

BESCHOUWINGEN OVER SPOORWEGEN IN NEDERLAND.

Al naarmate het oogenblik van de voltooiing der Staatsspoorwegen naderde, werd de wensch, om het in 1860 door den Staat begonnen werk voortzetten, levendiger, en werden de eischen van de verschillende gedeelten van het land, die niet in het bezit van spoorwegen zijn, om ook in het spoorwegnet te worden opgenomen, dringender.

Dit kan hen niet bevreemden, die bij ondervinding weten, welke groote voordeelen een spoorweg verschaft; voordeelen welke niet geheel in koude cijfers kunnen uitgedrukt worden, door de uitbreiding van handel, nijverheid en landbouw op te geven, omdat zij ook de niet-stoffelijke belangen in hooge mate bevoordeelen, door het gemakkelijk maken van het verkeer der menschen onderling, dat zoo bevorderlijk is, voor hunne geestelijke ontwikkeling en voor het onderhouden van vriendschaps- en andere betrekkingen. Doch het nut van een spoorweg is zoo algemeen erkend, dat het onnoodig is daarover verder uitteweiden.

Enkele belangrijke, vruchtbare en goed bevolkte deelen van ons vaderland bezitten echter nog geen spoorwegen, en daardoor zijn zij in hunne ontwikkeling belemmerd en staan bij anderen ten achteren. Billijk en noodig is het dus hen ook in het bezit daarvan te stellen. (*)

Maar op welke wijze? Gewigtige vraag; want indien daartoe niet de rechte middelen worden gebezigd, kan zulks voor den Staat of voor de particulieren, die den aanleg ondernemen, de nadeeligste gevolgen hebben, en daardoor het tot stand komen van dergelijke ondernemingen in het vervolg tegenhouden.

Wanneer in Nederland niet reeds de voornaamste spoorwegen

(*) Hoewel Nederland in de laatste jaren veel voor den aanleg van spoorwegen heeft gedaan, zoo is het daarin nog bij andere volken te achteren, die, wat
Econ. 1874. 26

gebouwd waren, en het veld als het ware geheel vrij en open was, dan zou de vraag zuiver kunnen gesteld worden: wat is beter, dat de Staat ze bouwt of wel dat particulieren dit doen, met of zonder Staatshulp? Dan zou een spoorwegstelsel voor Nederland kunnen aangenomen worden, dat het best voldeed aan de bestaande behoeften, en dat vatbaar was, om later door uitbreidingen ook minder belangrijke gedeelten des lands in het net op te nemen. Wanneer wij in dien toestand verkeerden, dan zou het antwoord daarop gegeven kunnen worden; dan konden de voorstanders van elk dezer stelsels die verdedigen, en daarna eene beslissing genomen worden. Maar dit is nu niet mogelijk, omdat de beantwoording dier vraag te veel door den bestaanden toestand wordt beheerscht; en omdat, wanneer deze daarbij niet in aanmerking werd genomen, men tot hoogst verkeerde besluiten zou geraken.

Hoe is de toestand thans in Nederland? De beste lijnen zijn, zoo als van zelf spreekt, het eerst aangelegd, en in handen van particuliere maatschappijen.

De Hollandsche spoorweg, waarvan de exploitatie den 20 Sept. 1839 een aanvang nam, verbindt de rijkste en aanzienlijkste steden van ons land met elkander; weinige spoorwegen verkeerden, wat

welvaart en beschaving betreft, zeker niet boven ons land staan. Dit blijkt uit de volgende opgaaft uit de Almanac de Gotha van 1873.

KILOMETERS IN EXPLOITATIE IN 1872.			
	Geheel.	Per 1000 vierk. kilom.	Per miljoen inwoners.
Belgie	3155	107	607
Groot-Brittannie	24995	79	787
Nederland	1458	44	400
Duitschland	22918	42	560
Luxemburg	170		
Zwitserland	1490	36	560
Frankrijk	18230	35	499
Denemarken	876	24	487
Oostenrijk	14103	23	392
Hongarijen			
Italie	6640	23	250
Spanje	5441	11	330
Portugal	795	8.9	198
Zweden	1893	4.2	451
Europ. Rusland	13824	2.7	196
Noorwegen	496		284
Ver. Staten van Amerika	107992		2800

dit betreft, in zoo gunstigen toestand, en aanzienlijk is het personenverkeer op dien spoorweg; dat ook niet anders zijn kan, want hij verbindt plaatsen als Amsterdam, Haarlem, Leiden, 's Hage, Delft, Schiedam en Rotterdam onderling.

De tweede, de Rijnspoorweg, heeft ook een hoogst belangrijk gebied. Amsterdam, Rotterdam, 's Hage, Gouda, Utrecht, Arnhem, plaatsen, die rijk en bloeiende zijn, verbindt hij onderling en met Duitschland.

De wijze waarop die spoorweg tot stand kwam is een merkwaardig voorbeeld hoe groote belangen dikwijls weinig belangstelling inboezemen, hoe één bekwaam Staatsman de zaken somtijds beter kan inzien dan al degenen, die met hem den Staat besturen.

Den 26 Februarij 1838 bood de Regering aan de Staten-Generaal een ontwerp van wet aan, waarbij werd besloten tot het voor Rijks rekening aanleggen van een ijzeren spoorweg van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem, met een zijtak van Rotterdam naar Utrecht: tot het bedijken en droogmaken van de Haarlemmermeer, en tot het aanleggen en verbeteren van andere werken van openbaar nut, zijnde straatwegen in verschillende Provinciën. Voor deze werken werd een kapitaal van 24 millioen guldens noodig geacht.

In de vrij schrале memorie van toelichting bij dat ontwerp, werd de noodzakelijkheid van den spoorweg betoogd met het oog op hetgeen in naburige landen geschiedde; het hoofdoel was echter om Amsterdam in betere gemeenschap met Keulen te stellen. Aan aanleg door den Staat werd boven dien door particulieren de voorkeur gegeven „vermits wanneer de kapitalen van particuliere associatiën op zoodanigen weg mogten gevestigd zijn, de tarieven der opbrengsten noodwendig onveranderd als de hypotheken daarvan zouden moeten blijven bestaan, zonder dat men meester zou zijn, om, naar gelang van omstandigheden, daarin verandering te brengen; welke omstandigheden nogtans zich zouden kunnen voordoen, indien men in alle gevallen de onderneming haar doel zoude willen zien bereiken, en zich kunnen wapenen tegen eene mededinging, die dit noodzakelijk maken mogt.” Het was de vrees voor de mededinging van België, die deze woorden ingaf; de Regering wilde de magt hebben om den transitohandel met Duitschland des noods door lage tarieven te behouden: even als België nu nog tracht die meer en meer meester te worden, door het maken van zeer lage tarieven op de Staatsspoorwegen voor het transitoverkeer.

Met weinig sympathie werd dit voorstel in de afdeelingen der 2e Kamer ontvangen. De finantieele bezwaren wogen zwaar, en dit is niet te bevreemden in den toestand, waarin onze finantien toen waren, vooral omdat de leden der kamer niet zoo overtuigd waren als Willem I van de noodzakelijkheid van dien spoorweg. Een ander bezwaar was het te zamen koppelen van deze werken in ééne wet; een bezwaar dat waarschijnlijk een middel tot bestrijding werd voor hen, die het nut der ondernemingen niet konden ontkennen, doch de wet niet wilden; een wijze van bestrijden welke wel meer wordt gebruikt. De onzekerheid of Pruisen aan onze spoorwegen zou willen aansluiten was een ander bezwaar.

Het ongegronde of de weinige waarde van vele bedenkingen der Kamer is nu ten volle bewezen. Men meende dat niet tot den aanleg mogt worden overgegaan, voor dat de volstreckte noodzakelijkheid was gebleken, omdat de belangen van diligences, stoombooten en andere middelen van vervoer daardoor zouden worden benadeeld. Aan de noodzakelijkheid om ook des winters de gemeenschap met Keulen open te houden, werd getwijfeld; voor den winter voorzag men zich toch aldaar van alle behoeften. Er werd gevraagd of het geld niet beter zou kunnen worden besteed tot het verbeteren, verbreed en verdiepen onzer waterwegen; omdat de kosten van het watervervoer geen vierde en soms geen tiende bedragen van het goedkoopste goederenvervoer op spoorwegen; goederenvervoer was dus niet te verwachten; de laagste vracht voor goederen werd geacht 40 a 50 centimes per ton kilometer, (terwijl steenkolen enz. nu voor 3 centimes worden vervoerd). De twee steden aan de uiteinden der lijn gelegen, zouden daarvan alleen voordeel hebben, doch alle handel en verkeer zou aan de tusschenliggende plaatsen worden ontnomen. Er werd gevraagd of onze gewone wegen niet zoo zouden kunnen gemaakt worden, dat zij ook voor stoomrijtuigen dienstbaar konden worden, zoodat een ijzeren spoorweg niet noodig was. Het werd hoogst bedenkelijk gevonden, om indien een spoorweg de kosten van exploitatie en de renten niet opbracht, den aanleg van regeeringswege te doen, omdat dan de gelden van 's Rijks schatkist meer bijzonder ten behoeve van *eenen stand* zouden verstrekken. De vrees voor de mededinging van België in den transito handel werd niet algemeen gedeeld, omdat het watervervoer over ons land naar Keulen het minst kostbare was, en wij de goederen genoegzaam tijdig kunnen leveren, en wij meer debiet zullen hebben dan hij die met meer-

dere kosten zijne waren „over den weg doet vliegen”. Het was verder te betreuren, dat de straatwegen zouden vervallen, indien er spoorwegen kwamen.

Er bestond vrees, dat het aanleggen van spoorwegen in onze lage moerassige landen te moeilijk zouden zijn, dat de prijs van het rijshout te hoog zou worden. Velen meenden dat de zijtak van Utrecht naar Rotterdam onnoodig was, zelfs de kamer van koophandel en geachte kooplieden aldaar waren van oordeel, dat de bestaande middelen van transport van die stad naar Duitschland geheel voldoende waren; doch er waren ook handelaars die een beteren blik in de toekomst wierpen, van een tegenovergesteld gevoelen waren en een adres in dien geest aan den Koning zonden. De geweldige spoed voor het transport zelfs van reizigers in ons kleine land werd noodeloos geacht.

Het antwoord der regering schijnt weinig afdoende te zijn geweest. Den 2den April kwam het ontwerp in beraadslaging en werd door de heeren van Swinderen, Douker Curtius, Romme, Luzac, Frets, Op den Hooff, Sandberg, Backer, van Reenen, Druijvestein, de Bordes, van Hoorn van Burgh, Repelaar en Hooft bestreden.

Bij de discussien werden dezelfde bezwaren aangevoerd. „Geen vliegende ijzerbanen zijn noodig, daar elk die lust heeft in weinige dagen het land van het eene uiterste tot het andere op vrij gemakkelijke wijze en spoedig genoeg kan bereiken, zoodat geen onzer, schoon uit alle oorden des lands zamengekomen, langer dan een of twee dagen behoeft, om ons in het middelpunt des rijks te vereenigen.”

