hun gewest te herzien en, als die tarieven als oneconomisch beschouwd worden, de Centrale Conferentie met raadgevingen te dienen. Voor verkeer over grooten afstand zullen zij ook de verschillende betrokken gewestelijke comité's moeten raadplegen. Zij zullen eveneens de zaken in verband met de vergunningen voor wegvoertuigen behooren af te handelen.

Om van hun goeden wil te doen blijken en de samenwerking te vergemakkelijken, hebben de spoorwegen reeds de verbintenis aangegaan zich niet meer stelselmatig te verzetten tegen de vernieuwing of een lichte uitbreiding van bepaalde vergunningen.

\* \* \*

IN ZWITSERLAND. — De exploitatie-ontvangsten der Zwitsersche Bondsspoorwegen over Juli 1939 bedroegen 31,3 miljoen frank, tegen 30,6 miljoen in Juli 1938. Voor de eerste 7 maanden van het jaar beliepen ze 189,3 miljoen frank, tegen 182,5 miljoen gedurende het overeenkomstig tijdperk van 1939.

De exploitatie-uitgaven over Juli 1939 bedroegen 18,3 miljoen, tegen 18,7 miljoen in 1938. Voor de eerste 7 maanden beliepen ze 124,7 miljoen, tegen 127 miljoen in 1938.

In Juli 1939 overtroffen de ontvangsten de uitgaven met 13,0 miljoen frank, tegen 11,8 miljoen in 1938. Voor de eerste 7 maanden bedragen die cijfers onderscheidenlijk 64,6 en 55,4. In deze laatste cijfers zijn de uitgaven ten laste der bijzondere fondsen (financieele lasten) niet begrepen.

IN DE VEREENIGDE STATEN. — In Juli bereikten de netto-exploitatie-ontvangsten van de netten der eerste categorie 297 miljoen dollar, tegen 243 miljoen in Juli 1938.