

## NIEUWE UITGAVEN.

---

Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen  
door Mr. J. H. JONCKERS NIEBOER.

Bij de uitgevers H. D. Tjeenk Willink en Zoon te Haarlem is kort geleden bovenstaand boek verschenen.

Met eenige schaamte moet erkend worden, dat dit de eerste poging hier te lande is om saam te brengen, wat onmisbaar is ter bestudeering van de levensgeschiedenis onzer bijna zeventigjarige spoorwegondernemingen.

De moeilijkheid om de gegevens te verzamelen, die natuurlijk voornamelijk uit de archieven der spoorwegmaatschappijen en uit hare jaarverslagen moesten komen, moge tot verontschuldiging strekken en tevens tot waardeering van den door den heer Jonckers Nieboer verrichten arbeid.

Door zijne betrekking aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen was hij in de gelegenheid de archieven dier Maatschappij en van de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij te raadplegen en het in 1889 door de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, ter herdenking van het halve eeuwfeest van den eersten spoorweg, uitgegeven hoogst interessante Gedenkboek bood de gelegenheid ook omtrent de geschiedenis dier onderneming menige wetenswaardige bijzonderheid te leeren kennen.

De jaarverslagen van de verschillende spoorwegondernemingen zijn meestal zeer sober in het vermelden van wat men zou kunnen noemen de spoorwegpolitiek. Zij bepalen zich in hoofdzaak tot de toelichting van de balans, de winst- en verliesrekening en de exploitatierekening. Slechts een enkele maal vindt men er algemeene beschouwingen en motiveeringen in voor de gevolgde gedragslijn en soms verzuchtingen over vermeend onrecht of over de onderlinge concurrentie, die de inkomsten deed verminderen of tot ongewenschte vermeerdering van uitgaven dwong.

Te vergeefs zoekt men er in naar eene verklaring van de voor iedere onderneming verschillende opvatting van hare belangen als industriele onderneming en van hare verplichtingen tot ontwikkeling van het verkeer.

De beide oudste Maatschappijen, de H. S. M. en de N. R. S., hadden na de magere eerste jaren allengs een bevredigend resultaat gekregen, dat zij ongaarne door uitbreiding van haar bedrijf in den waagschaal stelden; uitbreiding van het spoorwegnet was van haar niet te verwachten.

De jeugdige exploitante der Staatsspoorwegen meende in den aanvang dat de verkrijging van buitenlandsche aansluitingen den bloei harer onderneming zou bevorderen.

Zij zag zich daarin bedrogen, die expansie kostte haar bijna het leven en, toen zij na de doorgemaakte crisis hersteld was, trad de reactie in. Iedere uitbreiding werd afgewezen onder verwijzing naar de bittere ervaring uit hare jeugd.

De N. C. S. ging gebukt onder de gevolgen van lichtvaardig aangegane geldelijke verplichtingen, zij kon de rente harer leeningen niet betalen en kon dus nooit denken aan uitbreiding.

Ten onrechte ziet de schrijver in de politiek der H. S. M. een streven tot bereiking van haar ideaal: aansluiting aan het Europeesch spoorwegnet (bladz. 158).

Dat ideaal heeft zij in de eerste veertig jaar van haar bestaan nooit gehad, integendeel is zij slechts noode er toe overgegaan om haar bescheiden rol van locale spoorwegonderneming te laten varen.

De scherpe concurrentie der N. R. S., bevorderd door de aan die Maatschappij verleende concessien voor de lijnen Gouda—den Haag en Breukelen—Harmelen, de weinige medewerking, welke de H. S. M. bij de volksvertegenwoordiging had gevonden voor hare spoorversmallingsplannen en voor de lijn Leiden—Woerden en de aandrang van de S. S. om de Staatsspoorwegen, buiten de N. R. S. om, met Amsterdam te verbinden, waren noodig tot het in beweging brengen van de H. S. M. in de richting van uitbreiding harer lijnen in oostelijke richting.

Zij wilde echter niet verder gaan dan Utrecht en Amersfoort. De Regeering echter, en vooral Koning Willem III, wilden deze gelegenheid benutten om het koninklijk zomerverblijf 't Loo per spoorweg bereikbaar te maken. De aangevraagde concessie

zou slechts verleend worden als de Maatschappij bereid was ook de lijn Amersfoort—Apeldoorn—Zutphen te bouwen. Met een zucht werd die verplichting aanvaard.

