

## DE MAATSCHAPPIJ TOT EXPLOITATIE VAN STAATS- SPOORWEGEN.

---

HET JAARVERSLAG OVER 1873.

In het Juninummer van dit tijdschrift werden eenige bladzijden gewijd aan een kort overzicht van de exploitatie onzer Staats-spoorwegen door de Maatschappij die aan dit bedrijf haar naam ontleent. Eene meer uitvoerige beschouwing van het Jaarverslag dezer Maatschappij over 1873 verdient wellicht alsnog de aandacht. De opbrengst onzer spoorwegen, de wijze waarop het vervoer van verschillenden aard zich daarop ontwikkelt, de statistiek der exploitatie, die, zorgvuldig opgemaakt en geanalyseerd, alleen over den bloei en het beheer der onderneming kan uitspraak doen, ziedaar onderwerpen van hoog gewicht, zoowel voor de schatkist als voor den handel en de welvaart van het vaderland. Naarmate het Staatsspoorwegnet de voltooiing nadert, moet toch blijken in hoeverre het aan zijn doel, steun en opbeuring aan handel en nijverheid te verstrekken, voldoet. Staan, zooals gezegd wordt, de bepalingen van het contract dat de verhouding tusschen de regeering en de Maatschappij regelt, aan eene goede commerciële spoorwegpolitiek in den weg, dan verdient het zeker goedkeuring dat beide partijen trachten tot betere voorwaarden van concessie te geraken. Een ontwerp, daartoe strekkende, zal waarschijnlijk eerlang aan de Staten-Generaal worden aangeboden en daarom is deze beschouwing, naar wij gelooven, van actueel belang.

We meenen ons niet aan overdrijving schuldig te maken door de opbrengst der spoorwegen een gevoelige waardemeter van het algemeen welzijn te noemen. Is de bevolking gezond en welvarend in hoofd en leden, bloeien handel en nijverheid, zoo zullen de weekstaten van de opbrengst der groote vervoermiddelen het ten duidelijkste aanwijzen. Kwijnen de takken van bedrijf, heerschen epidemische ziekten onder de heeren der schepping of onder hunne nederige dienaressen die hen van melk en zuivel voorzien, het zal dadelijk openbaar worden door de eenvoudige cijfers die zoo kalmweg verkonden, hoeveel deze of gene spoorweg per dag en per kilometer heeft opgebracht.

Constataren wij daarom met voldoening dat de opbrengst van het Staatsspoorwegnet — de Noordhollandsche lijn, als door de Hollandsche spoorwegmaatschappij geëxploiteerd, blijve buiten beschouwing — over 1873 belangrijk is toegenomen. De ontvangsten van het Staatsnet, zijnde 796 K. M., bedroegen in dat jaar *f* 4 748 987, terwijl in 1872 gemiddeld 775 K. M. Staatsspoorwegen werden geëxploiteerd bij *f* 4.078.199 opbrengst. Per kilometer werd dus in 1872 en 1873 respectievelijk *f* 5250 en *f* 5962 bruto ontvangen. Onder deze ontvangsten zijn begrepen wat het Verslag „Diverse Baten” noemt en die gedeeltelijk bestaan uit buffet- en terreinhuur enz., waarvan de Staat steeds vier vijfde, de Maatschappij één vijfde ontvangt, gedeeltelijk uit vergoeding voor laden en lossen van goederen enz. die geheel aan de Maatschappij blijft. Worden deze Diverse Baten van de opbrengsten afgetrokken, zoo wordt de opbrengst per kilometer over 1873 *f* 5692.01<sup>s</sup>, tegen *f* 4942.30<sup>s2</sup> over het laatstvoorgaande jaar, aangevende eene vermeerdering van even 15 pCt.

Een aanzienlijke vooruitgang. Nadat in 1872 het Staatsspoorwegnet door de opening der sectiën Goes—Vlissingen en Zwaluwe—Mallegat eene belangrijke schrede aan zijne voltooiing was nadergekomen, zijn in het volgende jaar de opbrengsten aanmerkelijk vermeerderd en geven dus gegronde hoop op eene goede toekomst. Gaan wij thans na op welke wijze de opbrengst zich over de verschillende takken van het vervoer verdeelt:

	1872.	1873.
Reizigers . . . . .	<i>f</i> 2 727 381 95 <sup>s</sup>	<i>f</i> 3 110 830 03
Bagage en houden . . . . .	88 289 66	105 661 25 <sup>s</sup>
Rijtuigen, paarden en vee . . . . .	260 443 50	232 576 24
Goederen, geld en geldswaarden . . . . .	1 896 356 41	2 222 654 88 <sup>s</sup>
Vervoer over den verbindingsweg te Utrecht.	5 986 43	7 000
Buitengewone ontvangsten . . . . .	16 587 33 <sup>s</sup>	20 661 49
DIVERSE BATEN.		
a. Baten in verdeeling met den Staat der Nederlanden.		
Gras- en vischwaterverpachtingen . . . . .	25 440 98 <sup>s</sup>	12 772 50 <sup>s</sup>
Huur van buffetten en bibliotheken . . . . .	30 114 87	33 737 24 <sup>s</sup>
Huur van woningen . . . . .	342 56	469 88
Huur van terreinen . . . . .	3 003 43	4 018 72
Bewijzen van toegang . . . . .	566 07	447 15
Aankondigingen in de stations . . . . .	223 71	225 19
Diversen . . . . .	295 56	206 71
b. Baten toekomende aan de Maatschappij.		
Kosten van laden, lossen enz. van goederen . . . . .	141 223 30	116 537 79
Diversen . . . . .	38 137 08 <sup>s</sup>	49 761 20 <sup>s</sup>
Telegraaf . . . . .	15 514 95 <sup>s</sup>	15 416 13
Diversen . . . . .	9 875 46 <sup>s</sup>	8 932 24
Totaal . . . . .	<i>f</i> 5 259 783 28	<i>f</i> 5 941 938 66 <sup>s</sup>

