EEN EN ANDER OVER ONZE STAATSSPOORWEGEN.

Nederland bezat een twintigtal jaren geleden slechts enkele spoorwegen, allen door bijzondere maatschappijen aangelegd. In de streken waar geen spoorwegen waren, ondervond men dat handel, landbouw en nijverheid aldaar in ongunstiger toestand verkeerden, dan waar die wel aanwezig waren. Van verschillende zijden kwam aandrang om meer spoorwegen. Deskundigen zagen in, dat op de meeste plaatsen het aanleggen daarvan eene slechte finantieele onderneming zou zijn. Van particulieren waren alzoo geen spoorwegen te wachten, zoodat de Regering besloot te hulp te komen. Bij Koninklijke boodschap van 26 September 1859 werd aan de Staten-Generaal een wetsontwerp aangeboden tot bekrachtiging van eenige artikelen van twee concessien voor den aanleg en de exploitatie van de Noorder- en Zuiderspoorwegen. Deze spoorwegen zouden met behulp van de schatkist worden aangelegd door particulieren. Den 8sten Februarij 1860 verwierp de Eerste Kamer der Staten-Generaal met 20 tegen 17 stemmen dit wetsontwerp.

Het ministerie van Hall trad op, en een ontwerp tot aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat werd tot wet verheven. De Wet van 18 Augustus 1860 (*Staatsblad* n^o. 45) bepaalde, dat voor rekening van den Staat spoorwegen zouden worden aangelegd langs de volgende lijnen:

- van Arnhem, langs Zutphen, Deventer, Zwolle, Meppel, Steenwijk, Heerenveen tot Leeuwarden;

- van Harlingen, langs Franeker, Leeuwarden, Groningen, Wintholten naar de Hannoversche grenzen;

- van Groningen, langs Assen naar Meppel;

- van Zutphen, langs Goor, Hengelo, Enschedé met één of twee vertakkingen naar de Duitsche grenzen;

- van Maastricht of Meerssen, langs Roermond, Venlo, Helmond, Eindhoven, Bostel en Tilburg tot Breda;

van Roosendaal, langs Bergen-op-Zoom, Goes, Middelburg tot Vlissingen;

van Venlo naar de Pruissische grenzen;

van Utrecht, langs Kuilenburg, Zalt-Bommel, 's Hertogenbosch tot Boxtel;

van Rotterdam, langs Dordrecht. Willemsdorp, Moerdijk tot Breda;

van Amsterdam door de Zaanstreek of van Haarlem, langs Alkmaar tot het Nieuwe Diep.

Bij de twee volgende wetten werd bepaald, dat van Staatswege nog zouden worden aangelegd de volgende spoorwegen:

bij de Wet van 21 Mei 1872 (*Staatsblad* no. 53);

van Arnhem naar Nijmegen;

van den Staatsspoorweg van Rotterdam tot Breda, nabij het station Zwaluwe, naar den spoorweg van Antwerpen tot het Hollandsch Diep nabij het station Zevenbergen;

en bij de Wet van 10 November 1875 (*Staatsblad* no. 205):

van Zwolle naar Almelo;

van Dordrecht, langs Gorinchem en Tiel naar Elst;

van Amersfoort, langs Rhenen naar Nijmegen;

van de Zaanstreek, langs Purmerend en Hoorn naar Enkhuizen;

van Stavoren, langs Hindeloopen en Sneek naar Leeuwarden;

van Nijmegen naar Venlo, langs den linker Maas-oever;

van Rotterdam of Schiedam, langs Vlaardingen en Maassluis naar de Hoek van Holland;

van Zwaluwe naar 's Hertogenbosch;

van Groningen naar Delfzijl.

De Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij heeft een spoorweg aangelegd van Haarlem naar Uitgeest, en in verband daarmede wordt de Staatsspoorweg gemaakt van Amsterdam door de Zaanstreek langs Uitgeest en Alkmaar tot het Nieuwe Diep.

Gedurende den aanleg hebben de werken meer uitbreiding gekregen, dan men aanvankelijk van plan was; onder anderen werd besloten, een brug over het Hollandsche Diep te maken, terwijl men eerst slechts een stoomboot wilde gebruiken.

Bij de Wet van 18 Augustus 1860 (*Staatsblad* no. 46) is een millioen toegestaan, om dadelijk met de werkzaamheden voor den aanleg der spoorwegen te beginnen. Later zijn jaarlijks afzonderlijke begrotingen voor den aanleg van Staatsspoorwegen vastgesteld, waarop wij hieronder terugkomen.

De spoorwegen der Wet van 1860 zijn alle in exploitatie,

behalve het gedeelte Amsterdam—Zaandam; een wetsontwerp tot voorziening daarin werd dezer dagen door de Tweede Kamer aangenomen. Te Rotterdam moeten nog groote werken uitgevoerd worden. De lijn van Zwaluwe naar Zevenbergen is in exploitatie; met de uitvoering der overige lijnen is een begin gemaakt, maar, behalve voor Arnhem—Nijmegen, zijn de werken weinig gevorderd.