De spreker Donker Curtius was uit Holland, en behoefde zeker niet dikwijls naar Friesland of Groningen te reizen, anders zou hij wel anders geredeneerd hebben. De ondervinding heeft geleerd, dat spoed een vereischte bij spoorwegen is geworden, en dat een spoorweg zóo moet worden gebouwd, dat hij daaraan ook in de toekomst kan voldoen. Dat lid achtte het ook een groot bezwaar, dat de grondstof het ijzer niet „in eigen boezem werd gevonden” en dat wij daarvoor millioenen aan vreemdelingen zouden moeten betalen; hij vreesde, dat Amsterdam nog meer zou achterliggen als de spoorweg niet verder dan tot Arnhem werd gelegd, en de goederen met den spoorweg daar aangevoerd en verder naar Keulen verscheept zouden worden. De Heer Frets uit Rotterdam vreesde dat de spoorweg niet zou voldoen, omdat Keulen niet verlangt in ongehinderde gemeenschap met ons te zijn, maar om zelf een zeehaven te

worden. De heer Op den Hooff verdedigde het ontwerp met kennis van zaken, en bewees dat hij inzag welke toekomst de spoorwegen zouden hebben; maar stemde evenwel *tegen*. De Minister van Finantien Beelaerts van Blokland verdedigde het ontwerp, doch zwak, hetgeen niet te verwonderen was, want eene wet als deze moest ook verdedigd worden door een minister tot wiens departement de openbare werken eigenlijk behoorden. Zijn hoofdargument was het belang van den handel van Amsterdam met Keulen en den Rijn; ook wees hij op het voorbeeld dat andere landen ons gaven en vooral op de noodzakelijkheid om de concurrentie met België vol te houden. Maar de wet werd verworpen met 46 tegen 2 stemmen, die des Ministers en van den heer Weerts, burgemeester van Arnhem.

De geheele discussie liep in een dag af; de heer Hooft, die nog had willen spreken, zag daarvan af, wegens het vergevorderd uur „en de vermoeienis der leden”. Een dag discussie voor zulk eene belangrijke wet! Wat veranderen de tijden toch, het zou nu dagen duren. Maar thans zouden in de door de Regering ingediende stukken, in de verslagen der Kamer en in de discussien veel grondiger en meer afdoende motieven voor of tegen het voorstel gevonden worden. In dit opzigt zijn wij ver vooruitgegaan; er wordt wel te veel gesproken en te omslagtig gewerkt, maar in dat werken wordt toch veel aangetroffen, dat waarde heeft en blijft houden.

Willem I liet zich echter niet verslaan door het votum der Kamer; hij voorzag welke behoefte ons land zeer spoedig aan betere gemeenschapsmiddelen met het buitenland zoude krijgen. Met de hem eigen volharding, welke in de Belgische zaak zoo schadelijk is geweest, maar in vele andere omstandigheden en ook in deze weder zooveel heeft bijgedragen tot ontwikkeling van ons Vaderland, nam hij 30 April daaraanvolgende een besluit, waarin hij „overwegende dat de aanleg van een ijzeren spoorweg naar den Rhijn bevorderlijk kan zijn aan het algemeen welzijn en in het bijzonder aan de belangen van den handel, en wenschende te voldoen aan het verlangen, hetwelk ons dienaangaande, bij ons verblijf in de hoofdstad, nader is te kennen gegeven, besloot, dat zal worden aangelegd een IJzeren Spoorweg van Amsterdam over Utrecht naar Arnhem welke later zal kunnen worden uitgebreid in een zijtak van Rotterdam naar Utrecht en in eene verlenging van Arnhem tot de Pruisische grenzen.” De rente ad 4½ pCt. der geldleening van 9 millioen, die later voor de zijtak en de verlen-

ging met 6 en 3 millioen zou kunnen worden vermeerderd , werd *door den Koning gewaarborgd*.

De verdiensten van Willem I worden te dikwijls over het hoofd gezien , ten gevolge van zijn ongelukkig beleid en bestuur in de Belgische zaken , welke schatten aan Nederland hebben gekost. Maar wanneer het er op aan kwam handel en nijverheid te ontwikkelen , dan moet men zijn heldere blik bewonderen , en dan was de Koning de eerste die handelde ; en als zijne denkbeelden niet begrepen werden en flauwheid en bekrompenheid hem tegenstand boden , dan had hij de edelmoedigheid en den moed om zich persoonlijk verantwoordelijk te stellen , en toch tot stand te brengen , wat hij noodig en nuttig voor zijn land achtte. Geen vorst deed in dat opzigt meer dan Willem I , of besteedde zijne schatten op edeler of beter wijze : zijn edel voorbeeld wordt door zijn kleinzoon Prins Hendrik gevolgd.

Het kan nuttig zijn de geschiedenis van die dagen , en zoowel de handelingen van onze vertegenwoordigers als de onverschilligheid van het volk , in zoo gewigtige zaak in herinnering te brengen. Hoe vaak gebeurt het nog , dat bij behandeling of beoordeeling van voorstellen als die , welke toen aan de Staten-Generaal werden aangeboden , te veel wordt acht gegeven op de behoeften van het oogenblik , en niet wordt gevraagd , welke de eischen zullen zijn van de naaste toekomst. Wij glimlachen , indien wij lezen de discussien over den aanleg van spoorwegen voor 36 jaren gehouden , en het is ons onbegrijpelijk hoe mannen , onder welke hoogst bekwame en voor hun tijd zeer verlichte waren , zoo konden redeneren en handelen ; hoe een gansch volk toonde zoo weinig begrip te hebben van hetgeen nuttig en noodig was ; hoe het kalm , hoewel daartegen door den Koning gewaarschuwd , toezag , dat Belgie alles in het werk stelde om ons den handel te ontnemen. Laat het een les zijn , om meer te volgen , dan zij gedaan hebben , den raad van mannen , die ruimer blik hebben , die in de toekomst lezen , de profeten van hun tijd.

Die spoorweg , de Rijnspoorweg , werd geopend tot Utrecht den 28 December 1843 , tot Arnhem den 16 Mei 1845 , tot Keulen den 20 October 1856 , tot Rotterdam den 30 Julij 1855 en tot 's Hage 1 Mei 1870.

Een spoorweg , die zulke belangrijke plaatsen verbindt , moest dadelijk een vrij belangrijk personen- en goederen-vervoer krijgen , hetgeen nog steeds klimmende is.

Een derde spoorweg is die , welke Rotterdam met Antwerpen

verbindt, doch door stoombooten van eerstgemelde plaats tot den Moerdijk.

Deze spoorweg is den 2en Mei 1855 tot Antwerpen geopend, en kreeg langzamerhand een goed vervoer, zoodat die onderneming, even als de beide voorgaande, thans winstgevend is.

Deze drie ondernemingen hebben de beste lijnen in haar bezit, want zij zijn gelegen in die gedeelten van ons land, welke voor een spoorweg de meest voordeelige zijn, de rijkste en meest bevolkte, waar het grootste vertier en verkeer is.

De Nederlandsche centraalspoorweg volgde, doch op een zeer ongunstig terrein. Deze weg den 4 Juni 1864 tot Zwolle geopend, werd aangelegd in een landstreek, welke weinig verkeer beloofde, schaarsch bevolkt en door den minder vruchtbaren bodem weinig voortbrengend is, en bovendien op geringen afstand van en langs de Zuiderzee, een geduchte mededingster voor het verkeer, gelegen is. De uitkomst heeft ook geleerd, dat het vervoer gering is, zijnde de geldelijke uitkomsten tot nog toe zeer weinig bevredigend.

Behalve deze spoorwegen zijn nog gebouwd: de spoorweg van Maastricht naar Aken en naar Hasselt, geopend den 23 October 1850 van Aken tot Maastricht, en den 1 October 1856 tot Hasselt, waardoor hij in verbinding kwam met de Belgische spoorweg: van Maastricht naar Luik den 24 November 1861 geopend; van Nijmegen naar Cleef den 9 Augustus 1865 geopend, en spoorwegen in Staats-Vlaanderen. Doch deze zijn allen aan de uiterste hoeken van ons vaderland gelegen, en hebben alzoo weinig invloed op het algemeen spoorwegstelsel van ons land.

In dien toestand verkeerden wij in 1860, in welk jaar tot den bouw der Staatsspoorwegen werd besloten. Toen was het oogenblik gekomen om te beslissen of de Staat dan wel particulieren verder de spoorwegen zouden bouwen en exploiteren.

Een ieder weet waarom tot het eerste werd besloten, wat invloed op die beslissing heeft gehad, en hoe na de opgewekte spoorwegkoorts geen einde aan het twisten kon worden gemaakt, dan door den handigen Staatsman, die een zekere hoeveelheid belangen in één plan wist te vereenigen, en zodoende het aannemen verzekerde. Men was toen echter niet meer vrij in de keuze van de rigtingen door de reeds bestaande spoorwegen, en moest een stelsel aannemen, dat zoo goed mogelijk met deze in verband kon worden gebracht, en zoo dat die gewesten, welke nog geene spoorwegen bezaten, daarin opgenomen konden worden.

Daardoor ontstonden het noorder- en zuidernet der Staatsspoorwegen. Zij verbinden Amsterdam door Noordholland met het Nieuwe Diep; Rotterdam over Dordrecht, Breda, Tilburg en Boxtel met Maastricht; Utrecht met 's Bosch en Boxtel; Arnhem door Overijssel met Duitschland en met Groningen en Friesland, en deze provincien onderling; zij verbinden Zeeland aan het vaste land, en de uitmuntende haven van Vlissingen werd voor onzen handel geopend. De hoofdplaatsen der provincien, die van de beide Hollanden uitgezonderd, werden met elkander verbonden, en internationale lijnen van Harlingen, Zutphen, Venlo en Maastricht naar Duitschland, van Rotterdam en van Utrecht naar België gemaakt. Dit stelsel, dat welligt in onderdeelen beter had kunnen zijn, was in het algemeen en den bestaanden toestand in aanmerking nemende, goed gekozen. Het grootste gebrek daarvan is evenwel, dat het Noorder- en Zuidernet niet aan elkander verbonden zijn; hetgeen echter thans geschiedt door den bouw van den spoorweg Tilburg naar Nijmegen door eene particuliere maatschappij, en van Nijmegen naar Arnhem door den Staat. Indien zij, die dat stelsel hebben ontworpen en doen aannemen, in 1860 de ondervinding hadden gehad, welke wij thans bezitten en een stelsel op ruimer schaal mogelijk ware geweest, dan zou de Regering toen hebben moeten overnemen den in aanbouw zijnde Centraal-spoorweg, en eene lijn doen bouwen van Amersfoort naar Amsterdam; en indien zij dan de spoorweg Tilburg—Nijmegen kocht of huurde, dan zou het net der Staatsspoorwegen zich over het geheele land uitstrekken, en al onze havens Nieuwe Diep, Amsterdam, Rotterdam, Vlissingen, Harlingen daaraan gelegen zijn, even als de voornaamste plaatsen en middelpunten van bevolking. Dan zou het niet noodig zijn geweest, den Noord-Hollandschen Spoorweg door eene andere maatschappij te doen exploiteren, en men had een stelsel gekregen, dat meer volkomen was en geschikter voor uitbreidingen dan het tegenwoordige. Doch dit is voorbij, en het is nu de vraag, wat moet gedaan worden in den toestand, waarin wij thans verkeeren.