Uit deze cijfers ziet men dat het reizigersvervoer met f 383 448.07<sup>s</sup> en het goederenvervoer met f 326 298.47<sup>s</sup> tot de vermeerdering van inkomst heeft bijgedragen, terwijl het veevervoer met f 27 867.27 achteruitging.

Ongetwijfeld heeft de aansluiting der sectie Zwaluwe—Mallegat aan de zuiderlijnen, waardoor het belangrijke reizigersvervoer van de lijn Antwerpen—Rotterdam door flink georganiseerde doorlopende treinen van Breda af op de Staatsspoorwegen werd gebracht, op de meerdere opbrengst van het personenvervoer grooten invloed geoefend, als kan blijken uit onderstaand staatje:

	AANTAL REIZIGERS.			OPBRENGST.		
	1872.	1873.	meer in 1873.	1872.	1873.	meer in 1873.
<i>Noordernet en Almelo—Salzb.</i>						
Lokaal verk.	1 433 913	1 493 305		f 1 179 210	f 1 237 880	
Rechtstr. verk.	112 296	113 687		259 182	269 115	
Totaal	1 546 209	1 606 992	60 783	1 438 342	1 506 995	f 68 653
<i>Zuidernet.</i>						
Lokaal verk.	1 026 780	1 235 598		809 523	911 182	
Rechtstr. verk.	139 260	221 407		225 663	451 798	
Totaal	1 166 040	1 457 005	290 965	1 065 186	1 362 980	297 794
<i>Luik—Limburg.</i>						
Lokaal verk.	416 162	435 017		180 644	193 412	
Rechtstr. verk.	60 032	64 608		43 208	47 442	
Totaal	476 194	499 625	23 431	223 852	240 854	17 002

Ten duidelijkste blijkt hieruit hoe belangrijk de toeneming van het reizigersvervoer op het zuidernet is geweest. Maar ook op de andere lijngroepen, die in samenstelling niet zijn veranderd, was er verblijdende vooruitgang; verblijdend, omdat vermeerdering van reizigersvervoer van grootere welvaart oorzaak en blijk is.

Daar de spoorwegkennis, ten onzent van jongeren datum dan wenschelijk ware, nog niet algemeen is doorgedrongen, behoeven wellicht de hierboven gebezigde termen: *lokaal verkeer* en *rechtstreeksch verkeer* eenige toelichting: Wie reist binnen de grenzen van eenig spoorwegnet is reiziger in *lokaal verkeer*, terwijl hij die een kaartje neemt voor eene reis van uit dit net naar het station van eene andere baan, reiziger wordt in *rechtstreeksch verkeer*. Wie de cijfers van bovenstaanden staat nagaat, zal ontwaren hoezeer het lokale vervoer dat in rechtstreeksch verkeer overtreft. Het eerste leverde over 1873 f 2 342 474, het laatste f 768 365; en het is niet onnoodig hierop te wijzen, daar door zijne veel grootere opbrengst het lokale

verkeer in de eerste plaats op goede bediening mag aanspraak maken en het gevraagd mag worden of dit door alle Maatschappijen voldoende wordt in het oog gehouden.

Zoo ook is er aanleiding de vraag te stellen of naar verhouding voldoende zorg aan derde klasse-rijtuigen wordt besteed — ze worden b. v. 's winters niet verwarmd. Hoewel toch de eerste klasse-reizigers per kilometer ongeveer het dubbele betalen hunner collega's die zich voor den minsten prijs laten meêvoeren, weegt het grootere aantal van laatstgenoemde ruimschoots tegen den hooger en eenheidsprijs der eersten op. De gemiddelde opbrengst per reiziger en per kilometer was:

in de 1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.	3 <sup>e</sup> kl.
f 0.0447	f 0.0318	f 0.0203

en de totale opbrengst:

in de 1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.	3 <sup>e</sup> kl.
f 340 703	1 048 088	1 722 088;

aldus was de totale opbrengst der derde klasse circa vijfmaal grooter dan die der fraaie en kostbare eerste klasse-coupés.

Het verslag geeft dan ook aan dat de opbrengst per zitplaats en per kilometer was als volgt:

1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.	3 <sup>e</sup> kl.
0.00514	0.00903	0.0544

en hoewel deze opgave weinig bewijskracht heeft, daar het in de treinen geplaatste aantal zitplaatsen eerste klasse naar verhouding te groot kan zijn, wijst zij al weder heen op wat wij omtrent de zorg, aan derde-klasse-rijtuigen te besteden, opmerkten.