Wij zullen ons in dit opstel bepalen tot de spoorwegen, die thans in exploitatie zijn; de verschillende gedeelten spoorweg werden voor het publiek gebruik geopend:

Breda—Tilburg	5 October 1863.
Harlingen—Leeuwarden . . .	27 October 1863.
Roosendaal—Bergen-op-Zoom .	23 December 1863.
Arnhem—Zutphen	2 Februarij 1865.
Tilburg—Boxtel	1 Mei 1865.
Zutphen—Deventer	5 Augustus 1865.
Zutphen—Hengelo	1 November 1865.
Venlo—Maastricht	1 November 1865.
Nieuwe Diep—Alkmaar . . .	20 December 1865.
Leeuwarden—Groningen . . .	1 Junij 1866.
Hengelo—Enschedé	1 Julij 1866.
Boxtel—Eindhoven	1 Julij 1866.
Breda—Moerdijk	1 Julij 1866.
Deventer—Zwolle	1 October 1866.
Eindhoven—Venlo	1 October 1866.
Venlo—grens	27 October 1866.
Alkmaar—Uitgeest	1 Mei 1867.
Zwolle—Meppel	1 October 1867.
Enschedé—grens bij Glanerbeek	1 Januarij 1868.
Boxtel—Vught	1 Januarij 1868.
Meppel—Heerenveen	15 Januarij 1868.
Groningen—Winschoten . . .	1 Mei 1868.
Bergen-op-Zoom—Goes . . .	1 Julij 1868.
Heerenveen—Leeuwarden . .	1 September 1868.
Winschoten—Nieuwe Schans .	1 November 1868.
Utrecht—Waardenburg . . .	1 November 1868.
's Hertogenbosch—Vught . .	1 November 1868.
Waardenburg—Hedel	1 November 1869.
Uitgeest—Zaandam	1 November 1869.
Meppel—Groningen	1 Mei 1870.
Hedel—'s Hertogenbosch . .	15 September 1870.
Zwaluwe—Dordrecht	1 Januarij 1872.

Goes—Middelburg	1 Maart 1872.
Middelburg—Vlissingen	1 November 1872.
Dordrecht—Mallegat	1 November 1872.
Zwaluwe—Zevenbergen	1 Mei 1876.
Nieuwe Schans—grens	26 November 1876.
Rotterdam—Mallegat	1 Mei 1877.

Den tijd van aanleg der Staatsspoorwegen met dien voor den aanleg van andere spoorwegen vergelijkende, zal men niet kunnen ontkennen, dat die zeer lang is. Wil men dien tijd b. v. vergelijken met dien van andere spoorwegen hier te lande, dan wijzen wij op den spoorweg van Antwerpen naar Moerdijk, met een zijtak van Roosendaal naar Breda. De concessie voor dien spoorweg werd den 21ⁿ Julij 1852 verleend en het personeel in December daaropvolgende benoemd. In exploitatie werden gebragt Antwerpen—Roosendaal—Etten 23 Junij 1854, Roosendaal—Zevenbergen 24 December 1854 en Etten—Breda en Zevenbergen—Moerdijk 3 Mei 1855.

Ongeveer 17 jaar duurde het eer de Staatsspoorwegen tot Rotterdam in exploitatie kwamen, van het gedeelte Zaandam—Amsterdam is eerst thans voorloopige exploitatie voorgesteld. Van de spoorwegen der wet van 1855 zijn zelfs nog slechts enkele onteigeningswetten vastgesteld. In Nederland geldt nog dikwijls de leus: langzaam gaat zeker.

De kosten voor den aanleg der Staatsspoorwegen zijn zeer hoog; dat zij hooger zouden zijn dan in andere landen, was te voorzien, en een gevolg van de gesteldheid van den bodem. Soliditeit kan zeer goed zamengaan met zuinigheid, maar zuinigheid schijnt niet altijd in acht genomen; intusschen is het ons aangenaam te kunnen constateeren, dat de Staatsspoorwegen soliede zijn gebouwd. Bij de groote kosten voor den bouw van de eigenlijke baan, hadden wij gewenscht, dat op verschillende stations wat meer op het gemak der reizigers ware gelet. Naauwelijks in dienst, zijn een aantal stations veranderd moeten worden. Wij laten hier volgen de kosten van aanleg tot 30 Junij 1877 der in exploitatie zijnde Staatsspoorwegen. De namen in de eerste kolom geven de plaatsen aan, die het gedeelte spoorweg verbindt. De lengte in kilometers en de kosten zijn in ronde cijfers opgegeven.

	Lengte in kilometers.	Totale kosten in gulden.	Kosten per kilometer in gulden.
Arnhem—Zutphen	30	4,262,000	141,900
Zutphen—Deventer	16	1,508,000	92,900
Deventer—Zwolle	30	2,324,000	78,600
Zwolle—Meppel	28	2,473,000	89,800
Meppel—Leeuwarden	66	5,498,000	83,400
Harlingen—Leeuwarden	26	2,152,000	81,900
Leeuwarden—Groningen	54	4,213,000	77,800
Groninger—Hannoversche grenzen	47	4,775,000	101,200
Meppel—Groningen	77	3,783,000	49,400
Zutphen—Duitsche grenzen	60	5,353,000	89,900
Maastricht—Venlo	70	5,219,000	74,900
Venlo—Helmond	39	3,246,000	83,900
Helmond—Tilburg	50	2,860,000	57,100
Tilburg—Breda	21	1,036,000	48,200
Roosendaal—Woensdrecht	19	1,632,000	86,700
Woensdrecht—Goes	31	9,458,000	307,600
Goes—Vlissingen	25	22,713,000	902,700
Venlo—Pruissische grenzen	3	432,000	144,000
Utrecht—Kuilenburg	18	6,846,000	380,500
Kuilenburg—Bommel	17	7,952,000	463,900
Bommel—Boxtel	25	6,450,000	257,900
Rotterdam—Willemsdorp	30	19,892,000	658,800
Willemsdorp—Zwaluwe	5	6,591,000	1,374,800
Moerdijk—Breda	18	1,819,000	98,600
Voorzaan—Alkmaar	30	4,288,000	140,300
Alkmaar—Nieuwe Diep	42	4,127,000	98,400
Zwaluwe—Zevenbergen	7	445,000	66,800
Bij deze sommen moeten gevoegd worden de kosten voor de magazijnen en werkplaatsen te Zwolle en Tilburg		1,520,000	
Totaal	884	f 142,867,000	

De 884 kilometers spoorweg in exploitatie hebben dus gekost f 142.867.000, of gemiddeld per kilometer f 161.600; bij deze kosten zullen nog komen de uitgaven voor de voltooiing van den spoorweg te Rotterdam; in mindering komt, dat de Hollandsche ijzeren spoorwegmaatschappij de helft moet betalen in de kosten van het Centraal station te Rotterdam.