Noord-Holland, Friesland en het land tusschen den Rijn en Waal, eischen dringend spoorwegen; en niemand zal ontkennen, dat zij daaraan behoefte hebben, en dat het pligt der Regering is ze te bouwen, of den bouw door particulieren zooveel noodig te ondersteunen. De Regering behoeft daarbij niet te angstvallig te zijn, en te berekenen of de spoorwegen wel dadelijk de rente van de aanlegkapitalen zullen opbrengen, want groot zijn de voor-

deelen, welke het algemeen en de Staat daarvan op andere wijzen trekken. Maar toch mag hierbij niet over het hoofd worden gezien, wat de ondervinding bij de bestaande spoorwegen heeft geleerd; dit is de pligt van de Staatslieden, die in deze uitspraak moeten doen.

De eerste vraag welke zich voordoet is deze: Moet de aanleg, welke nu zal worden ondernemen, strekken om mededinging met bestaande spoorwegen te doen ontstaan, of moet alleen in lokale behoeften voorzien worden?

In het algemeen wordt groote waarde gehecht aan de onderlinge mededinging van spoorwegen, en stelt men zich daarvan groote voordeelen voor. Dat is ook in zekere mate het geval, en wel daar, waar maatschappijen zijn, die een zoo groot vervoer hebben, dat zij redelijke winsten afwerpen en het publiek de voordeelen der mededinging kunnen verschaffen. Is dit het geval niet, en wordt naast een spoorweg, welke niet meer vervoer heeft, dan noodig is om de exploitatie-kosten en eene billijke rente van het kapitaal te betalen, een andere gebouwd, dan zal het vervoer zich verdeelen en beide ondernemingen in ongunstigen geldelijken toestand komen.

Het onvermijdelijk gevolg zal wezen, dat het publiek niet gebaat wordt; want de tarieven kunnen niet verlaagd maar moeten dikwijls verhoogd worden; op alle onderdeelen der exploitatie wordt bezuinigd, zeker ten nadeele en tot ongerief van het publiek. De mededinging werkt dan schadelijk, en is niet in het algemeen belang; gezwezen nog van het geheel of gedeeltelijk verlies van het kapitaal der onderneming. De ondervinding bewijst het. Maatschappijen die bloeijen, zijn, in den regel, voor het vervoer van reizigers en goederen te verkiezen boven maatschappijen, die in alles op bezuiniging moeten bedacht zijn, en dus niets kunnen doen ten gerieve der reizigers bijv. door verbetering van rijtuig, der stations enz. en ook niet kunnen beproeven of de tarieven zonder dat dit voor de maatschappij te nadeelig is, in het belang van het publiek kunnen verlaagd worden. Maar bovendien, die mededinging heeft op de vrachtprijzen in den regel op den duur geen invloed. In den aanvang zal welligt eene der mededingende maatschappijen trachten door lage tarieven het vervoer tot zich te trekken of te behouden, maar spoedig zal zij inzien, dat zij daardoor in den grond wordt gewerkt; dan zal volgen eene overeenkomst met de mededingster, waarbij beiden de tarieven regelen zooals zij verkiezen en zoo hoog mogelijk. Het publiek heeft niets gewonnen; integendeel, omdat de winsten

geringer werden, moeten allerlei bezuinigingen worden gemaakt en kunnen geene tarieven verlaagd worden; waartoe zonder mededinging welligt was overgegaan. Het algemeen, in zijn verwachtingen te leur gesteld, heft luide klagten aan, en de besturen der maatschappijen moeten het ontgelden. Deze zijn intusschen verplicht nog zooveel mogelijk winst te behalen, want zij moeten zorgen voor de belangen der aandeelhouders. Aan deze wordt in den regel door het publiek niet gedacht; of deze een regtmatige winst van hunne kapitalen ontvangen, dat komt er niet op aan. Goedkoope vrachten, snel rijden, goede rijtuigen, allerlei gemakken, vele treinen, groote zekerheid, ziedaar hetgeen een ieder eischt; zelfs op wegen, welke ter naauwernood de exploitatie-kosten dekken; zonder daarbij na te denken of die eischen billijk zijn, en of het daaraan voldoen, juist door de mededinging, niet onmogelijk is geworden; of in aanmerking te nemen, dat de exploitatie door al die eischen en door de stijging van alle prijzen en loonen steeds kostbaarder en de mededinging daardoor dubbel gevaarlijk wordt. Engeland kan ons tot een waarschuwend voorbeeld strekken, welke de gevolgen zijn eener onbepaalde mededinging. Daar zijn honderden mijlen spoorweg gebouwd, alleen met het doel om met andere mede te dingen, die nimmer hadden moeten zijn gemaakt, omdat de plaatsen waartusschen zij gelegen zijn, naauwelijks genoeg vervoer hebben voor een spoorweg. Schatten zijn op die wijze verkwest, ten nutte van niemand. Vele voorbeelden kunnen hiervan gegeven worden. Zoo zeide de President van de London—Brighton en South-Coast spoorweg op eene vergadering van aandeelhouders, dat zij op die wijze 2 millioen pd. sterling erger dan nutteloos hadden besteed, en dat het voor hen een geringer verlies zou zijn geweest, wanneer in plaats van die wegen te bouwen, van de twee millioen een banknoot was gemaakt en dat zij daarmede hun pijp hadden aangestoken.

Tot zulke toestanden is men door de onbepaalde mededinging der maatschappijen in Engeland gekomen, en het publiek heeft weinig voordeel gehad van dit wegwerpen van geld. In Engeland wordt de mededinging van de spoorwegen een „delusion” genoemd. In een nota, welke ik hierover ontving, werd gezegd: „Companies have had, it is true, their keen „beggar my neighbour” contests with each other”, en in dien tijd had het algemeen eenig voordeel van de mededinging; doch dit duurde zeer kort, want altijd eindigde de strijd met een offensief en defensief verbond van de twee maatschappijen tegen het publiek, of ten

minste met een verbond, op voorwaarden die het meest geschikt waren, om hunne beider belangen te vereenigen. Zoo werd voor 10 jaren een strijd gevoerd tusschen drie maatschappijen over het vervoer tusschen Londen en Reading. De strijders waren de Great-Western, de London and South-Western en de South-Eastern. De reizigers werden voor bijna niets vervoerd; de 1e klasse voor 1 farthing de Engelsche mijl (dat zou zijn van Amsterdam naar Utrecht 1e klasse, in plaats van f 1.80 voor f 0.25). Spoedig begon die strijd hen te vervelen, en besloten zij om voor gelijke vrachtprijzen te vervoeren. Bij dergelijke overeenkomsten heeft de kortste weg echter de grootste voordeelen en kunnen de langere het op den duur moeilijk volhouden. Er zijn vier spoorweglijnen tusschen Manchester en Liverpool, maar in werkelijkheid is er geene mededinging tusschen die maatschappijen; zij bepalen in overleg met elkander de vrachtprijzen voor personen en goederen.

In de Times van 9 April 1873 is opgenomen een brief van den heer Hugh Mason, Voorzitter van de Kamer van Koophandel te Manchester, waarin hij schrijft: „I send my yarns to Nottingham by what has been hitherto the only practical route, namely via Sheffield, Retford and Grantham, a distance of 140 miles, and have paid a monopoly rate for the traffic. The Midland Company are now prepared to work the traffic, and the distance by their line is only 70 miles, or just half of the other route. I inquired what are the rates by the Midland, and was coolly told by their agent, that they are precisely what I am paying by the double distance. I remonstrated against the unreasonableness of the charge, and was told, that the companies have a private arrangement not to reduce the old monopoly rates; in other words, the public and the trade shall not benefit by that competition and development of enterprise.”

Nog een fraai voorbeeld is de spoorweg van Londen naar Dover. Er was een spoorweg waarvan de aandeelen meestal beneden pari stonden. Maar om mede te dingen, werd eene nieuwe lijn over Chatham gebouwd. Kortom tijd bestond er mededinging in de prijzen van vervoer, maar spoedig had een „arrangement” plaats, en werden de prijzen hooger dan vroeger, en deze maatschappijen zijn het nu geheel eens. Dit bleek toen de Fransche regering het overbrengen van de mail van Calais naar Dover aanbesteedde. De beide maatschappijen besloten de uitvoering van het contract, dat zij wilden hebben en door een ander werd aangenomen, te belemmeren, en om hiertoe te geraken geven zij

geene doorloopende personen-biljetten van Parijs naar Londen, zoodat de Fransche mailboot nu dagelijks van Calais en Dover ter gelijker-tijd met de Engelsche passagiersboot vertrekt, doch zonder reizigers!

Den 22 Februarij 1872 werd door beide huizen van het Parlement eene commissie benoemd, om een onderzoek in te stellen over het vereenigen van sommige spoorweg-maatschappijen met andere tot eene enkele. Het verslag groot 1029 bladz. folio druks, werd op last van het Parlement van den 2n Augustus daaraanvolgende gedrukt, en bevat eene groote menigte belangrijke bijzonderheden omtrent het spoorwegbedrijf in Engeland.

Betrekkelijk de mededinging wordt daarin gezegd bladz. XXIV: „There has on different occasions been effectual competition between railway companies in the matter of charges, and it is probable that the charges now made still bear the traces of that competition. But it may be taken as a general rule, that there is now no active competition between different railways in the matter of rates and fares. Wherever different companies run between the same places they arrange their prices. For instance, not only do the London and North Western, Midland and Great Western make the same rates between Manchester and Southampton, but bind themselves by agreement not to make lower rates, so that one cannot lower its rates, without the consent of the other two. And if a new railway should ever be started with a promise of lower rates, it is sure after a short time, to arrange with its original rivals a system of equal charges.”

Hoewel nog curieuse bijzonderheden hierover kunnen medege-deeld worden, zal uit het bovenstaande voldoende blijken, dat het niet juist is te beweren, dat mededinging bij spoorwegen altijd nuttig en wenschelijk is; het tegendeel zal dikwijls het geval wezen en tot geldverspilling leiden. Laten wij dit nu op een voorbeeld in ons land toepassen. Aangenomen dat er kapitaal te vinden zal zijn, hetgeen hoogst onwaarschijnlijk is, tenzij men het geld wil wegwerpen of dat de Staat het verschafft, om te bouwen de spoorwegen van Rotterdam over Wageningen naar Arnhem, en die van Dordrecht over Elst naar Arnhem, zoodat er dan drie spoorwegen tusschen Rotterdam en Arnhem zouden zijn. Deze drie maatschappijen zullen niet zoo dwaas wezen, om tegen elkander te gaan rijden, en zich zelve tot slagtoffers dier mede-diging te maken; neen, zij zullen overeenkomsten sluiten over de vrachtprijzen; en, omdat de ontvangsten van allen door de mededinging worden gedrukt, zullen zij die vrachtprijzen zoo hoog

mogelijk stellen, en de dienst ten allerzuinigste inrigten; zeker niet ten voordeele van het publiek. De besturen dier maatschappijen zullen immers trachten nog eenige rente te verkrijgen van de hun toevertrouwde bezitting. In Nederland zijn die spoorwegen, welke evenwijdig aan onze groote waterwegen loopen en met de waterwegen moeten mededingen, bovendien in de onmogelijkheid hooge vrachten te vorderen voor het goederenvervoer, ten minste indien zij dat vervoer willen hebben. De vrachten voor goederen zijn hier te lande dan ook in het algemeen laag, en verhooging daarvan, waarvan nu in Duitschland en in België ernstig sprake is, omdat door het stijgen der prijzen van arbeidsloonen en bouwstoffen de exploitatiekosten zeer hoog worden, is hier niet mogelijk.