Per honderd verdeelden zich de reizigers als volgt over de verschillende klassen:

	1 <sup>e</sup> kl.	2 <sup>e</sup> kl.	3 <sup>e</sup> kl.
Noordernet	3.6	19.9	73.5
Zuidernet	4.8	20.1	75.1
Luik—Limburg	2.5	12.6	84.9

terwijl de gemiddelde opbrengst per reiziger in 1873 bedroeg f 0.876 tegen f 0.806 in 1872.

Daar het Noordernet 58 stations en 13 halten en het Zuidernet 83 stations en 7 halten telt, is het niet wel doenlijk voor elk station en elke halte de reizigersbeweging op te geven. We bepalen ons tot de volgende meer belangrijke stations.

AANTAL REIZIGERS.			AANTAL REIZIGERS.		
	Vertrokken.	Aangekomen.		Vertrokken.	Aangekomen.
Leeuwarden	127 225	171 874	Boxtel	45 897	43 585
Groningen	119 990	160 768	Roermond	44 147	48 449
Middelburg	102 009	88 692	Heereveen	43 440	39 804
Arnhem	101 378	106 144	Harlingen	42 809	38 505
Luik	98 773	77 072	Bergen-op-Zoom	41 926	45 897
's Bosch	87 177	101 454	Maastricht	40 880	48 023
Tongeren	85 549	96 659	Dieren	40 731	40 475
Vlissingen	75 443	85 274	Goes	40 173	49 610
Rotterdam	72 523	80 753	Meppel	39 488	36 738
Hasselt	70 353	70 629	Winschoten	38 887	35 985
Zwolle	67 635	65 829	Franeer	38 803	31 944
Breda	67 499	72 803	Wijchmaal	37 609	36 305
Utrecht	65 940	65 286	Hengelo	36 581	32 327
Deventer	55 525	58 005	Zuidbroek	36 350	30 869
Eindhoven	55 006	53 472	Velp	35 743	35 323
Tilburg	52 829	49 252	Hoogezaand	33 370	27 386
Venlo	50 850	48 515	Sittard	30 293	29 014
Dordrecht	47 796	46 618			

„Aan de uitbreiding”, zoo zegt het Verslag, „van het personen-verkeer door verbeterde en versnelde communicatiën en vermeerderde gerieflijkheden voor de reizigers gingen wij voort bijzondere zorg te besteden.” We hopen dat men op dit goede pad zal doorgaan en we twijfelen daaraan niet, omdat de Exploitatie-maatschappij bij een ontwikkeld personenverkeer het grootste belang heeft en zelve in de eerste plaats de vruchten harer werkzaamheid zal genieten. De bewoners van het Noorderkwartier zijn zeker zeer gebaat met den sneltrein die hen op één dag heen en weer naar Amsterdam brengt; maar ook de Maatschappij vaart bij dien trein niet slecht, daar zijn opbrengst van f 60 383 bij 18 380 reizigers in 1872 tot f 74 001 bij 21 426 reizigers in 1873 is geklommen.

Ook in zake sneltreinen is het moeilijk „de contenter tout le monde et son père.” Sluit men daarvan derde-klassen uit, zoo klaagt het publiek over den dwang duurder plaatskaarten voor hooge klasse te moeten nemen en zich daardoor eene meerdere uitgaaf van meer dan 60 pCt. te moeten getroosten. Stelt men sneltreinen uit rijtuigen der drie klassen samen, zoo is de regelmatige loop geenszins gewaarborgd; de trein moet dan uit een grooter getal rijtuigen bestaan en „plotselinge overbevolking der treinen door militairen en reizigers die tegen verminderd tarief worden vervoerd” kan groote vertragingen veroorzaken. Men zal aan het een of het ander de voorkeur moeten geven, en het uitsluiten van derde klassen wordt een geringer bezwaar, wanneer voor het publiek dat daarmede gewoon is te reizen een genoegzaam aantal

gewone treinen beschikbaar is. Het verslag oppert het denkbeeld, „verhoogde sneltreinvrachten voor de derde klassen in te voeren met beperking van het aantal reizigers waarmede het vervoer daarmede verplichtend is tot b. v. 100.” Een denkbeeld dat onzes inziens overweging verdient.

Het nut der concurrentie in het spoorwegbedrijf wordt vaak — en gewoonlijk terecht — betwijfeld. Ziehier intusschen een voorbeeld harer goede werking:

De exploitatie-maatschappij plaatste in het begin van den zomerdienst 1873 een doorlopend rijtuig in den sneltrein Mallegat—Keulen. „Behalve het onmiddelijk gerief door dien maatregel verschaft aan hen die van dien trein gebruik maakten, had die nog een veel grooter indirect voordeel, namelijk dat diensten-gevolge ook op de concurreerende route over Emmerik hetzelfde stelsel werd toegepast en dat de verschillende Nederlandsche spoorwegen, eindelijk van het nut daarvan overtuigd, zich bereid hebben verklaard ook in het binnenlandsch verkeer daaraan meerdere uitbreiding te geven.”