Onder de sommen, hierboven opgegeven, zijn de volgende uitgaven begrepen, die wij, als zijnde belangrijk, nog eens afzonderlijk vermelden.

Brug te Zutphen	f 773,000
Brug te Venlo	„ 554,000
Kanaal door Zuid-Beveland	„ 5,279,000
Brug te Kuilenburg	„ 3,702,000

Brug te Bommel	f 5,086.000
Brug te Crèvecoeur	„ 2,216.000
Brug over de Maas te Rotterdam	„ 1,714.000
Brug te Dordrecht	„ 1,858.000
Brug over het Hollandsch Diep	„ 6,161.000

Bij de kosten voor den aanleg van de Staatsspoorwegen moeten nog verschillende sommen gevoegd worden, die het gevolg zijn van dien aanleg; b. v. een subsidie aan Oldenburg van f 700.000 voor het maken van den spoorweg, aansluitende te Nieuwe Schans; de verbetering der haven te Harlingen; verschillende riviervverbeteringen, enz.

De Wet van 1860 bevatte de bepaling, dat later de wet zou vaststellen de wijze van exploitatie; dit geschiedde bij de wet van 13 Julij 1863 (Staatsblad no. 100), waardoor de exploitatie der Staatsspoorwegen aan bijzondere ondernemers bij concessie kon worden gegund. Dien tengevolge werden bij de wet van 13 Julij 1863 (Staatsblad no. 101) eenige artikelen bekrachtigd eener concessie van exploitatie der Staatsspoorwegen. De Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen werd opgericht en belastte zich met de exploitatie van al de spoorwegen der wet van 1860, behalve van de Noord-Hollandsche lijn. De exploitatie van de laatstgenoemde lijn werd bij de wet van 10 Augustus 1865 (Staatsblad no. 99) opgedragen aan de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij. De hoofdbepaling dezer exploitatie-voorwaarden was, dat van de bruto-opbrengst der spoorwegen jaarlijks aan den exploitant voor exploitatiekosten een gedeelte zou worden afgestaan. Deze voorwaarden van exploitatie, hoewel niet buitengewoon voordeelig, zoude toch voldoende zijn geweest, indien de Maatschappij tot exploitatie der Staatsspoorwegen niet eene onvoorzigtigheid had begaan. Zij had de exploitatie op zich genomen van de spoorwegen Almelo—Salzbergen en Luik—Limburg. De exploitatie van Almelo—Salzbergen gaf redelijke resultaten, maar het contract tot exploitatie der Luik—Limburgsche spoorwegen, in 1864 door de heeren F. de Brouwer van Hogendorp en J. G. W. Fijnje namens de Maatschappij tot exploitatie gesloten, was zeer nadeelig. De minister Thorbecke waarschuwde indertijd voor dat contract, maar had geen magt het sluiten te beletten. De exploitatie der Luik—Limburgsche lijn gaf onder anderen de volgende verliezen aan de maatschappij; in

1871	f 200.808
1872	„ 246.964
1873	„ 404.162

1874 f 496.061

1875 ongeveer „ 300.000

De toestand der aandeelhouders van de exploitatie-maatschappij was vooral daardoor niet gunstig; het dividend per aandeel van f 250 bedroeg in 1871 f 14,17; 1872 f 13,85; 1873 f 10,60; 1874 nihil en 1875 f 11,25. Het publiek heeft er belang bij, dat een spoorwegmaatschappij in een goeden finantiëlen toestand verkeert, en wij billijken het daarom, dat de Regering de edelmoedigheid had, de fouten der exploitatie-maatschappij uit de schatkist te vergoeden, hoewel de Regering met andere spoorwegmaatschappijen, men denke aan de Nederlandsch-Indische spoorwegmaatschappij, niet altijd zoo loyaal is geweest. Een nieuw exploitatie-contract werd gesloten op gelijksoortige grondslagen als het oude, maar op voordeelijker finantiëele voorwaarden voor de Maatschappij; dit contract behelst tevens een aantal betere bepalingen, dan het vroegere. Het contract werd bekrachtigd bij de wet van 15 November 1876 (Staatsblad no. 210).

Een groot bezwaar in de toekomst voor de maatschappij is, dat ten gevolge van dit nieuwe contract de maatschappij is verplicht, om niet slechts te exploiteeren de spoorwegen, die zij nu reeds exploiteert, en die van de wet van 1873, maar, voor zooverre dit door den Koning wordt bepaald, ook al de spoorwegen, die ingevolge de wet van 1875, of latere wetten, nog voor rekening van den Staat zullen worden aangelegd. Daarenboven moet de maatschappij ook exploiteeren de spoorwegen, over welke de Staat bij overeenkomst, naasting of op andere wijze zal kunnen beschikken. Besluit de Staat tot naasting van het Nederlandsch gedeelte van den spoorweg Antwerpen—Moerdijk en van Roozendaal—Breda, van den spoorweg Rotterdam—Amsterdam, van den Nederlandschen Centraalspoorweg en den Nederlandschen Rijnspoorweg, dan is dit contract in dit opzigt voordeelig, indien ten minste de exploitatie dezer lijnen op dezelfde voorwaarden aan de exploitatie-maatschappij wordt gegeven, als die der Staatsspoorwegen. Heeft evenwel geen naasting plaats, en bepaalt de Staat zich tot den aanleg van spoorwegen, dan vreezen wij, dat die nieuwe Staatsspoorwegen meer verlies dan winst zullen opleveren aan de exploitatie-maatschappij. Intusschen is het nieuwe contract voor het oogenblik ten minste een groot voordeel voor de maatschappij; globaal berekent, krijgt de maatschappij van den Staat jaarlijks vijf ton meer dan vroeger. Het dividend over 1876 bedroeg dan ook per aandeel f 12,93⁵.