Mededinging voor dat vervoer is alzoo geheel onnoodig. Zij is m. i. nadeelig daar waar het vervoer nog te gering is, om eene goede exploitatie van twee spoorwegen toe te laten, en eene redelijke winst aan de eigenaars te geven; want dit is geld verspillen en het publiek wint niet maar verliest er bij. Zij, die het toelaten of bevorderen eener onbereikte mededinging aanprijzen, geven zich niet genoeg rekenschap van den werkelijken toestand, die daardoor ontstaat. Het is daarom nog zeer te betwisten of de Regering onbepaald concessie moet geven voor elken spoorweg, welke wordt aangevraagd, en of zij niet eerst moet beoordeelen of die in het algemeen belang noodig of nuttig is. Heeft de nieuw aan te leggen uitsluitend ten doel om met een bestaanden te concurreren, zonder dat het vervoer op dezen zoo groot is, dat een tweede daarnaast ook kans van bestaan heeft, en voldoet de eerste aan zijne verplichtingen, dan kan het — de belangen der toekomstige aandeelhouders geheel buiten rekening latende —, in het publiek belang zijn, om die concessie te weigeren. Ik erken echter, dat de Regering zich op een ander standpunt kan plaatsen en beweren, elke spoorweg geeft eenig nut, en een ieder moet weten of hij aandeel in die onderneming wil nemen. Maar zeker zou het ten sterkste moeten worden afgekeurd, indien de Staat dergelijke onderneming op de eene of andere wijze ondersteunde. Ook mag hierbij niet uit het oog worden verloren, dat indien de Staat, hetgeen mogelijk is, na korteren of langeren tijd besluit alle spoorwegen over te nemen, het van groot gewigt is, dat het geheel zooveel mogelijk een goed stelsel vorme, en dat men dan niet verplicht worde, lijnen te koopen, die in geen verband met het geheele stelsel staan, of niets waardig zijn.

Deze kwestie is eenigzins uitvoerig behandeld, omdat ook in de Tweede Kamer bekwame mannen het stelsel hebben verdedigd van mededingende lijnen, zelfs daar, waar de bestaande nog zeer geringe bruto-opbrengst hebben, en omdat dit bij de te verwachten discussien van de Staten-Generaal zeker ter sprake zal komen.

In den bestaanden toestand is naar onze meening geene enkele spoorweg noodig voor mededinging. In die provincien waar het vervoer groot is, Zuid- en Noord-Holland, is zij voldoende; voor het internationaal verkeer zijn of komen in de rigting van het westen naar het oosten meer dan voldoende lijnen; terwijl de drie lijnen naar het Zuiden daarvoor ook voldoende konden zijn. Het is alzoo alleen noodig spoorwegen in die landstreken te bouwen, alwaar er nog geene zijn, en wel voor het lokaal verkeer en voor de verbinding met de hoofdlijnen.

Frankrijk was in 1859 in een eenigsints daarmede overeenkomen den toestand, en op blad 243 en volg. van dezen jaargang van de *Economist* is beschreven of welke wijze daar is gehandeld.

De zijlijnen, het zoogenaamde nieuwe net, bevat de spoorwegen, welke minder belangrijke plaatsen verbinden of geene doorlopende groote verbindingen uitmaken. Hunne bruto opbrengsten zullen dus minder zijn dan van de hoofdlijnen; maar zij zullen het vervoer op die hoofdlijnen doen toenemen; en omdat daardoor de winsten ook zullen vermeerderen, zoo werd het billijk geacht, dat, indien de Staat door rente-waARBorg of op eene andere wijze het maken van het nieuwe net mogelijk maakte, hij ook deelde in de winsten, welke het oude net door het nieuwe verkrijgt. Dit stelsel werd toegepast. Met hulp van den Staat zijn de zijlijnen aangelegd; terwijl zij worden geëxploiteerd door de hoofdlijn in wier gebied zij liggen, doch die een deel der overwinst aan den Staat moet uitkeeren. Tot in 1873 waren dientengevolge reeds 42 millioen franken van de overwinsten der oude lijnen op rekening der nieuwe gebragt.

Door deze voor beide partijen billijke regeling werd nog het voordeel verkregen, dat de dienst op de hoofd- en zijlijnen in handen van eene maatschappij is, een niet genoeg te waardeeren voordeel; want daardoor ontstaat eenheid in de dienst, zijn er geen moeilijkheden met de regeling der aansluitingen van de treinen, waardoor anders allerlei twisten ontstaan, even als over de tarieven en honderde andere kwestien meer; alles ten nadeele van het publiek, welke worden voorkomen, indien de hoofd- en zijlijnen in één hand zijn. Dit stelsel, dat in Frankrijk welligt te veel alle mede-

dinging heeft buitengesloten, kan in ons land, alwaar dit niet te vreezen is, toegepast worden. Regelmaat van dienst wordt er door bevorderd, en finantieel is het voordeelig; want als regel kan men aannemen, dat de maatschappijen welke hoofdlijnen bezitten, door de zijlijnen, die in de hoofdlijnen uitkomen, een grooter verkeer verkrijgen, en ze dus het voordeeligst kunnen bouwen of wel exploiteren; hetgeen zij zonder winst, ja somtijds zelfs met eenig verlies, kunnen doen, omdat de geheele onderneming ten slotte daardoor toch nog voordeel heeft.

De spoorwegkwestie thans weder op het tapijt komende, kan het nuttig wezen, een overzicht te geven van de bruto opbrengsten van onze spoorwegen. Hieruit zal blijken hoe die zijn toegenomen, maar tevens dat de netto opbrengst bij sommigen, die reeds vele jaren bestaan, nog niet voldoende zijn, om de rente van het aanlegkapitaal te betalen, zelfs al was dit a pari verkregen; maar des niettegenstaande is het bouwen van die spoorwegen zeer nuttig geweest, uitgenomen voor die aandeelhouders, die daardoor in geen ander opzicht winst hebben behaald. Daartoe zijn hierachter staten gevoegd van de bruto opbrengsten van de Hollandsche-, de Rijn-, de Staats-, de Centraal-, de Rotterdam—Antwerpen-, de Aken—Maastrichtsche en de Luik—Maastrichtsche spoorwegen-maatschappijen.

Uit die staten kunnen eenige belangrijke gevolgtrekkingen gemaakt worden. Den 6 December 1843 was de Hollandsche spoorweg tot 's Hage voltooid, en het vervoer bracht gedurende de drie jaren, dat de weg niet verder werd geopend, omstreeks *f* 10.000 per kilometer op. Van den 2 Junij 1847 tot den 20 December 1865, dus gedurende 19 jaren, bleef de spoorweg in exploitatie tot Rotterdam, en de bruto opbrengsten klommen van *f* 10836 tot *f* 16480, of gemiddeld met *f* 300 per jaar en per kilometer; en als 1865 in plaats van 1866 wordt genomen, omdat dit een zeer ongunstig jaar was, dan klommen de bruto opbrengsten in 18 jaren van *f* 10836 tot *f* 18895, of *f* 446 per kilometer 's jaars. Den 30 Julij 1855 werd de Rijnspoorweg van Utrecht naar Rotterdam geopend, waardoor eene mededingende lijn voor het vervoer van Amsterdam naar Rotterdam ontstond. De ontvangsten daalden hierdoor eerst; doch door de algemeene toename over de geheele lijn weinig, en de langzame vooruitgang hernam zijn weg. In Mei 1870 opende de Rijnspoorweg de lijn Gouda—'s Gravenhage, eene mededingende lijn tusschen laatstgenoemde plaats en Amsterdam. Dit had op nieuw eenigen invloed op de bruto-

opbrengsten, welke eenigzints achteruitgingen, om het volgende jaar de vooruitgaande beweging te hervatten; ja die achteruitgang zou welligt niet zoo merkbaar zijn geweest, indien het jaar 1870, door den oorlog tusschen Frankrijk en Duitschland, voor vele bedrijven en voor reizigers, die voor hun genoegten reizen, geen bijzonder nadeelig jaar ware geweest.

Opmerking verdient het geringe bestel en koopmansgoederenvervoer op dezen spoorweg. Het was in:

1850	8028	tonnen,	opbrengst	f 127,318
1855	18581	„	„	202,229
1860	11584	„	„	187,612
1865	15957	„	„	227,981

Deze maatschappij bleef getrouw aan hare oude tradities, en deed geen moeite om goederenvervoer te verkrijgen. Zij had ook slechts een enkel spoor; hare stations waren veel te klein en daarop niet ingerigt; en zij zag er geen voordeel in, om goederen te vervoeren, omdat het vervoer te water voor zulke lage prijzen geschiedde, die op een spoorweg weinig of geen voordeel geven. Bovendien, zij was verzekerd van een groot personenvervoer door hare boven alles gunstige ligging, en er werd dus meer acht gegeven op eene exploitatie overeenkomende met den soliden geest, die haar van den beginne af heeft bezielde, al was zij ook kostbaar, dan om hare aandeelhouders de voordeelen te verschaffen, welke eene andere wijze van exploitatie welligt had kunnen opleveren.

Nadat de Staat den Noord-Hollandschen spoorweg en de Hollandsche spoorwegmaatschappij de lijn Haarlem—Uitgeest gebouwd hadden, en de laatste de exploitatie van den Noord-Hollandschen spoorweg had verkregen, veranderde de oude toestand. Nu bleef deze spoorweg niet meer een geheel lokaalbaan, maar werd zijn werkkring veel uitgebreider en het goederenvervoer ging medespreken; de exploitatie had nu niet meer over 84 maar over het dubbele, 174 kilometers, plaats. Dit nam in 1868 een aanvang, zoodat de uitkomst thans nog over slechts 5 jaren bekend is; maar reeds brengen toch die jaren belangrijke feiten aan het licht.