Een voortreffelijke maatregel der Exploitatiemaatschappij is de invoering van een abonnementstarief voor werklieden, waardoor deze tegen verlaagden vrachtprijs tusschen hunne woningen en hun werk kunnen heen- en weér reizen. Aan het verslag door den Raad van Toezicht op de spoorwegdiensten aan den M. v. B. Z. uitgebracht ontleenen wij omtrent de werking van dit tarief het volgende:

„In het tweede district (de lijnen Arnhem—Glanerbeek, Almelo—Salzbergen en Zutphen—Meppel omvattende) is van dit tarief door  $\pm$  400 fabrieksarbeiders gebruik gemaakt.

In de overige districten, uitgenomen in het eerste (de sectiën Nieuweschan—Harlingen, Leeuwarden—Meppel en Groningen—Meppel), waarin van het bedoelde tarief in het geheel geen gebruik is gemaakt, zijn alleen timmerlieden, drukkers, behangers, schilders, metselaars en dergelijken vervoerd en wel grootendeels van de belangrijke steden naar omliggende min belangrijke plaatsen.”

„Naar den directeur generaal voorkomt, heeft de werking van het tarief alleen aan het doel — tegemoetkoming aan de arbeidende klasse door hen in staat te stellen op het platteland goedkooper en beter te wonen dan in de grootere opgehoopte centra van bevolking — beantwoord in het tweede district, waar grootendeels personen werden vervoerd die voor eigen rekening reisden, terwijl

in de overige districten nagenoeg uitsluitend personen werden vervoerd die in den regel niet voor eigen rekening, maar voor die hunner patroons reisden, zoodat wel deze laatste maar niet de werklieden de voordeelen genieten van het speciaal abonnementstarief."

Met den wensch dat de nuttige werking van dit tarief meer en meer moge toenemen, gaan we van de reizigers tot het „vee" en de „goederen" over.

Het veevervoer bracht ongeveer f 28 000 minder op dan het vorige jaar; het Verslag teekent daaromtrent het volgende aan:

„De door ons in overleg met de Maatschappij tot exploitatie van veestallen genomen maatregelen ter uitbreiding van het veevervoer geven slechts gedeeltelijk het verwachte resultaat. De in Engeland bestaande bepalingen ten voordeele van het uit Nederland afkomstige vee beletten het transitievervoer door Nederland van het voor Engeland bestemde Duitsche rundvee. Het vervoer daarvan geschiedt gedeeltelijk over Antwerpen. Ook de voortdurende longziekte in de Noordelijke provinciën had op den uitvoer naar Duitschland een beperkenden invloed."

Vermoedelijk hangt hiermede zamen de prijsverlaging van het rundvee, die in 1873 is voorgekomen.

Het goederenvervoer geeft ons een vooruitgang te aanschouwen, die een levendig verkeer belooft wanneer Rotterdam aan de Staatspoorwegen zal zijn verbonden, Harlingen met Noord-Duitschland zal zijn in verband gebracht en Vlissingen voor een deel zal hebben voldaan aan de verwachtingen van die voortreffelijke haven gekoesterd. Echter was niet overal vooruitgang. De buitengewone steenkool-duurte en de daardoor veroorzaakte industrieele crisis werkten ongunstig op het vervoer van Luik—Limburg; maar de toeneming op de andere lijnen woog daartegen ruimschoots op, als uit onderstaande opgave blijken kan:

In het geheel werden vervoerd 1 322 847 ton bestel, ijel- en vrachtgoederen tegen 1 217 536 ton in 1872 (\*); de opbrengst was:

	1872	1873
<i>Noordernet.</i>		
Lokaal verkeer . . . . .	f 288 887	f 340 447
Rechtstreeksch verkeer . . . . .	253 897	260 586
Totaal . . . . .	542 784	601 033

---

(\*) Ter vergelijking zij hierbij medegedeeld dat volgens het Staatkundig en Staatshuishoudkundig Jaarboekje de totale hoeveelheid goederen voorbij Lobith open afgevaren bedroeg 2 498 020 ton,

	1872	1873
<i>Zuidernet.</i>		
Lokaal verkeer . . . . .	441 701	430 238
Rechtstreeksch verkeer . . . . .	345 392	653 552
Totaal . . . . .	787 093	1 083 790
<i>Almelo—Salzbergen.</i>		
Lokaal verkeer . . . . .	37 545	40 899
Rechtstreeksch verkeer . . . . .	131 857	134 192
Totaal . . . . .	169 402	175 091
<i>Luik—Limburg.</i>		
Lokaal verkeer . . . . .	172 507	151 769
Rechtstreeksch verkeer . . . . .	459 362	445 866
Totaal . . . . .	631 869	597 635

De totale opbrengst van het lokale vervoer bedroeg *f* 963 353; dat van het rechtstreeksche verkeer *f* 1 494 196. Voor het goederenvervoer is dus, in tegenstelling met het reizigersvervoer, de opbrengst van het rechtstreeksche verkeer overwegend.

Het bestel- en ijlgood, in bovenstaande cijfers begrepen, leverde op:

	1872	1873
Bestelgoederen. . . . .	<i>f</i> 212 417	<i>f</i> 228 761
Ijlgoederen. . . . .	66 789	89 788
Totaal . . . . .	<i>f</i> 279 206	<i>f</i> 318 549

Per kilometer was de opbrengst van het *vrachtgoederen*vervoer voor het tijdvak 1869—1873:

	1869	1870	1871	1872	1873
Noordernet. . . . .	<i>f</i> 914	<i>f</i> 1323	<i>f</i> 1430	<i>f</i> 1308	<i>f</i> 1579
Zuidernet . . . . .	1352	2011	2774	2643	3130
Geheele net. . . . .	1146	1658	2071	1969	2366

Eike goederen- en veewagen heeft in 1873 gemiddeld *f* 929 opgebracht tegen *f* 931 in 1872.