Een wetsvoorstel tot wijziging van het exploitatie-contract met

de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij werd den 24ste October 1876 door de Tweede Kamer der Staten-Generaal verworpen, vooral omdat door de aanneming van dat wetsontwerp tevens de concessie van den spoorweg Amsterdam—Rotterdam zou zijn verlengd, welke concessie den 31sten Mei 1880 eindigt. De exploitatie van de Noord-Hollandsche lijn gaf aan de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij geen directe voordeelen; na aftrek der uitkeering aan den Staat berekent die maatschappij, dat zij op die exploitatie heeft verloren in:

1872		f	10.351
1873		"	7.103
1874		"	7.384
1875		"	427
en in 1876 gewonnen.		"	3.144

De Noord-Hollandsche Staatsspoorweg is nog slechts van Nieuwediep tot Zaandam in exploitatie, zoodat de regtstreeksche aansluiting te Amsterdam nog ontbreekt; daarenboven voedt de genoemde spoorweg de lijnen der maatschappij. Gaat IJmuiden voort zich te ontwikkelen, dan zal het verkeer op den Noord-Hollandschen spoorweg niet toenemen, terwijl de voltooiing van het gedeelte Zaandam—Amsterdam het verkeer op Uitgeest—Haarlem—Amsterdam zal verminderen.

Over 1876 was de totale bruto-opbrengst van den Noord-Hollandschen Staatsspoorweg, lang — volgens de exploitatie-rekening — 73 kilometers, f 411.612 of per kilometer f 5.797. De Hollandsche maatschappij heeft in onderscheiding van de exploitatie-maatschappij de loffelijke gewoonte in hare jaarverslagen de opbrengst per baanvak mede te deelen, en daaruit blijkt, dat de opbrengst in 1876 per kilometer bedroeg op Zaandam—Uitgeest f 3058, Uitgeest—Alkmaar f 7755 en Alkmaar—Helder f 5195. De exploitatiekosten beliepen 73 pCt. van de bruto-ontvangsten.

De lengte der Staatsspoorwegen, in exploitatie bij de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen, bedroeg over 1876 gemiddeld, het Noordernet 433 en het Zuidernet 370 kilometers. De opbrengst van het Noordernet bedroeg f 2.773.442 of f 6405 per kilometer, en van het Zuidernet f 3.370.776 of f 9110 per kilometer. Ongeveer de helft der bruto-ontvangsten kwam van het reizigervervoer. (De opgegeven lengten zijn ontleend aan de jaarverslagen der Maatschappijen en verschillen een weinig met andere opgaven, ontleend aan Regeringsbescheiden). De exploitatiekosten, zonder de uitkoeringen, bedroegen 49 pCt.

Laat men de Noord-Hollandsche lijn buiten rekening, als niet voltooid, dan krijgt men, dat de opbrengst van de Staatsspoorwegen ongeveer gelijk staat met die van den Nederlandschen Centraalspoorweg, en dus gering is. De spoorweg Amsterdam—Rotterdam—Uitgeest bragt op in 1876 per kilometer f 25.317 en Amsterdam—Zutphen—Utrecht f 10.332. De gemiddelde opbrengst der Duitsche spoorwegen bedroeg ongeveer f 18.000, die der Belgische Staatsspoorwegen f 20.000, van de Grand Central Belge f 13.000, enz.

Als grondslag van het tarief van het personenvervoer neemt men hier te lande bij de Staatsspoorwegen aan: per kilometer afstand voor een persoon in een rijtuig eerste klasse 5 cent, tweede klasse 4 cent en derde klasse $2\frac{1}{2}$ cent. Vergelijkt men dit tarief, b. v. met dat der Belgische Staatsspoorwegen, dan is het hoog; daar zijn die prijzen ongeveer $3\frac{1}{2}$, $2\frac{1}{2}$ en $1\frac{1}{2}$ cent. Wij moeten evenwel opmerken, dat in België op de sneltreinen 25 pCt. verhooging wordt betaald, en hier te lande niets. Was het personentarief in Nederland betrekkelijk niet zeer hoog, dan zou het finantieel resultaat nog ongunstiger zijn, en sommige gedeelten van den Staatsspoorweg naauwelijks hun exploitatiekosten dekken.