De opbrengst der *oude* lijn Amsterdam—Rotterdam klom, in weerwil der groote mededinging van de Rijnspoorweg-maatschappij op de lijnen Amsterdam—Rotterdam en Amsterdam—'s Gravenhage, per kilometer van f 17862 in 1867 tot f 22314 in 1872, alzoo in 5 jaren f 4452 of per jaar f 890, nagenoeg 100 pCt. sneller dan vroeger; want toen werd een even groote vermeerdering in 11

jaren verkregen. Deze meerdere toename bedraagt over de 84 kilometers van de oude lijn, *f* 37400 's jaars; dit kan dus gerekend worden te zijn het voordeel, dat de nieuwe lijn aan de oude heeft gegeven. Het goederen-vervoer vermeerderde van 12278 tonnen met *f* 204371 opbrengst in 1866 tot 95826 tonnen met *f* 503050 opbrengst in 1872. De opbrengsten van de oude lijn namen alzoo na de aansluiting met de Noord-Hollandsche lijnen belangrijk toe, hoewel de bruto opbrengsten van die nieuwe lijnen in die jaren slechts *f* 3279, *f* 3396, *f* 3766, *f* 4639 en *f* 4323 waren. Hier wordt dus bevestigd wat wij beweerden, dat zelfs niet veel opbrengende zijlijnen aan de hoofdlijnen zulk eene toename van vervoer geven, dat deze om die te verkrijgen, de andere lijnen op betere voorwaarden kunnen exploiteeren dan deze in staat zoude zijn het zelf te doen.

De Oosterspoorweg, welke de Hollandsche spoorweg maatschappij bouwt, is eene onderneming, welke niet in het tot dien tijd gevolgde stelsel dezer maatschappij behoort. — Het vervoer op dien spoorweg zal waarschijnlijk niet veel invloed hebben op het toenemen van het vervoer op hare andere lijnen.

De invloed van het in exploitatie brengen van den Staatspoorweg van Arnhem naar Zutphen in Febr. 1865, is niet merkbaar op de bruto opbrengsten van de Rijnspoorweg maatschappij; welke bij dezen spoorweg, zoo snel toenemen, dat de vermeerdering door den toevoer van de Staatsspoorwegen, al is zij op zich zelf belangrijk, minder merkbaar was, te meer daar zij zich verdeelde over 175 en bij den Hollandschen spoorweg over slechts 84 kilometers.

De Rijnspoorweg heeft een zeer snelle toename van vervoer gehad, vooral na 1856 toen de spoorweg tot Rotterdam en Keulen geopend was. Van dat jaar tot het jaar 1870, in welk geheele tijdvak de lengte 175 kilometers was, klommen de bruto opbrengsten per kilometer 's jaars van *f* 8652 tot *f* 24278; het aantal reizigers van 876195 tot 1.563023, en het aantal tonnen goederen van 103479 in 1858 tot 846623 in 1870. De bruto opbrengst vermeerderde in 13 jaren met 180 pCt., terwijl die toename bij den Hollandschen spoorweg in de 12 jaren van 1853 tot 1865 was van *f* 12955 tot *f* 18895 of nagenoeg 46 pCt. Deze cijfers bewijzen, dat welke klagten ook tegen het bestuur van deze maatschappij worden ingebracht, dit ten minste het talent heeft gehad, om het vervoer in hooge mate te doen toenemen; en dat het daardoor niet alleen de belangen der aandeelhouders, maar niet minder die van het algemeen

en bovenal van den handel heeft bevorderd, en dat hieruit op nieuw blijkt, dat beider belangen in de regel hand in hand gaan.

Bij het beoordeelen der handelingen van het bestuur dier maatschappij wordt dit somtijds uit het oog verloren, en zeer ten onregte de exploitatie der Hollandsche en der Rijnspoorwegen onderling vergeleken, die toch geheel moeten verschillen. De eerste is een spoorweg met vaste clientèle, die goede opbrengsten verzekert, die geene aansluiting heeft en als op zich zelve staat; de dienst kan dus bedaard en zonder haast verrigt worden, eene exploitatie die met het Hollandsche karakter overeenkomt. De tweede moest door energie het vervoer vermeerderen, en daarbij acht geven op de internationale verbindingen en aansluitingen en al wat daaraan vast is. Daarbij heeft deze spoorweg vele knooppunten en eene zeer moeilijke exploitatie, ook door de mededinging met den Hollandschen spoorweg. Snelle dienst op de stations en op den weg zijn noodig, om de dienst geregeld te doen gaan. De Engelsche wijze van exploiteren wordt bij dezen spoorweg gevolgd. Zoodra de Hollandsche spoorweg met den Staatsspoorweg en met het buitenland in verbinding is gekomen, zal hare wijze van exploitatie ook wel moeten veranderd worden.

De Nederlandsche Centraalspoorweg, welke, zoo als wij reeds opmerkten aangelegd is in een landstreek met weinig bevolking, heeft zeer geringe bruto-opbrengsten. Zij waren in 1864 slechts *f* 3173 en in 1867 *f* 3303 per kilometer, en dus in de drie jaren niet meer dan met *f* 130 of *f* 43 's jaars geklommen. In 1868 werd hij te Zwolle met den Staatsspoorweg naar het noorden verbonden. Toen vermeerderden de bruto-opbrengsten en bedroegen in 1872 *f* 5603 per kilometer. Zij klommen dus in 5 jaren *f* 2300 of *f* 460 per kilometer 's jaars alzoo 10 à 11 malen meer dan vroeger. Deze spoorweg werd dus weder gevoed door de aansluitende lijnen. De toename was hier buitengewoon groot in verhouding tot de geheele opbrengst, omdat de aansluitende lijn zoo lang is; doch zulks zou, hoewel in veel mindere mate, ook het geval geweest zijn, indien de spoorweg bijv. slechts van Zwolle tot Meppel of Heerenveen had geloopt.

De opbrengst der Staatsspoorwegen voldoet niet aan de verwachting. Hoewel zij gemiddeld veel welvarender en beter bevolkte landstreken doorsnijden en veel belangrijker plaatsen verbinden dan de Centraal-spoorweg, en groote internationale lijnen bedienen zoo zijn de ontvangsten per kilometer in 1872 nog minder dan die van dezen spoorweg, *f* 5531 tegen *f* 5603.

Het is moeilijk voor een niet ingewijde om de oorzaak daarvan te kennen. Sommige bepalingen der voorwaarden van de concessie van die maatschappij moeten de toeneming de bruto-opbrengst tegenwerken; maar wanneer die voorwaarden veranderd zijn, zoodat die maatschappij ten volle belang heeft bij vermeerdering dier opbrengsten, dan is het te wenschen en te verwachten dat het bestuur, die de exploitatie dezer zoo kostbare spoorwegen in handen heeft, alles zal doen wat mogelijk is, om ze aan het doel, waarmede zij zijn aangelegd, te doen beantwoorden. Het werktuig, dat op kosten van het algemeen is gemaakt, is te kostbaar, om daarmede niet zooveel mogelijk nuttig werk te doen; dat nu het geval niet is, want als regel mag worden aangenomen dat hoe grooter het vervoer is hoe meer nut en voordeel een spoorweg doet.

Nemen de bruto opbrengsten niet even snel toe als die van andere spoorwegen, welke in gelijke omstandigheden verkeerden, dan moet er iets zijn, dat niet goed werkt, en dan is het zaak dat op te sporen en de oorzaak van de weinige ontwikkeling zoo mogelijk weg te nemen.

Van de drie andere spoorwegen is het voornaamste vervoer internationaal, en zij kunnen alzoo minder dienen om daaruit gevolgtrekkingen voor Nederland te maken. De Luik-Maastrichtsche spoorweg, welke in 1862 eene bruto opbrengst had van *f* 5408 per kilometer, zag die in 1872 klimmen tot *f* 13597 met 56 pCt. exploitatie-kosten. Er bleef alzoo bijna *f* 6000 over, welke voldoende zouden geweest zijn om 5 pCt. te betalen van de aanlegkosten, indien die spoorweg geheel in à pari uitgegeven aandeelen was gebouwd. Dit is niet geschiedt, en de aandeelhouders hebben nimmer eenig dividend ontvangen. Wanneer de spoorweg Venlo—Wezel—Bremen—Hamburg gereed is, zal het vervoer over den spoorweg Luik—Maastricht zeker toenemen.

De bruto opbrengsten van den Aken—Maastrichtsch spoorweg klommen van het jaar 1857 tot 1866, dus in 9 jaren van *f* 4239 tot *f* 5911 per kilometer of *f* 186 per jaar; voorzeker geene snelle toename. De exploitatie van dezen spoorweg is kostbaarder dan van de andere in ons land, omdat tusschen Maastricht en Aken sterke hellingen zijn.

In 1865 werd de spoorweg van Antwerpen naar Hasselt geopend, en in 1867 nam de Grand Central Belge de exploitatie der lijnen van deze spoorweg-maatschappij over, zoodat het niet mogelijk was den staat verder voort te zetten. Alleen blijkt uit de

bruto opbrengsten des spoorwegs Hasselt—Maastricht, dat deze in 5 jaren van 1867 tot 1872 klommen van *f* 5115 tot *f* 9450, of *f* 867 per jaar, dat is bijna 5 malen meer dan vroeger; weder een bewijs dat de bruto opbrengsten van een' spoorweg door goede aansluitingen sterk klimmen.

De spoorweg Rotterdam—Antwerpen met de zijtak Breda—Roosendaal had den 1 Januarij 1864 spoorwegen in België van den Grand Central in exploitatie overgenomen; de staten van het vervoer omvatten daardoor alleen het tijdvak van 1856 tot en met 1863. Uit die staten blijkt, dat de opbrengst van het personenvervoer in die 7 jaren slechts met 25 pCt. was toegenomen; dat het aantal tonnen goederen echter bijna 8 malen meer is geworden, en dat de bruto opbrengsten met 80 pCt. zijn vermeerderd; van *f* 4293 tot *f* 7534 of gemiddeld met *f* 763 per kilometer 's jaars. De opbrengst per kilometer zou veel grooter zijn geweest, indien de 24 kilometers lange zijlijn, waarop zeer weinig vervoer was, geen nadeeligen invloed op de gemiddelde opbrengst had gehad.

Na het jaar 1863 is het vervoer op die lijn sterk toegenomen, doch omdat van hare opbrengsten geen afzonderlijke opgaven geschieden, maar zij begrepen zijn in die van de Grand Central, kunnen ze niet opgegeven worden.

Spoedig zal worden overgegaan tot den aanleg van nieuwe spoorwegen in Nederland en dan moet beslist worden, wie het doen zal, de Staat of particulieren met of zonder staats hulp.

Zooals wij reeds opmerkten kan die vraag, in den toestand waarin wij thans zijn, zoo algemeen gesteld, niet beantwoord worden, omdat de keuze geheel moet afhangen van den bijzonderen toestand, waarin elke lijn, ook in betrekking tot de aansluitende spoorwegen, zal verkeerem. Er is voor de bestaande behoefte voldoende mededinging op de hoofdlijnen, en de Staat mag niet medewerken, die te vermeederen; het eenige wat voor dezen nog te doen overblijft, is om den aanleg van spoorwegen te bevorderen of het zelf te doen in die streken, welke nog daarvan verstoken zijn en daaraan behoefte hebben.