De gemiddelde opbrengst per vervoerde ton goederen was, het watervervoer tusschen Utrecht en Amsterdam en tusschen Rotterdam en Dordrecht, Moerdijk en Mallegat, buiten berekening gelaten:

in 1873	<i>f</i> 1.77 <sup>4</sup>
„ 1872	- 1.69

De gemiddelde opbrengst per ton en per kilometer was in 1873 *f* 0.0328 tegen *f* 0.035 in het laatstvoorgaande jaar.

Behalve op Luik—Limburg, allerwege meerder vervoer. Wel was de opbrengst van het lokaalvervoer Zuidernet in 1873 lager dan in 1872; maar dat is slechts schijnbare achteruitgang, daar, door de invoering van nieuwe rechtstreeksche verkeer, vele verzendingen rechtstreeksch bevracht zijn die vroeger in lokaal verkeer tot aan de overgangstations bevracht werden.



Het ijl- en bestelgoederenverkeer nam toe met ruim f 39 000. Een ijlgoedtarief — ijlgoed staat tusschen bestel- en vrachtgoed in — werd ingevoerd om de belangrijke verhooging van het bestelgoederentarief te compenseeren. Men mag uit de meerdere opbrengst in 1873 het besluit trekken dat het nieuwe tarief meer en meer gekend en gewaarderd wordt.

Het verslag maakt melding van een aantal nieuw ingevoerde rechtstreeksche tarieven, waardoor o. a. Basel aan ons staatsnet is verbonden, en waardoor een deel van het vervoer naar Zwitserland over onze lijnen is getrokken. — „Ook over de opneming van Vlissingen en Middelburg in de rechtstreeksche verkeer en via Venlo werden de onderhandelingen ijverig gevoerd en voor een deel ten eind gebracht. Het is daarbij gelukt in de meeste dier verkeer en voor Vlissingen en Middelburg zoo lage eenheidsprijzen te bedingen dat wij vertrouwen dat de spoorwegvrachten geen hinderpalen zullen zijn aan de ontwikkeling van het goederenvervoer van en naar die plaatsen.”

Dit vertrouwen is tot heden beschaamd en vooralsnog is het vraagstuk wat Vlissingen voor onzen handel zal worden nog niet tot een begin van oplossing gekomen. Onbegrijpelijk komt het ons voor, dat niet eenig transitovervoer zijn uitgangspunt te Vlissingen heeft gekozen, wanneer we in het verslag van den Raad van Toezicht lezen dat op de lijn Terneuzen—Mechelen het goederenvervoer sterk is toegenomen tengevolge van de vestiging van directe stoomvaartverbindingen tusschen Terneuzen en de Engelsche havens. Is dan aan Terneuzen mogelijk wat aan Vlissingen met zijne prachtige havenwerken niet gelukken kan?

Dat de Exploitatie-maatschappij niet zuinig is in het sluiten van rechtstreeksche verkeer en een aantal daarvan weinig opbrengen mag blijken uit de volgende opgave van wat in sommige verkeer en is vervoerd en hoeveel ze hebben afgeworpen:

		Aantal vervoerde tonnen bestel-, ijl- en vrachtgoederen.	Totale opbrengst in 1873.
Nederlandsch-Beiersch-Oosteurijksch-verband . . .	v.	10	f 18
Verkeer met de Grand-Luxembourg . . . . .	v.	10	23
	a.	10	17
Verkeer met Mechelen—Terneuzen . . . . .	a.	1	5
Verkeer met Chimay . . . . .	v.	10	25
Verkeer met Antwerpen—Gent . . . . .	v.	1	3
Verkeer met de Est-Français . . . . .	v.	2	10
	a.	1	5

	Aantal vervoerde tonnen bestel-, ijl- en vrachtgoederen.	Totale opbrengst in 1878.
Verkeer met Hesbay-Condroz . . . . .	a. 9	f 12
Transit-verkeer Noordernet—Grand-Luxembourg .	10	16
Transit-verkeer Mechelen—Terneuzen. . . . .	1	4
Transit-verkeer Antwerpen—Gent . . . . .	1	3
Ned.-Centraal naar Nord-Belge . . . . .	11	19
Grand-Luxembourg naar Noordernet . . . . .	10	11
Noord-Brabant-Duitsche spoor naar Ned. Rhijnspoor	10	14
Transit-verkeer Luik—Limburg met Elzasz— Lotharingen . . . . .	13	13
Zuidernet naar Luik—Maastricht . . . . .	2	15
Zuidernet naar Chimay . . . . .	10	13
Ned.-Centraal naar État-Belge . . . . .	18	23
Grand-Central naar Elsas—Lotharingen . . . .	5	5

Er is in de Tweede Kamer geklaagd dat het Staatsnet niet voldoende met buitenlandsche lijnen in rechtstreeksch verkeer was gebracht. De inzage van dezen staat, zal de klacht, zoo die nog geuit wordt, haastiglijk doen intrekken.