Door het groot aantal waterwegen hier te lande is voor het goederenvervoer bijna overal concurrentie tusschen de waterwegen en spoorwegen, en is het daarom onmogelijk, de prijs van het goederenvervoer hoog te stellen. Velen maken zich een verkeerd denkbeeld van deze concurrentie; het goederenvervoer geschiedt in den regel niet slechts goedkooper per waterweg, dan per spoorweg, maar ook dikwijls sneller. Wanneer van A. naar B. goederen moeten verzonden worden per spoor, dan gebeurt het, dat geen genoegzaam materieel voorhanden is, het eenige dagen duurt, alvorens er genoeg goederen zijn, om een trein te laden, enz. Is de trein eenmaal gereed, dan moet de trein soms op een aantal tusschenstations goederen laden en lossen, hetwelk tijd vordert. Al deze omstandigheden vertragen het vervoer; werden de goederen bij hun komst aan het station terstond in de wagens geladen en verzonden, dan zou het vervoer per spoor natuurlijk veel spoediger gaan dan per schip; thans heeft soms het omgekeerde plaats; per water verzonden, kan men ook meestal binnen zekere grenzen bepalen, wanneer het goed aan zal komen. Moeten bij voorbeeld goederen van Antwerpen naar Keulen of een andere plaats in Duitschland aan den Rijn gezonden worden, dan gaven velen er de voorkeur aan, om de goederen per schip van Antwerpen langs de Schelde, het Zuid-Bevelandsche kanaal, de

Zeeuwsche en Zuid-Hollandsche stroomen, langs Dordrecht den Rijn op naar Keulen te zenden, in plaats van per spoor den korten weg van Antwerpen naar Keulen. Het directe verkeer te water tusschen Belgie (bijna uitsluitend Antwerpen) en de voornaamste Duitsche Rijnhavens beliep in:

	Opwaarts.	Afwaarts.
1872	13.792 tonnen.	351 tonnen.
1873	22.714 "	4.463 "
1874	29.685 "	19.857 "
1875	36.102 "	39.897 "
1876	41.468 "	30.456 "

Niettegenstaande de uitbreiding van het spoorwegnet in Belgie en de bescherming van het verkeer met het buitenland door de tarieven der Belgische Staatsspoorwegen neemt het vervoer per water tusschen Antwerpen en den Rijn toch toe.

Toen er sprake was, om op kosten van den Staat hier te lande spoorwegen te maken, vond men zulks wel zeer handig van den Minister van Hall, maar velen vreesden, dat de geheele zaak meer van een politieke handigheid getuigde, dan van den ernstigen wensch om Nederland in het bezit van spoorwegen te stellen. Men wilde daarom zorgen, dat de eenmaal vastgestelde spoorwegen tot stand zouden komen, en daarom werden in de wet van 1860 de bepalingen opgenomen, dat op verschillende punten van ons land te gelijk met den aanleg der spoorwegen zou worden aangevangen, en dat jaarlijks voor den aanleg der spoorwegen ten minste 10 millioen op de Staatsbegrooting zou worden uitgetrokken.

Het bleek spoedig, dat in de eerste jaren geen 10 millioen jaarlijks kon verwerkt worden. Volgens de gewone regelen der comptabiliteit zouden de overschietende gelden als baten in 's Rijks schatkist vloeijen. Om de voltooiing der Staatsspoorwegen beter te verzekeren, werd bij de wet van 22 December 1861 (Staatsblad no 149) geregeld het beheer der gelden, bestemd voor den aanleg van de Staatsspoorwegen. Deze wet bepaalt, dat wegens de uitgaven voor den *aanleg* van Staatsspoorwegen jaarlijks bij de wet afzonderlijke begrootingen zullen worden vastgesteld, en de vermoedelijke batige sloten der rekeningen van ontvang en uitgaaf van vroegere diensten zullen gebruikt worden tot dekking der uitgaven voor den aanleg der Staatsspoorwegen. Bij de wet van December 1861 (Staatsblad no 150) werden de reeds gedane uitgaven in overeenstemming met de bovengenoemde wet gebragt, en daarna jaarlijks een begrooting voor den aanleg van Staats-

spoorwegen vastgesteld. Het doel der wet van 22 December 1861 (Staatsblad n^o 149) was, om op die begrooting alleen de kosten van *aanleg* der spoorwegen te brengen; deze kosten worden door de Staten-Generaal steeds gewillig toegestaan, terwijl bij andere uitgaven meestal bezwaren zijn. Waarschijnlijk dientengevolge zijn op de spoorwegbegrooting, die volgens de wet moet dienen voor *aanleg*, allerlei uitgaven gebragt voor verschillende gedeelten van Staatsspoorwegen, die niet meer in *aanleg* zijn, maar voltooid in exploitatie, en alzoo niet op den *aanleg* maar op de *exploitatie* betrekking hebben. Deze uitgaven voor *exploitatie* behooren niet voor te komen op de begrooting voor den *aanleg* van Staatsspoorwegen, maar op de gewone begrooting van het Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid, en moeten afzonderlijke artikelen vormen van de III^e Afdeeling, Spoorwegen. Het is eene comptabiliteitskwestie, en daarmede bemoeit men zich weinig. Ingevolge het contract met de Exploitatie-maatschappij is het gewoon onderhoud voor rekening dier Maatschappij, maar de kosten voor herstellingen van buitengewone schade, benevens de uitbreiding van bestaande werken of het maken van nieuwe werken gedurende de exploitatie, komen ten laste van het Rijk. Al moeten dus deze gelden door het Rijk betaald worden, zoo is het toch zeer verkeerd, al deze uitgaven te brengen op de begrooting voor den *aanleg* van Staatsspoorwegen. Dat de kosten van buitengewone schade niet op de begrooting van *aanleg* behooren, is duidelijk. De gelden noodig voor werken, ten behoeve der exploitatie, moeten wel beschouwd worden als vergrooting van kapitaal, maar zijn daarom nog geen kosten van *aanleg*. Bijzondere spoorwegmaatschappijen gaan hiervoor dikwijls leeningen aan, die zij langzaam aflossen. Niemand zal er evenwel over denken, om dergelijke kosten van exploitatie te brengen onder kosten van *aanleg*.