Toen later twee concessionarissen er naar streefden om eene verbinding te maken tusschen het Duitsche kolendistrict en Zutphen en de een. door een exploitatiecontract met de N. R. S., den ander scheen te verdringen en dus het gevaar ontstond dat de N. R. S. de verbinding van Amsterdam (H. S. M.) met genoemd district onmogelijk zou maken, trad de H. S. M. op als beschermer van de Nederlandsch Westphaalsche Spoorweg-Maatschappij.

De vrees om zelf die nieuwe lijn te moeten exploiteeren deed de H. S. M. zich wenden tot S. S. met het verzoek zich wel met die exploitatie te willen belasten.

De Directeur-Generaal 's Jacob was daartoe niet te bewegen en zoo moest de H. S. M., hoe ongaarne ook, zelf haar gebied uitstrekken tot Winterswijk.

Te laat bemerkte S. S. dat ze een fout begaan had door de H. S. M. te dwingen in rechtstreeksche aanraking te komen met het Duitsche spoorwegnet.

De H. S. M., tot nog toe een bondgenoot van S. S. met vrij wel gelijke belangen wat het verkeer met Duitschland betrof, moest nu in haar eigen belang het vervoer trachten te leiden over Winterswijk in plaats van over Venlo.

De weigering van S. S. om de lijn Zutphen—Winterswijk te exploiteeren heeft op de verdere geschiedenis der spoorwegen een overwegenden invloed gehad, in de archieven zal echter vermoedelijk daarover niets te vinden zijn, dergelijke zaken werden gewoonlijk mondeling behandeld.

Zoo zoude ook de strijd om de N. C. S., het koopen van den Nijmegen—Kleefsche Spoorweg door de H. S. M. — een gevolg van dien strijd — menige interessante bijzonderheid hebben kunnen opleveren, maar de schrijver zoude dan op mondelinge mededeelingen hebben moeten afgaan en gevaar hebben geloopt aan de anecdoten een te ruime plaats te geven.

Hij heeft zich te recht bepaald tot feiten gedocumenteerd door de geraadpleegde archieven.

Hier en daar heeft hij geen weerstand kunnen bieden aan de verleiding om zijne eigen goed- of afkeuring uit te spreken,

maar in het algemeen is de geschiedenis zeer objectief behandeld, zooals het een historicus betaamt, en in de periode door mij in actieven dienst beleefd heb ik geene onjuistheden kunnen ontdekken in het weêrgeven der feiten.

Ook de bijlagen tot de Geschiedenis verdienen een woord van lof, de keurig uitgevoerde kaartjes, aangevende de uitgebreidheid van het spoorwegnet in de jaren 1855, 1865, 1875, 1885 en 1906, de grafische voorstellingen, aangevende de uitzetting van het net en de uitgekeerde dividenden, de kosten van aanleg der Staatsspoorwegen en eenige historische documenten, waarvan het eerste, de concessie-aanvraag van den Luitenant-Kolonel W. A. Bake, gedateerd 18 Mei 1832 nog nimmer gepubliceerd werd, verhoogden de waarde van het boek, dat een plaats verdient in de boekerij van ieder, die aan spoorweg-exploitatie werkzaam is, maar ook van ieder, die bij den in den laatsten tijd weder op den voorgrond tredenden strijd, tusschen particuliere- en Staatsexploitatie van spoorwegen, de historie wil raadplegen om zich te vrijwaren tegen onjuiste voorstellingen en argumenten.

Den schrijver zij dank gebracht en den uitgever een ruim debiet van zijn met zorg uitgevoerd boek toegewenscht.

Hilversum, Juli 1907.

VAN DEN WALL BAKE.

Het Pachtcontract, door Mr. P. A. DIEPENHORST,  
Hoogleeraar aan de Vrije Universiteit te  
Amsterdam. <sup>1)</sup>

Op de laatste jaarvergadering van de Vereeniging van Nederlandsche Patroons „Boaz”, werd met algemeene stemmen de volgende motie aangenomen :

De algemeene vergadering der Vereeniging Boaz, saamgekomen te Utrecht op den 22<sup>en</sup> Februari 1906 :

Van oordeel dat de regeling van het pachtcontract in ons B. W. en voor den verpachter en voor den pachter dringend verbetering eischt ;

spreekt den wensch uit, dat het Bestuur zich in verbinding

<sup>1)</sup> Verschenen bij H. A. van Bottenburg te Amsterdam.