Voor welke artikelen kan door den spoorweg tegen den waterweg worden geconcoreerd; voor welke artikelen is het vervoer per spoorweg verkieselijk? Van allerlei omstandigheden hangt het antwoord op die vragen te geven af; maar ze kunnen eenigzins worden toegelicht door de volgende opgave van de hoeveelheden bestel-, ijl- en vrachtgoederen van verscheidene artikelen op Noordernet, Zuidernet en Luik—Limburg vervoerd:

	VERVOERDE HOEVEELHEDEN in Tonnen.		
	NOORDERNET.	ZUIDERNET.	LUIK—LIMBURG.
Katoen (ruwe) . . . . .	5088	10326	16
Cooks . . . . .	780	1184	1338
Steenkool . . . . .	78834	98650	293523
Turf . . . . .	9110	217	10
Verfwaren, verfhout enz. . . . .	676	1598	72
Petroleum . . . . .	653	1192	903
Drukwerken, boeken enz. . . . .	82	122	—
Meststoffen . . . . .	440	2634	639
Ijzer, staal, ijzer- en staalwaren. . .	6098	29147	7433
Ertsen . . . . .	30245	19309	85607
Graan en peulvruchten . . . . .	16984	28343	19869
Beetwortelen . . . . .	—	14029	4435
Zaad . . . . .	1861	15326	196
Aardappelen . . . . .	764	5671	7304
Oleine, Palmitine . . . . .	8	1578	57
Vlas, hennip, jutte, werk . . . . .	2122	970	825

	VERVOERDE HOEVEELHEDEN in Tonnen.		
	NOORDERNET.	ZUIDERNET.	LUIK—LIMBURG.
Garens . . . . .	15077	5070	364
Huisraad, meubels enz. . . . .	2500	3047	487
Glas, glaswaren, porcelein . . . . .	1267	781	221
Huiden, vellen, leder. . . . .	1223	2520	324
Hout . . . . .	14522	34691	25868
Houtwaren . . . . .	2650	—	840
Bier . . . . .	1014	1143	406
Boter en kaas . . . . .	2449	957	783
Cichorei . . . . .	1086	193	415
Vleesch, oesters, kreeften . . . . .	2191	1356	564
Visch . . . . .	365	1708	60
Koffij . . . . .	1314	3972	859
Meel . . . . .	9838	7199	2852
Rijst . . . . .	830	768	713
Sterke dranken . . . . .	1218	268	6562
Tabak en sigaren . . . . .	1794	2409	331
Wijn . . . . .	854	1085	207
Suiker. . . . .	353	1882	788
Manufacturen . . . . .	15205	3702	57
Machineriën . . . . .	1241	4560	913
Papier. . . . .	903	1882	223
Kalk . . . . .	1377	19238	8781
Steenen . . . . .	23258	43882	16253
Wol . . . . .	940	5190	157

Verreweg de belangrijkste plaats wordt ingenomen door het transport van steenkolen, waarvan totaal 471 007 ton werd vervoerd, terwijl de totale hoeveelheid getransporteerde goederen 1 322 847 ton bedroeg; steenkool levert dus *meer dan een derde* van het geheele vervoer. Daarna komt erts (uitvoer van moerasijzererts naar Duitschland) met 13 561 ton; steenen met 83 393 ton; hout met 65 081 ton; graan- en peulvruchten met 65 196 ton enz. Van ruwe katoen werd 15 430 ton; van petroleum 2748 ton vervoerd, bewijs dat de handel voor deze artikelen weinig van den spoorweg heeft gebruik gemaakt.

De schatkist vaart niet slecht bij de spoorwegen voor 's lands geld gebouwd. Niet alleen door de sterk klimmende opbrengst der belastingen, zeker voor een deel door den spoorweg-aanleg veroorzaakt; maar ook door de zuivere opbrengst dier spoorwegen, waarvoor de achtereenvolgende jaren eens belangrijke toeneming aanwijzen. Spoedig zal meer dan één schadelijke accijns door de rente van het spoorwegkapitaal kunnen worden vervangen.

De uitkeering aan den staat bedroeg:

in 1864	f	8 776.74	in 1869	f	440 207.32
1865		60 773.09 <sup>s</sup>	1870		548 922.01
1866		58 774.88	1871		804 525.70 <sup>s</sup>
1867		203 912.35	1872		1 003 504.59
1868		360 951.62	1873		1 384 987.61

Over 1873 bedroeg de uitkeering van de Hollandsche spoorweg-maatschappij voor de Noordhollandsche Staatslijn f 64 298,53. De Staat ontving dus aan huur voor zijne spoorwegen:

$$f\ 1\ 384\ 987\ 61 + 64\ 298\ 53 = f\ 1\ 449\ 286\ 14$$

terwijl bij de begroting dit bedrag op f 1 027 000 werd geraamd, een nieuw bewijs van de overgrootte voorzichtigheid van het Departement van Financiën.