Doordien alle uitgaven op kosten van *aanleg* komen, krijgt men ook een verkeerden indruk van de opbrengst aan de Schatkist van de Staatsspoorwegen, en stelt men zich die veel te hoog voor. Bij deze opbrengst moet men rekening houden met de uitgaven voor exploitatie. Uit de begrooting voor den *aanleg* van Staatsspoorwegen, is het evenwel zeer moeilijk op te maken hoeveel de kosten zijn, die op de exploitatie en niet op den *aanleg* betrekking hebben; van enkele posten is het mogelijk. Op de begrooting van *aanleg* voor 1878 staan b. v. f 120.000 voor kosten van onderhoud van de overbrugging van het Hollandsch Diep. De Regering heeft voor de Noord-Hollandsche lijn voor een paar jaar medegedeeld,

hoeveel de uitgaven bedragen voor de exploitatie, hoewel op aanleg gebragt. Over de jaren 1866—1874 beliepen van het gedeelte der Noord-Hollandsche lijn, hetwelk voltooid en in exploitatie was, de uitgaven voor het Rijk aan herstellingen en uitbreiding van werken f 311.672, terwijl de schatkist over die jaren voor de exploitatie van de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij ontving f 322.194, zoodat ten slotte de Staat der Nederlanden van de Noord-Hollandsche lijn, die ongeveer 8 millioen heeft gekost, in die jaren slechts f 10.522 overhield. Had men een dergelijke opgave van al de Staatsspoorwegen, en niet alleen van het korte Noord-Hollandsche lijntje, dan zou men zonderlinge resultaten zien.

Wij laten hieronder volgen een opgave in ronde cijfers, aanwijzende in ieder jaar de gemiddelde lengte in kilometers der Staatsspoorwegen in exploitatie, en de opbrengst voor de schatkist, door de exploitatie der Staatsspoorwegen verkregen, ingevolge de overeenkomsten door den Staat met de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen en de Hollandsche IJzeren spoorwegmaatschappij gesloten.

JAREN.	Lijnen door de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen geëxploiteerd.		Noord-Hollandsche lijn, geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.		Gezamenlijke opbrengst van al de Staatsspoorwegen voor het Rijk.
	Gemiddeld aantal kilometers in exploitatie.	Opbrengst voor het Rijk.	Gemiddeld aantal kilometers in exploitatie.	Opbrengst voor het Rijk.	
1863	43	Nihil.			Nihil.
1864	61	f 8,777			f 8,777
1865	122	60,773	42	Nihil.	60,773
1866	315	64,775	42	f 916	65,691
1867	431	212,950	53	754	213,704
1868	561	368,551	58	12,723	381,274
1869	652	448,340	60	13,608	461,948
1870	714	557,670	71	35,187	592,857
1871	744	821,780	71	59,859	881,639
1872	778	991,680	71	52,607	1,044,287
1873	799	1,339,667	71	67,987	1,467,654
1874	801	(*) 1,777,983	71	78,554	(*) 1,856,537
1875	801	1,923,710	71	111,703	2,035,413
1876	806	1,523,351	71	109,732	1,633,083

(*) Hieronder is begrepen een bedrag van f 82,000 door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij betaald voor kosten van de door den Staat uitgevoerde werken voor de inrigting van het station Utrecht voor gemeenschappelijk gebruik.

Neemt men nu in aanmerking, zooals wij boven hebben gezegd, dat van deze opbrengst nog moeten afgetrokken worden de kosten voor buitengewone herstellingen, en dat men nog moet rekening houden met de uitbreiding voor de exploitatie der bestaande werken dan zou men globaal kunnen aannemen, dat voor de spoorwegen in exploitatie is uitgegeven 143 millioen en de directe ontvangst der schatkist bedraagt 14 ton, dus één percent 's jaars van het kapitaal van aanleg. De Staatsspoorwegen, voltooid zijnde, zullen ongeveer 200 millioen gekost hebben, en dan aan de schatkist opbrengen $1\frac{1}{2}$ à 2 millioen.

Om een zuivere berekening te krijgen van de geheele opbrengst der Staatsspoorwegen, in evenredigheid van de kosten van aanleg, moet men ook in aanmerking nemen het gedeelte der opbrengst, dat de exploitatie-maatschappij trekt. In 1876 bedroeg het kapitaal der maatschappij 13 millioen, en de leeningen te zamen $4\frac{1}{2}$ millioen. Al trekt de maatschappij van deze sommen b. v. 5 pCt., en al neemt men in aanmerking het verlies op Luik—Limburg, dan nog geeft zulks weinig verschil op de percentsgewijze opbrengst van het aanlegkapitaal, omdat dit laatste zooveel grooter is, dan het eerste. De finantiële resultaten van de Staatsspoorwegen zijn dus niet zeer gunstig. De Pruissische spoorwegen bragten in 1875 en 1876 gemiddeld meer dan 5 pCt. van het aanlegkapitaal op.

Hoewel de aanleg van Staatsspoorwegen, evenmin als van straatwegen, kanalen en telegraaflijnen, directe voordeelen aan de schatkist geeft, zoo moet men er toch mede voortgaan, omdat daardoor handel, landbouw en nijverheid worden bevorderd, en dus de ingezetenen indirecte voordeelen genieten. In andere landen begrijpt men dat ook zoo; zelfs in het arme Oostenrijk werden van 1867 tot 1877 bijna 12000 kilometer spoorweg geopend. Wanneer de ingezetenen in een welvarenden toestand verkeerden, vermeerdert natuurlijk hun draagkracht, om belastingen te betalen, en brengen in den regel de belastingen meer op. Zooals de Rijksbelastingen hier te lande zijn ingerigt, komt het ons twijfelachtig voor, of door den aanleg van Staatsspoorwegen de belastingen wel noemenswaardig meer opbrengen aan de schatkist.