Die nieuwe lijnen kunnen naar onze meening het voordeeligst geexploiteerd worden, door de ondernemingen in het gebied waarvan zij gelegen zijn, en die daardoor het vervoer op hunne oude lijn zullen zien toenemen; zij kunnen de exploitatie op de beste voorwaarden doen, zoowel finantieel als wat de eenheid van dienst betreft.

De spoorwegen in Noord-Holland zouden om die redenen door

de Hollandsche spoorweg maatschappij moeten geëxploiteerd worden. Zij, die mededinging verlangen, kunnen hiertegen geen bezwaar hebben; want de nieuwe lijnen kunnen toch niet met de oude mededingen, omdat zij eene geheel andere rigting hebben. Voor de Hollandsche spoorweg maatschappij is het van belang, ook de nieuwe lijnen te exploiteren, om daardoor de exploitatie van het geheel net in Noord-Holland te bezitten. Dan brengt zij al het vervoer uit die rijke provincie te Amsterdam op hare lijnen; dat vooral met het oog op de uitbreiding, welke zij van daar aan hare onderneming naar het oosten geeft, van groot belang voor haar is. Want worden de nieuwe lijnen door eene andere maatschappij geëxploiteerd, dan zou de Regering, na verloop van 20 jaren nadat de spoorweg tot Amsterdam gereed is, de exploitatie van den tegenwoordigen Noord-Hollandschen spoorweg kunnen naasten, en die met de exploitatie der nieuwe lijn aan eene andere maatschappij geven; die dan welligt te Amsterdam het vervoer in vele rigtingen over andere spoorwegen dan die der Hollandsche maatschappij zou brengen; want de Regering zal toch wel vrij zijn, om te Amsterdam op het zoo kostbare centraal station, ook andere spoorwegondernemingen dan de Hollandsche spoorweg maatschappij toe te laten. Dit gevaar is veel minder voor haar, indien zij al de lijnen in Noord-Holland exploiteert en dit goed doet, zooals van haar te verwachten is.

Ingeval deze maatschappij niet genegen mogt wezen, om de nieuwe spoorwegen in Noord-Holland op billijke voorwaarden te exploiteren, dan zou de Staat die aan eene andere onderneming kunnen geven; de exploitatie zal dan echter op voor den Staat minder voordeelige voorwaarden geschieden, en voor het publiek zal de dienst minder goed zijn, omdat deze spoorweg te Zaandam aan den door de Hollandsche spoorweg-maatschappij geëxploiteerd wordenden Staatsspoorweg aansluit, en het centrum van het grootst vervoer, Amsterdam, over dezen bereikt moet worden. De aansluitingen zullen niet zoo geregeld zijn; een bezwaar voor alle lijnen van verschillende maatschappijen, maar vooral voor eene, die reeds door eene stoombootverbinding eene niet zoo geregelde dienst zal hebben. Wordt de aansluiting te Zaandam dikwijls gemist, dan zal het transito vervoer van reizigers uit en naar Friesland bovendien zeker weinig beteekenen.

In beide gevallen zal de maatschappij die exploiteert, de spoorwegen moeten bouwen, hetgeen ook al weder geen bezwaar heeft. Wil de Regering toch, nadat het exploitatie contract met de

Hollandsche spoorweg maatschappij is afgeloopt, al de Noord-Hollandsche spoorwegen door eene maatschappij laten exploiteren of dit zelf doen, dan kan zij de nieuw aan te leggen spoorwegen, ingevolge art. 4 der wet van den 21 Augustus 1859 naasten; terwijl het waarschijnlijk is, dat nagenoeg ter zelfder tijd de nieuwe spoorweg in Noord-Holland en de spoorweg tot Amsterdam voltooid zullen zijn en alzoo genaast kunnen worden.

Wanneer geene ondernemer genegen is, deze spoorwegen op billijke voorwaarden te bouwen en te exploiteren, dan zou de Staat ze moeten bouwen en de exploitatie zelfs op minder voordelige voorwaarden aan de Hollandsche spoorweg maatschappij geven, met het voornemen, om na verloop van de 20 jaren het geheele Noord-Hollandsche net aan eene maatschappij te geven of de exploitatie zelf te doen.

De spoorwegen, welke nog in Friesland moeten worden gebouwd, vallen geheel in het gebied der maatschappij tot exploitatie der Staatsspoorwegen; en om de reeds meermalen aangevoerde redenen, achten wij het wenschelijk, dat deze maatschappij de nieuwe lijnen exploiteert. De regering kan haar daartoe verplichten wanneer een nieuw contract met haar wordt gemaakt. Wanneer de regering in Noord-Holland door weigering der Hollandsche spoorweg-maatschappij besluit, de nog aan te leggen aan eene nieuw op te rigten maatschappij, die haar billijke voorwaarde aanbiedt, te geven, dan zou het mogelijk kunnen zijn, dat het in het voordeel van den Staat was, ook de Friesche lijn aan die maatschappij af te staan. Maar wanneer de Hollandsche spoorweg-maatschappij hare belangen goed begrijpt, dan is het niet denkbaar, dat zij geene betere voorwaarden zal geven, dan eene nieuwe maatschappij; die spoorwegen zou krijgen afgebroken door de Zuiderzee en dus zeer kostbaar in exploitatie, met twee materielen en eindigende te Zaandam aan een anderen spoorweg.

Wanneer de doorgraving van Holland op zijn smalst de voltooiing nadert, zal een spoorweg van Zaandam naar de havenwerken bij de Noordzee gemaakt, en aan een der in Noord-Holland exploiterende spoorweg-maatschappijen gegeven moeten worden; de Hollandsche spoorweg-maatschappij is daarvoor de aangewezen, omdat deze tot Amsterdam doorloopt. Wanneer de regering zich verbindt haar dien te geven met de nieuwe spoorwegen, dan zou die maatschappij er waarschijnlijk nog te meer toe bereid zijn deze laatste te bouwen en te exploiteren.

De stoomboot verbinding tusschen Noord-Holland en Friesland

in aansluiting met de spoorweghavens in beide provincien moet eene der maatschappijen die exploiteert op zich nemen. Het zal wel niet moeilijk wezen, dit op billijke voorwaarden gedaan te krijgen.

De ontworpen spoorweg Dordrecht—Gorinchem—Tiel—Elst moet als eene geheel lokale lijn ondersteund worden, want voor het transito vervoer is zij geheel onnoodig. Wanneer de spoorweg Rotterdam—Arnhem—Munster en de oosterspoorweg gebouwd zijn, dan bestaat door deze en den Rijnspoorweg voldoende mededinging voor het internationaal vervoer naar Duitschland; en indien zij niet tot schikkingen komen als in Engeland, zal die mededinging zóo groot zijn, dat de aandeelhouders zeker slechte rekening zullen maken; die mededinging nog te vermeederen door de lijn door de Betuwe kan de roeping van den Staat niet zijn. Het zal nu toch reeds moeilijk wezen, om kapitalisten te vinden, die hun geld in zoo gewaagde ondernemingen willen steken.

Indien de lijn door de Betuwe alleen als eene lokale lijn wordt beschouwd, dus zoo onkostbaar mogelijk wordt aangelegd, wat den bouw der stations enz. betreft, en niet zoo kostbaar als eene internationale lijn moet zijn, dan heeft die spoorweg redelijke vooruitzichten. Zij sluit te Geldermalsen en te Elst aan den Staatsspoorweg, en daaruit volgt, dat de exploitatie maatschappij aangewezen is, om haar te exploiteeren; tenzij er middel wordt gevonden, om die lijn aan een spoorweg van eene andere maatschappij te verbinden. Het bekend consortium van bankiers wil dit doen door haar vast te maken aan den Nederl. Centraal spoorweg, door het bouwen van een spoorweg van Gorinchem over Kuilenburg naar Amersfoort; een spoorweg die met den Staatsspoorweg Geldermalsen—Utrecht zou mededingen; de Staat kan daarvoor mitsdien geen subsidie geven, want die mededinging is geheel onnoodig, en de spoorweg Gorinchem-Amersfoort past ook niet in een algemeen spoorwegstelsel van ons land.

De Rijnspoorweg maatschappij heeft blijkens de dagbladen aan de regering aangeboden, de lijn door de Betuwe te verbinden, met hare lijnen, door het bouwen van een spoorweg van Gorinchem over Schoonhoven en Gouda naar Leiden. Hierdoor zou aan het beginsel, dat de zijlijnen het voordeeligste door bestaande maatschappijen kunnen worden geexploiteerd, voldaan worden. Maar bovendien onstond daardoor gelegenheid, om later de lijn Gorinchem—Tilburg te bouwen. Hoewel een overdreven mededinging moet worden afgekeurd, is het nog meer af te keuren,

indien alle internationale verbindingen in een hand zijn; hetgeen nu werkelijk, wat betreft ons geheel verkeer naar het zuiden, het geval is. De Staatsspoorweg maatschappij heeft thans de exploitatie over *al onze rivierovergangen*. Zij bezat die reeds door de lijn Rotterdam—Breda, en Utrecht—'s Bosch in het westen en in het midden van ons land, en de regering heeft, niet-tegenstaande andere aanbiedingen om den spoorweg Nijmegen—Arnhem te exploiteren, en in weerwil van de waarschuwing van den heer van Houten in de zitting der 2^e Kamer van de Staten-Generaal den 2 December jl. haar de exploitatie van die lijn gogeven. Het geheele spoorweg-verkeer naar het zuiden is alzoo in handen der exploitatie maatschappij; zij is daarvan meester, en kan de spoorweg-maatschappijen, welke belang hebben bij het verkeer naar en van België, Frankrijk, een gedeelte van Duitschland en Zwitserland daarin zooveel belemmeren, als zij dit goedvindt of voor hare belangen raadzaam acht; zij maakt van dit monopolie nu reeds gebruik.

Hierop kan niet genoeg de aandacht gevestigd worden; en het is te verwachten, dat de Staten-Generaal, wanneer de regering een nieuw contract met de exploitatie maatschappij ter goedkeuring aanbiedt, zorgen zal, dat daarin zulke bepalingen worden opgenomen, dat de drie rivierovergangen niet meer in het uitsluitend bezit van die maatschappij blijven, waardoor feitelijk alle mededinging over de zuidelijke grens van ons land onmogelijk is gemaakt.

De spoorweg Zwolle—Almelo moet of als eene verlenging van den Centraal spoorweg beschouwd en door deze gebouwd en geëxploiteerd worden, of wel, hetgeen nog raadzamer wordt geacht, door de exploitatie maatschappij geëxploiteerd worden. Hij is toch een gedeelte der lijn welke de haven van Harlingen in zuid oostelijke rigting in verbinding brengt met Rheine en aldaar met de Deutsche spoorwegen, zooals de lijn Nieuwe Schans—Irrhove dit in oostelijke rigting zal doen.

Wat den bouw der spoorwegen betreft is het noodig en billijk, dat die maatschappij, welke een spoorweg moet exploiteren, en alzoo belang heeft bij eenen goeden bouw, bij eene inrigting der stations, welke overeenkomt met hare wijze van exploiteren, invloed heeft op en toezigt mag uitoefenen over den bouw. De spoorwegen, welke door de exploitatie-maatschappij zullen worden geëxploiteerd, zullen door den Staat moeten gebouwd worden. Het ligt niet in de roeping dier maatschappij, om zelve te bouwen, en het is onnoodig hiervoor eene bouwmaatschappij te gebruiken.