Is dus de directe opbrengst der Staatsspoorwegen niet te ver-smaden, van meer belang is wat op indirecte wijze door vermeer-dering van volkswelvaart te baat komt. De twijfel is gerezen of de Exploitatie-maatschappij, met name voor het goederenvervoer niet meer kan doen in het belang van het publiek; en aan de bepalingen der concessie is het geweten dat de Maatschappij minder belang zou hebben bij *hooge opbrengst* (gevolg van groot vervoer) dan bij *lage exploitatie-kosten*. Dat dus eene *zuinige* inplaats van eene *krachtige* exploitatie van die concessie het gevolg zou zijn. Toen in 1872 sommige goederentarieven belangrijk werden verhoogd — eene reactie die men in België en Duitschland schijnt na te volgen — gingen luide kreeten van afkeuring op; de per-sonentarieven onzer staatsspoorwegen zijn ongeveer dubbel zoo hoog dan in het naburige België; om Vlissingen aandeel in het transito-vervoer te geven zullen lage tarieven noodig zijn — onder de thans vigeerende bepalingen voor de Maatschappij wellicht niet voordeelig; over het materieelpark der Exploitatie-Maatschappij zijn indertijd vele klachten vernomen en in de Tweede Kamer herhaaldelijk gedebatteerd over het gebrekkige dat hier en daar de Staatsspoorweg-exploitatie wordt gezegd aan te kleven. Niet ten onrechte merkte de Minister van B. Z. bij die gelegenheid op, dat het voldoen aan al die eischen van het publiek veelal eene geldquaestie is en de Exploitatie-maatschappij op eigen recht-matig voordeel bedacht zijnde, onmogelijk alle eischen kon inwil-ligen. Reden te over om de vruchten der ervaring te plukken en de bepalingen der concessie die aan eene krachtige exploitatie in den weg mochten staan, des noods met eenige geldelijke opoffe-ring van den Staat, zonder vertraging te wijzen.

Door meer dan tienjarige ondervinding zullen in de concessie-bepalingen allerlei leemten zijn openbaar geworden en op vele punten zal verandering noodzakelijk zijn gebleken. Vooral zal de Staat hogere eischen moeten stellen en zich niet meer kunnen bepalen tot het bedingen van *drie treinen in elke richting* (als volgens het vigeerende contract het geval is) en waarvan dan nog één een sneltrein zal kunnen zijn uit 1e en 2e klasse-rijtuigen saamgesteld, en waarbij omtrent het ophouden aan de kleinere stations niets is bedongen. Opneming van eene behoorlijk omschrevene verplichting tot exploitatie van nog te bouwen rijkslijnen is alleszins noodig; eene betere regeling omtrent het leggen van dubbel spoor op sommige drukke secties hoogst wenschelijk. Maar vooral moet getracht worden voor de financiële verhouding van beide partijen een goede formule te vinden.

Volgens de tegenwoordige concessie behoudt de Maatschappij van de bruto ontvangsten een bedrag, van de opbrengst per jaar-kilometer afhankelijk, als exploitatiekosten, en van wat overschiet een vijfde, terwijl de rest der schatkist te baat komt. Wordt b. v. per jaar en per kilometer tusschen  $f\ 4751$  en  $f\ 5000$  ontvangen, dan komt aan de Maatschappij  $70 + \frac{3}{4} = 76$  pCt., aan den Staat 24 pCt. Stijgt de opbrengst tot  $f\ 5001$  à  $f\ 5250$ , zoo komt  $68 + \frac{3}{2} = 74.4$  pCt. aan de Maatschappij en 25.6 pCt., aan den Staat. Zoo verspringt het verdeelingscijfer, naarmate de opbrengst klimt steeds hooger aandeel aan den Staat aanwijzende, terwijl de inkomsten tot meer dan  $f\ 28\ 000$  per jaar-kilometer geklommen zijnde, steeds zullen verdeeld worden volgens de verhouding: de Maatschappij  $35 + \frac{6}{5} = 48$  pCt.; de Staat 52 pCt.

Hoe deze verdeelingswijze aanleiding kan geven tot zondérlinge gevolgen mag uit onderstaand voorbeeld blijken: stel de ontvangst op  $f\ 5500$  per jaar-kilometer, zoo is over 796 kilometers — als thans voor den Staat door de Maatschappij geëxploiteerd worden — de inkomst  $f\ 4\ 378\ 000$ , waarvan de Maatschappij 72.4 pCt. dus  $f\ 3\ 169\ 672$  behoudt, terwijl aan den Staat  $f\ 1\ 201\ 328$  komt. Laat de opbrengst over dat jaar met slechts  $f\ 796$  en dus de opbrengst per jaar-kilometer tot  $f\ 5501$  klimmen dan geschiedt de verdeeling volgens de cijfers 70.4 en 29.6. De totale opbrengst wordt  $f\ 4\ 378\ 796$  en het deel der Maatschappij zal  $f\ 3\ 082\ 672$ , dat van den Staat  $f\ 1\ 296\ 124$  bedragen. Voor  $f\ 796$  meerdere ontvangst *daalt* dus het aandeel der Maatschappij met  $3\ 169\ 672 - 3\ 082\ 672 = f\ 87\ 000$ . Eene regeling die zulke absurde gevolgen kan hebben, is niet houdbaar.