Het aantal spoorwegen in Nederland moet nog aanmerkelijk vermeerdert worden, maar men mag niet uit het oog verliezen, dat de aan te leggen spoorwegen slechts een gering trafiek zullen hebben. Ernstige overweging verdient het daarom, om in navolging van hetgeen men in andere landen locaalspoorwegen noemt, de

nieuwe spoorwegen niet, zooals thans geschiedt, even zwaar en duur te bouwen, als de banen, die een groot verkeer hebben. Welligt kan men hier en daar gebruik maken van een gedeelte der bestaande kunstwegen, om den spoorweg op te leggen. Ten einde de exploitatie goedkooper te maken, moet de snelheid der treinen worden verminderd, een bijzonder materieel gebruikt enz. Niettegenstaande deze middelen, kan het toch wel zijn, dat de opbrengsten de exploitatiekosten niet dekken, en behoort men na te gaan, of de plaatselijke toestanden niet toelaten, om de tarieven voor sommige zaken te verhoogen. Op den duur kan men geen spoorwegen bouwen, aangelegd voor een groot verkeer, en die dus veel geld kosten, maar waar slechts een gering trafiek op plaats heeft, en waarvan de opbrengsten verre beneden de exploitatiekosten blijven.

De Staatsspoorwegen sluiten op verschillende punten aan lijnen, die door particuliere maatschappijen worden geëxploiteerd. Bijna altijd heeft er vertraging plaats, als de reizigers en goederen over moeten gaan van den eenen spoorweg op den anderen, die niet door dezelfde directie wordt geëxploiteerd. Bestaat er een goede verstandhouding tusschen de beide spoorwegdirectiën, dan zal de vertraging gering zijn, maar steeds zal het overgaan van de spoorwegen der eene directie, op die der andere, gepaard gaan met last voor de reizigers en gevaar voor verlies van goederen. Binnen zekere grenzen moet men er naar streven, de verschillende spoorwegen onder één bestuur te brengen, waardoor minder vertraging bij de aansluiting zal ontstaan. Een directie van een groot net van spoorwegen verdient ook daarom de voorkeur boven verschillende directiën van vele kleinere spoorwegen, omdat daardoor een aantal werkzaamheden gemakkelijker en goedkooper worden. Wij wijzen op de omslachtige contrôle van wagens, die van de eene spoorbaan op de andere overgaan, de traktementen der talrijke directiën en ambtenaren, enz. Dikwijls gebeurt het, dat op de eene baan gebrek aan wagens is, waardoor de goederen niet kunnen vervoerd worden, terwijl de andere baan overvloed van ledige wagens heeft. Waren beide banen onder het bestuur van één directie, het bestuur zou er door gebaat zijn. Te veel verliest men hier te lande uit het oog, te trachten het aantal spoorwegdirectiën te verminderen, en de verschillende spoorwegmaatschappijen zooveel mogelijk te vereenigen.

Het is niet genoeg dat Staatsspoorwegen worden aangelegd, maar, opdat handel, landbouw en nijverheid zooveel mogelijk hiervan voordeel zullen trekken, behoort de Staat te zorgen, dat de

middelpunten van handel en verkeer niet slechts in naam, maar ook in werkelijkheid een *directe* spoorweggemeenschap hebben met het overige gedeelte van ons land. Die middelpunten zijn hoofdzakelijk: Amsterdam, Rotterdam en den Haag; een vereischte is het dus, die plaatsen een directe gemeenschap met het overige gedeelte van ons land te bezorgen.

Na zooveel millioenen voor den aanleg van Staatsspoorwegen besteed te hebben, behoort de Regering niet halfweg te blijven staan, maar te zorgen, dat het publiek zooveel mogelijk nut van deze millioenen trekke. De tegenwoordige toestand laat veel te wenschen over. Wil men uit het noorden van ons land naar de bovengenoemde middelpunten van handel en verkeer, dan moet men te Zwolle de Staatsspoorwegen verlaten, en overgaan op den Nederlandschen Centraalspoorweg. Zijn de treinen op hun tijd, dan gaat zulks met slechts weinig last en oponthoud gepaard, maar anders kan men eenige uren te Zwolle wachten. De reizigers voor Amsterdam ondervinden een gelijk lot te Amersfoort, waar de Oosterspoorweg aansluit, en de reizigers voor den Haag en Rotterdam te Utrecht, op welke laatste plaats zij op den Nederlandschen Rijnspoorweg overgaan.

Komt men uit Twenthe of het noorden van Duitschland per Staatsspoorweg te Zutphen, en is de reis naar Amsterdam, dan moet men te Zutphen op den Oosterspoorweg overgaan. De reizigers uit het zuiden, die te Utrecht per Staatsspoorweg arriveeren, zijn aldaar afhankelijk van den Oosterspoorweg of den Rijnspoorweg, indien zij hunne reis naar Amsterdam, den Haag of Rotterdam willen voortzetten. Wanneer men uit Frankrijk, Belgie, Zeeland of Noordbrabant per Staatsspoorweg te Rotterdam aankomt, en verder wil, dan hangt men af van den Hollandschen of Rijnspoorweg. Reeds vóór de aankomst te Rotterdam, heeft men ondervonden, welk een vertraging het geeft, dat midden tusschen de Staatsspoorwegen twee gedeelten spoorweg liggen, Roosendaal—Breda en Roosendaal—Zevenbergen, die aan den Grand Central Belge behooren. Dat het publiek weinig gemak heeft van het Beursstation te Rotterdam, wordt vooral veroorzaakt doordien de spoorweg van Amsterdam tot het Centraalstation te Rotterdam door de Hollandsche spoorwegmaatschappij en van het Centraalstation tot de Beurs te Rotterdam door de Exploitatie-maatschappij wordt geëxploiteerd. Werden beide stukken spoorweg door dezelfde Maatschappij geëxploiteerd, een groot gedeelte der tegenwoordige bezwaren zou opgeheven worden.