Deze moet toch op den bouw winnen, en aangenomen dat zij minder kostbaar kan bouwen dan de Staat, dan zal die besparing wel tegen de winst opwegen, en nog wel gedeeltelijk in de wijze van bouwen moeten gevonden worden. Bovendien zou dit aanleiding geven tot allerlei verschillen tusschen de bouw- en de exploitatie-maatschappij; terwijl de regering thans voldoende ondervinding heeft, om voor den bouw ingenieurs te gebruiken, die onnoodige weelde vermijden; het werk is bovendien zoo verdeeld en betrekkelijk van zoo weinig omvang, dat de hulp eener bouw-maatschappij onnoodig mag worden geacht. De aanleg van die spoorwegen, welke niet door de exploitatie-maatschappij zullen worden geëxploiteerd, zou aan de maatschappij, die exploiteren zal, moeten worden overgelaten op vast te stellen voorwaarden. Het zij dat de Staat subsidie geeft, of de rente waarborgt voor een zekeren tijd tot een zeker bedrag, of wel het voor den bouw noodige geld verschafft tot een bedrag, hetwelk door de ingenieurs van den Staat en der maatschappij wordt begroot, terwijl de maatschappij die bouwt en exploiteert van dat voorgeschoten geld eene zekere rente betaalt.

Op eene dergelijke wijze zou aan het beginsel, dat wij voorop stelden, dat de uitbreidingen, het tweede net, moeten geëxploiteerd worden door de onderneming in welker gebied zij zijn gelegen, voldaan worden. De Regering zal na de onderhandelingen, welke zij gevoerd heeft, de voorwaarden wel kennen, welke zij kan bedingen; in het bezit zijnde van vele gegevens over de bruto opbrengsten en de exploitatie-kosten, zal het voor haar niet moeilijk zijn te beslissen, wat in elk der bijzondere gevallen het voordeeligste voor den Staat en het publiek is; of zij de nieuwe Friesche en de Noord-Hollandsche spoorwegen aan eene maatschappij moet geven, of wel de Friesche lijn aan de exploitatie maatschappij, de Noord-Hollandsche aan de Hollandsche spoorweg-maatschappij; hoe met den spoorweg door de Betuwe en met dien van Zwolle naar Almelo moet gehandeld worden. Indien alle belanghebbenden hunne belangen goed inzien, ook met het oog op de toekomst, dan zullen de nieuwe lijnen wel opgenomen worden in het stelsel der bestaande aansluitende lijnen.

Bij de behandeling der begrooting van nitgaven voor den aanleg van Staatsspoorwegen-dienst 1874, den 1 en 2 December jl. is breedvoerig besproken, hoe verder bij den aanleg van spoorwegen moet worden gehandeld. De heeren de Jong, Begram, van Akerlaken en van de Berch van Heemstede gaven de voorkeur

aan den aanleg van spoorwegen door den Staat, voornamelijk omdat daardoor spoed en zekerheid voor den aanleg verkregen zou worden.

De Staatsaanleg werd bestreden door den heer Stieltjes, die o. a. met cijfers aantoonde, dat de Staat geldelijk veel beter had gehandeld, indien in 1860 was besloten aanleg door particulieren met Staatsgarantie. Zoo als boven is opgemerkt, vermeenen wij, dat die vraag in den tegenwoordigen toestand niet meer zuiver gesteld kan worden. Zij is niet meer, welk stelsel dat van Staats- of van particuliere spoorwegen is beter, maar hoe kunnen de zij- en lokaal lijnen, welke nu moeten worden gebouwd, het voordeeligste aangelegd en geëxploiteerd worden; en wij zijn van oordeel, dat dit kan geschieden door de spoorwegen, waarvan zij een deel zullen uitmaken, en dat zij alzoo gebouwd moeten worden door den Staat of door particuliere maatschappijen al naarmate zij zullen worden geëxploiteerd. Wij kunnen ons, op de hiervoren vermelde gronden, vereenigen met hetgeen de heer de Roo van Alderwerelt heeft gezegd." Aanleg van staatswege in die deelen des lands waar de staat meester is van de meeste lijnen en aanleg door middel van bijzondere maatschappijen in die streken, waar de meeste lijnen in het bezit van particuliere ondernemingen zijn." Daardoor wordt verkregen de meeste eenheid in de exploitatie en tevens de minst kostbare. In dat stelsel ligt niet, zooals hem werd tegenwerpen, dat bijv. de oosterspoorweg van Amsterdam naar Zutphen en Munster niet aan de Hollandsche maar aan de Rhijnspoorweg maatschappij had moeten worden gegeven, want die spoorweg maakt geen deel uit van het gebied van eene dier lijnen; hij is daarvan geheel afgescheiden, en kon bijv. even goed en zelfs beter in handen der exploitatie maatschappij zijn.

De heer van Naamen van Bemnes deelde het gevoelen van den heer de Roo, dat de zijlijnen, welke als het ware uitbreiding van bestaande hoofdlijnen zijn, moeten worden gebouwd, door hen die de hoofdlijn bezit. In de toepassing verschillen wij wat de Betuwsche lijn betreft echter, en alleen in het geval, dat deze aan een ander stelsel kan worden verbonden.

De heer van Houten behandelde het onderwerp breedvoerig. Hij toonde zich een groot voorstander van concurrentie en wil „zooveel mogelijk concurrerende tracés voor de groote verkeerswegen in het leven roepen."

Wij deelen dat gevoelen niet in zoo uitgestreken zin, om de hierboven aangegeven redenen. Indien er al kapitalisten mogten gevonden worden, die daarvoor hun geld willen besteden dan

zullen zij, die de concurrerende maatschappijen later besturen, wel spoedig over de prijzen overeenkomen, en die zoo hoog mogelijk stellen om te kunnen blijven bestaan. De winsten van de meeste der bestaande spoorweg-maatschappijen in Nederland zijn zeer schraal, en zullen bij vermeerderde mededinging en kostbaarder exploitatie zoo verminderen, dat zij geheel onvoldoende worden; dat niet in het voordeel van het algemeen is, vooreerst door de minder goede exploitatie, en omdat wanneer de bestaande maatschappijen kwijnen, anderen niet aangemoedigd worden de handen aan het werk te slaan voor den aanleg van nieuwe spoorwegen. Indien wordt verlangd, dat vervoerd wordt, voor prijzen die minder zijn dan noodig is om de exploitatiekosten en eene billijke rente van het aanlegkapitaal te betalen, dan moet werden gevolgd het beginsel, dat de regering in 1838 voorop stelde, zoo als wij boven zagen, en het voorbeeld van België, alwaar de Staat exploiteert, en wanneer zulks voor den handel of de nijverheid noodig is, voor niet-betalende prijzen vervoert. Doch dit is protectie, ten voordeele van enkelen en ten nadeele van hen, die daarvan geen voordeel kunnen trekken; omdat dan door andere belastingen geheel of gedeeltelijk moet gevonden worden de rente van het in de spoorwegen gestoken kapitaal, en in alle geval hetgeen de begunstigden te weinig betalen. Die tarieven zijn een privilegie voor enkelen ten koste van anderen. Doch het gevolg is dan ook, hetgeen nu in België plaats heeft, dat de exploitatie der staatsspoorwegen bij eene hooge bruto opbrengst in evenredigheid veel meer kost, dan die van particuliere maatschappijen bij mindere opbrengst. Maar die handelwijze is nog beter te regtvaardigen, dan dat de Staat tot tarieven zou dwingen, die verlies geven, door op zijne kosten mededinging te scheppen, welke onnoodig is.

Bij de toepassing op de nu ter sprake gebragte spoorwegen, meent de heer van Houten, dat de lijn in Friesland door de exploitatie-maatschappij moet worden geëxploiteerd en door den Staat gebouwd; voor die in Noord-Holland bestaan volgens hem geen voorkenr voor staatsaanleg boven aanleg door particulieren met subsidie; maar juist om hetgeen daarop door hem wordt gezegd, dat de spoorweg te Zaandam aan den staatsspoorweg aansluit, kan die weg door de maatschappij die dezen spoorweg exploiteert, het voordeeligst geëxploiteerd en gebouwd worden.

De lijn Dordrecht—Elst wenscht de heer van Houten in handen van eene particuliere maatschappij, indien deze daarvan eene groote

internationale lijn maakt; uitgaande van Dordrecht over Elst, en verder langs Nijmegen naar de spoorwegen op den linker Rijnover. Maar Rotterdam niet Dordrecht heeft den transitohandel, en de spoorweg Rotterdam—Dordrecht is in handen van de exploitatie-maatschappij, en deze zal de goederen niet te Dordrecht aan eene andere overgeven, in plaats van ze over haren eigen spoorweg tot Venlo te vervoeren, en wel zonder eenig voordeel voor den verzender; want de nieuwe lijn zou 10 à 14 kilometers langer zijn dan de bestaande staatsspoorweg over Venlo; en de regering zou toch verkeerd handelen, indien zij spoorwegen subsidieerde met het doel om concurrentie met den staatsspoorweg te scheppen, zonder dat dit door de bestaande mededinging eenig nut voor het algemeen had. De heer van Houten wil aan het consortium de ontworpen lijn Gorinchem—Amersfoort wel geven, indien de lijn van Zwolle verlengd wordt over Ommen naar de Westbaan, om te concureren met den staatsspoorweg; maar deze spoorweg zou weder alleen voor Dordrecht nuttig kunnen zijn, omdat dan het vervoer naar Rheine slechts over twee spoorweg-maatschappijen zou geschieden; wel is de spoorweg van Dordrecht over Gorinchem en Kuilenburg tot den Rijnspoorweg, en over dezen naar Arnhem en Salzbergen korter, maar het vervoer zou over drie maatschappijen loopen. Rotterdam heeft veel korter spoorweg over Utrecht en Amersfoort op Arnhem en Zutphen naar Salzbergen, dan over Dordrecht—Gorinchem—Amersfoort—Zwolle—Ommen—Salzbergen. Bovendien de exploitatie maatschappij zal de goederen niet naar Dordrecht vervoeren en ze daar afgeven, om ze niet weder op hare lijn terug te ontvangen; zij zal verkiezen met de Hollandsche en Rijnspoorwegen overeenkomsten te sluiten voor het vervoer der goederen van Amsterdam en Rotterdam tot Arnhem of Zutphen, om deze daar op hare lijn terug te ontvangen. Er bestaat reeds genoeg concurrentie voor het vervoer naar Duitschland, welke nog vermeerderd zal worden door den spoorweg Rotterdam—Wageningen—Arnhem—Munster, zoodat geene nieuwe mededinging door den Staat behoeft te worden gemaakt.

De Minister vereenigde zich met hetgeen de heer de Roo van Alderwereld had gezegd, omtrent het wenschelijke van de nieuwe spoorwegen in de bestaande stelsels op te nemen, maar gaf als bezwaar tegen den aanleg van enkele lijnen door den Staat op, dat de exploitatie maatschappij niet verplicht is die lijnen te exploiteeren, welke verplichting haar echter bij het nieuwe contract kan worden opgelegd.