De concessie der spoorwegen, die in ons land aan particuliere maatschappijen behooren, geven aan den Staat de gelegenheid, om onder zekere voorwaarden, nadat de spoorwegen een zeker aantal jaren in exploitatie zijn geweest, die spoorwegen te naasten. De Regering behoort, even als zulks in andere landen geschiedt, van die gelegenheid gebruik te maken, en, zoodra zij kan, de spoorwegen te naasten, noodig voor het vormen van een behoorlijk net van Staatsspoorwegen. De som voor deze naasting is natuurlijk niet juist te bepalen, maar van enkele spoorwegen zullen wij ze globaal mededeelen. Volgens de bestaande concessie kan de Staat den 10ⁿ Mei 1885 de Nederlandsche Centraalspoorweg naasten tegen ongeveer 10 millioen, en den spoorweg Rotterdam—Haarlem—Amsterdam den 31 Mei 1880 tegen 15 millioen. Geschiedt dit laatste, dan behoort ook het gedeelte Haarlem—Uitgeest gekocht te worden, dat ongeveer 1½ millioen van aanleg heeft gekost. In overleg met België kan Nederland sinds 1 Mei 1875 de spoorwegen Antwerpen—Moerdijk en Roosendaal—Breda naasten; Nederland heeft slechts belang bij de gedeelten Roosendaal—Zevenbergen—Moerdijk en Roosendaal—Breda. Eene overeenkomst tot aankoop dier gedeelten voor 7 millioen werd den 2ⁿ Mei 1873 door de Tweede Kamer der Staten-Generaal verworpen. Op het oogenblik is het niet uit te maken, of het in het belang eener goede exploitatie al dan niet noodig zal wezen, dat te zijner tijd de Staat ook naaste den Oosterspoorweg, den Nederlandschen Rijnspoorweg, Almelo—Salzbergen enz., dan wel, of een toepassing van art. 5 der wet van 9 April 1875 (Staatsblad no 67) op die spoorwegen voldoende zal zijn. Dit artikel bepaalt, dat een spoorwegmaatschappij tegen schadeloosstelling verplicht is, de treinen van andere maatschappijen over hare lijnen te laten lopen.

Wanneer de Staat, alvorens de bewuste spoorwegen te naasten, eerst in overleg treedt met de Maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen over de voorwaarden, waarop die Maatschappij eventueel genoemde lijnen zou exploiteeren, dan behoefde de financiële opoffering van den Staat voor het naasten dier lijnen wellicht niet groot te zijn. De Staat zou dan bv. moeten bedingen, dat de Maatschappij een goede intrest betaalde van de aankoopsom dier spoorwegen. Het exploitatie-contract dier Maatschappij met den Staat is gebaseerd op de veronderstelling, dat de te exploiteeren spoorwegen slechts weinig zullen opbrengen. Komt bij de tegenwoordige Staatsspoorwegen bv. de exploitatie van den spoorweg Rotterdam—Amsterdam, die zooals boven is gemeld, ongeveer

driemaal meer opbrengt dan de Staatsspoorwegen, en werd deze spoorweg op dezelfde voorwaarden door de Maatschappij geëxploiteerd, als de tegenwoordige Staatsspoorwegen, dan zonden de aandeelhouders der Exploitatie-maatschappij zeer bevoordeeld worden, maar de Staat niet genoeg intrest trekken van de kosten van aankoop. De naasting van den laatstgenoemden spoorweg, benevens van het zijtakje Haarlem—Uitgeest, zou + 17 millioen bedragen; in 1876 waren de bruto-opbrengsten bijna f 2.595.000 en de exploitatiekosten 51 pCt. Er schoot alzoo zuiver over f 1.278.550; leende de Staat de 17 millioen tegen $4\frac{1}{2}$ pCt., dan was dit f 765.000; voeg hierbij een jaarlijksche som voor amortisatie, neem in aanmerking de gelden voor eventueele uitbreiding van werken gedurende de exploitatie enz., dan kan en de Staat en de Exploitatie-maatschappij door de naasting van den spoorweg Rotterdam—Amsterdam goede zaken doen, mits zij zich vooraf verstaan, terwijl het publiek er zeer door gebaat zou zijn. Wil de Exploitatie-maatschappij in geen schikking treden, dan behoort de Staat toch den genoemden spoorweg te naasten, en de exploitatie voorloopig aan eene andere Maatschappij op te dragen, totdat de Staat de Exploitatie-Maatschappij kan naasten. De exploitatie van de spoorweg Rotterdam—Amsterdam zou ook van Staatswege kunnen plaats hebben en dan een leerschool zijn voor de staatsambtenaren, ten einde later ook andere lijnen van Staatswege te exploiteeren.

Wanneer de Staat al de spoorwegen heeft genaast, hierboven aangegeven, dan eerst zullen de ingezetenen al het nut trekken van de vele millioenen, voor den aanleg van Staatsspoorwegen besteed. Het zal dan tevens meer dan tijd zijn, eens ernstig te overwegen, of het contract met de maatschappij tot exploitatie van Staatsspoorwegen niet zoodanig behoort te worden gewijzigd, dat die maatschappij in zake van tarieven, het aantal treinen enz. geheel de bevelen der Regering moet opvolgen, natuurlijk tegen waarborging eener billijke belooning. Welligt komt men bij het overwegen dezer zaak, dan tot het besluit, dat men een stap verder moet doen en overgaan tot exploitatie van de spoorwegen door den Staat.

's Hage,

J. J. VAN KERKWIJK.