Uit de discussie is niet gebleken of de meerderheid der Kamer voor of tegen staatsaanleg is. Maar het was ook niet mogelijk, dat in dit bepaald geval te doen, omdat de verhouding, waarin de spoorwegen, welke men nu wenscht te bouwen, tot de bestaande zullen komen in aanmerking moet genomen worden. Spoedig zullen bepaalde voorstellen door den Minister worden gedaan. Met belangstelling worden zij te gemoet gezien, en de regering schijnt een middel gevonden te hebben, om de zoo onzamenhangende ontworpen stukken spoorweg in verschillende provincien, tot een goed exploiteabel geheel te vereenigen, zonder te groote opoffering aan den Staat op te leggen, en echter genoegzame voordeelen aan kapitalisten aan te bieden, om hun geld voor een dergelijk spoorwegnet te geven. Het was voorzeker een hoogst moeijelijk op te lossen vraagstuk.

DE BORDES.

I. HOLLANDSCHE SPOORWEG.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
			Guldens.		Guldens.	Guldens.	Guldens.	
1840	16.9	349994		382		168833	9872	70.15
1841	16.9	292556		434		136699	8087	75.00
1842	30.5	364081		578		210574	6904	72.90
1843	50	466498		620		335899	6718	75.39
1844	61	632568		3437		589236	9660	53.88
1845	61	626316		5763		643986	10557	54.71
1846	61	608676	594953	3803	29337	624290	10234	54.57
1847	74	814164	770825	4309	53453	825644	9829	65.17
1848	84	876671	820969	7466	84914	909256	10836	65.68
1849	84	912086	819170	7824	122747	955736	11378	68.33
1850	84.5	953084	889267	8028	127318	1.033742	12306	63.69
1851	84.5	925913	886564	6299	111004	1.022005	12095	59.51
1852	84.5	935443	905410	6993	124812	1.049987	12426	57.86
1853	84.5	932547	907966	13202	161587	1.094733	12955	62.90
1854	84.5	1.024899	993026	12724	160838	1.177244	13932	61.97
1855	84.5	1.048803	945334	18581	202229	1.184427	14071	58.94
1856	84.5	1.130048	955326	10303	160589	1.158427	13709	63.25
1857	84.5	1.187824	978624	11498	171072	1.194505	14136	60.80
1858	84.5	1.188715	977508	17011	204096	1.226586	14516	55.89
1859	84.5	1.205943	963164	12055	183254	1.188835	14069	51.20
1860	84.5	1.309481	1.016588	11534	187612	1.250524	14799	49.07
1861	84.5	1.416550	1.071320	16839	211172	1.333989	15787	45.20
1862	84.5	1.449134	1.077849	12348	202220	1.327870	15714	47.77
1863	84.5	1.585394	1.157337	11228	199013	1.401562	16586	46.43
1864	84.5	1.634952	1.192152	16865	239866	1.487730	17500	46.57
1865	84.5	1.804519	1.307237	15957	227981	1.596597	18895	43.17
1866	84.5	1.604644	1.141953	12278	204371	1.392531	16480	46.84
1867	96.5	2.270430	1.495001	21212	244505	1.640911	17093	47.07
1868	102.5	2.540582	1.612799	32152	316568	1.825546	17810	46.83
	58					189612	3279	84.28
1869	102.5	2.782980	1.731949	39890	350373	1.958995	19112	41.98
	60					203637	3396	81.89
1870	102.5	2.936150	1.639655	71285	434734	1.897755	18515	45.18
	71					267404	3766	86.80
1871	102.5	3.064799	1.662996	136701	596432	2.027995	19785	46.14
	71					329369	4639	82.32
1872	102.5	3.353508	1.799033	95826	503050	2.094985	20439	45.19
	71					306969	4323	87.43

De eerste der dubbele getallen (1868 enz.) hebben betrekking op den spoorweg van de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij, de tweede op den Staatsspoorweg in Noord-Holland.

II. NEDERLANDSCHE RIJN-SPOORWEG.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
			Guldens.		Guldens.	Guldens.	Guldens.	
1846—47	93					652302	7013	
1847—48	93					649068	6979	
1848—49	93					577249	6207	
1849—50	93					596160	6410	
1850—51	93		555860		103641	663624	7135	
1851—52	93		563519		92811	670526	7209	
1852—53	93		598386		115593	722153	7765	
1853—54	93		609201		137889	750692	8072	
1854—55	93		598626		151442	752698	8093	
1855—56	142		900461		181511	1.090948	7682	
1856—57	175	876195	1.153885	47857	294259	1.514087	8652	59.89
1857—58	175	928469	1.248557	103479	506183	1.881880	10753	55.17
1858—59	175	897600	1.290155	83440	468126	1.928844	11021	42.05
1859—60	175	922416	1.287517	105250	537244	1.999454	11425	40.02
1860—61	175	990519	1.357603	155243	700946	2.237598	12786	38.42
1861—62	175	1.061356	1.446818	208693	841171	2.464943	14085	38.44
1862—63	175	1.107288	1.516254	241314	910548	2.623284	14990	39.08
1863—64	175	1.160871	1.582697	295481	1.096925	2.905158	16600	38.16
1864—65	175	1.220700	1.743163	389996	1.431578	3.465437	19802	34.82
1865—66	175	1.286311	1.868220	475122	1.625404	3.809003	21765	36.87
1866—77	175	1.134564	1.602730	648915	1.615355	3.546825	20267	39.17
1867—68	175	1.364616	1.876920	663169	1.656317	3.887465	22214	38.99
1868—69	175	1.450236	1.960396	734103	1.823036	4.120356	23544	36.89
1869—70	179	1.563023	2.083905	846623	1.944007	4.345768	24278	36.33
1870—71	211	1.746311	2.186350	770068	2.285709	4.801113	22754	38.91
1871—72	211	1.909822	2.433760	788029	2.306066	5.140116	24360	36.45
1872—73	211	2.059330	2.618550	897161	2.340628	5.398975	25587	36.80

IV. ROTTERDAM - ANTWERPEN.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
			Guldens.		Guldens.	Guldens.	Guldens.	
1856	81	253662	239609	21000	103248	347774	4293	64
1857	81	266611	252230	36441	135372	385400	4758	54
1858	81	255902	238690	52291	157140	400010	4939	56
1859	81	260480	231919	49526	152710	395164	4878	53
1860	81	274483	253428	69088	191598	449910	5555	58
1861	81	294614	260574	126008	228342	495025	6112	57
1862	81	313968	283744	131112	247576	543659	6712	55
1863	81	334764	304248	164452	286206	610207	7534	48

III. AKEN-MAASTRICHTSCHE SPOORWEG.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
			Guldens.		Guldens.	Guldens.	Guldens.	
1854	36	101575	45653	56047	59257	112315	3119	115
1855	36	104579	44775	63666	65974	126295	3508	112
1856	51	160234	71715	92487	111168	192759	3779	99
1857	93	362709	167294	158795	215244	394216	4239	85
1858	93	362045	173708	153715	216883	408888	4397	86
1859	93	319568	135151	132547	182225	332919	3580	71
1860	93	340730	158846	143816	206914	395696	4255	65
1861	93	359632	166427	174026	247595	448972	4828	70
1862	93	364089	181363	224295	256242	477085	5129	70
1863	93	388680	200235	254127	319156	524842	5643	79
1864	93	414755	211860	281919	302805	573208	6163	69
1865	93	408585	202109	299934	318923	596359	6412	77
1866	93	391282	177037	329785	309424	549680	5911	84

De opbrengst van den spoorweg Aken—Maastricht—Hasselt, lang 65 kilometers, was nadat hij door de Grand Central werd geëxploiteerd:

1867	bruto opbrengst	f 332500	per kilometer	f 5115
1868	"	- 394581	"	- 6070
1869	"	- 432745	"	- 6657
1870	"	- 444695	"	- 6840
1871	"	- 579787	"	- 8920
1872	"	- 607240	"	- 9450

V. LUIK-MAASTRICHT.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
			Guldens.		Guldens.	Guldens.	Guldens.	
1862	30	355672	114632	47265	43204	162254	5408	97
1863	30	422571	131500	72381	66181	201684	6723	79
1864	30	467737	143286	89982	83226	230204	7674	71
1865	30	460891	141914	118074	90046	237404	7913	65
1866	30	447525	137034	161552	106797	257314	8577	62
1867	30	494186	152000	196870	119569	296566	9886	61
1868	30	510004	153674	195852	129719	297675	9922	61
1869	30	518719	156599	204243	136581	308747	10291	73
1870	30	520834	155108	224354	150985	321483	10716	76
1871	30	547102	168500	270930	180946	366443	12216	62
1872	30	577293	177419	306629	201455	407912	13597	56

VI. NEDERLANDSCHE CENTRAAL-SPOORWEG.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
1864	86.25	198016	Guldens. 204941	9153	Guldens. 57035	Guldens. 268931	Guldens. 3120	71
1865	96.14	242596	236286	17536	94456	345321	3592	51
1866	101	215694	195668	17336	73365	283414	2806	71 (53)
1867	101	247805	229668	19580	93618	333604	3303	74 (60)
1868	101	234014	263312	20195	98845	377327	3736	78 (56)
1869	101	323298	311498	21597	110976	437521	4332	74 (51)
1870	101	304028	325871	28172	136105	478184	4734	68 (50)
1871	101	296876	341171	31104	185946	543800	5384	64 (50)
1872	101	329481	401320	23768	147408	565904	5603	87 (48)

De tusschen () geplaatste cijfers in de laatste kolom zijn de eigenlijke exploitatiekosten, in de andere zijn begrepen de kosten van uitbreiding en vernieuwing, een gevolg van den minder hechten aanleg des spoorwegs.

VII. STAATSSPOORWEG.

JAREN.	Lengte in kilometers.	Aantal reizigers.	Opbrengst van reizigers en bagaadje.	Tonnen bestel- en koopmansgoederen.	Opbrengst van rijtuigen, vee enz.	TOTAAL opbrengst.	Opbrengst per kilometer.	Exploitatiekosten in honderden van de bruto opbrengst.
1864	61	281841	Guldens. 144314	42000	Guldens. 50860	Guldens. 197760	Guldens. 3242	112.1
1865	133.5	619941	359619	217778	164643	597273	4470	77.4
1866	426.5	1.291071	907245	476716	414787	1.611046	3777	83.3
1867	602	2.156678	1.353562	596555	917106	2.367646	3934	75.5
1868	746	2.279362	1.735831	811215	1.050968	3.060214	4101	57.9
1869	841	2.712442	2.061460	864976	1.270829	3.571918	4246	57
1870	903	2.870860	2.184719	1.039808	1.633452	4.084094	4523	54.7
1871	933	2.877276	2.427022	1.206761	2.124433	4.882129	5233	51.6
1872	967.5	3.172956	2.815671	1.217536	2.156800	5.351570	5531	51