Het is moeielijk na te gaan of het belang der Maatschappij eene groote ontvangst verdraagt. Dit hangt af van de exploitatiekosten bij hoog rendement per jaar-kilometer en van het dan noodige exploitatiekapitaal, en zoolang omtrent beide bedragen slechts gissingen kunnen worden geopperd, blijft men in onzekerheid. Zoolang die onzekerheid bestaat zal de Maatschappij met voorzichtigheid voorwaarts moeten gaan als op een onbekend pad, en het mag betwijfeld worden of dit wenschelijk is. En welke ook de opbrengsten zijn, altijd is een deel daarvan voor de schatkist, terwijl wat op de exploitatiekosten bezuinigd wordt *geheel* ten voordeele der Maatschappij komt. Wat uitgegeven wordt ter ontwikkeling van het vervoer, wordt geheel door de Maatschappij gedragen, terwijl van de daardoor verkregene inkomsten, een deel voor den Staat is. De drijfveer tot zuinigheid is dus krachtiger dan die tot uitbreiding, waarom we gelooven dat de regering wel heeft gedaan door eene wijziging der concessie in overweging te nemen. Hopen wij dat die overweging niet te lang duren moge.

Voor de aandeelhouders aller spoor- en exploitatiemaatschappijen moet 1873 tot de magere jaren gerekend worden en uit alle verslagen gaan klachten op over duurte van steenkolen, duurte van ijzer en duurte van handenarbeid. De nawerking van den Fransch-Duitschen oorlog en de werkstakingen — minder nog door de loonsverhooging die daardoor werd verkregen, dan door het voorwendsel tot prijsopdrijving die ze aan de saamverbonden steenkoolproducenten verschaften — deden het zwarte brood der nijverheid in het afgelopen jaar tot ongeveer den dubbelen prijs stijgen en veroorzaakten daardoor eene crisis in de industrie, die thans haar einde schijnt te naderen, nu in het voorjaar 1874 eene sterke daling der kolenmarkt op nieuw bewezen heeft dat alle kunstmatige toestanden van korten duur zijn. Duurte van steenkolen veroorzaakt hooge ijzerprijzen, en ijzer en steenkolen zijn de eerste levensbehoefte der spoorwegen. Voor de Exploitiemaatschappij voegde zich hierbij de noodzakelijkheid op de Luik—Limburgsche lijn een groot aantal spoorstaven te vervangen, zoodat aan rails en toebehooren in 1873 ± f 166 000, aan steenkolen ± f 183 000 meer dan in 1872 werd uitgegeven. Aanmerkelijke sommen als men ze in verhouding beschouwt met het totaal der behaalde winst: f 563 802.78<sup>s</sup>. De steenkoolprijs op 31 December was f 12.60, terwijl de middelprijs over het geheele jaar f 10.68 bedroeg. We laten hier een staat volgen van de middelprijzen der steenkolen over het laatste achttal jaren:

## VERBRUIKTE HOEVEELHEID.

	in tonnen.	middelprijs.
1866	15186	f 7.89
1867	20355	7.79
1868	22195	6.48
1869	25924	5.99
1870	28334	6.42 <sup>5</sup>
1871	30695	6.60
1872	32726	7.37
1873	39738	10.68

In 1869 was dus de middelprijs f 5.99 en de prijs in Dec. '73 f 12.60. Van het oorlogsjaar 1870 af is die steeds geklommen, om in 1874 de periode der ebbe in te treden.

Door deze en dergelijke omstandigheden mocht de interest over het kapitaal van 13 millioen op slechts 4.24 pCt. worden vastgesteld. Eene rente die veel hooger zou geweest zijn zoo niet de Luik—Limburgsche lijn als gewoonlijk een deel van de behaalde winst had verslonden. De ongunstige omstandigheden deden vooral op die lijn haren invloed gevoelen. De totale uitgaven (de uitkeering aan de eigenaars ingesloten) bedroegen f 1 287 237; de ontvangsten f 883 075.26, zoodat verloren werd f 404 162.11 bij f 246 963.89<sup>5</sup> verlies in 1872. Daar de exploitatiekosten op f 796 124.01 worden gesteld, werd de L. L. lijn tegen 90 pCt. geexploiteerd.

Een tweede oorzaak van den minder goeden uitslag der campagne vindt het Verslag in de verwerping van het Regeeringsvoorstel tot aankoop van de lijnen Roosendaal—Moerdijk—Breda. In het vooruitzicht deze onmisbare lijnen te zullen exploiteeren werd het wagenpark belangrijk vermeerderd en eene obligatieleening van 3½ millioen gesloten. Nu genoemde lijnen in handen van den Grand-Central-Belge zijn gebleven, is het wagenpark der Maatschappij te groot voor de behoeften van het vervoer.

De exploitatiekosten verdeelden zich als volgt over de verschillende afdeelingen:

Algemeene kosten . . . . .	f 146 658.42
Dienst van weg en werken . . . . .	843 649.65
Dienst van de telegrafie . . . . .	20 618.56 <sup>5</sup>
Dienst van het mouvement . . . . .	1 139 937.77
Dienst van de tractie en het materieel . . . . .	974 060.02
Dienst der handelszaken . . . . .	24 565.13
Dienst van de magazijnen op de lijnen . . . . .	18 385.33
Dienst van de contrôle op de lijnen . . . . .	4 600.00
Totaal . . . . .	f 3 172 474 88 <sup>5</sup>

Wie weten wil of eene spoorwegmaatschappij zuinig beheerd wordt, vergelijkte de bruto-inkomsten met de exploitatie-uitgaven en zie „tegen hoeveel percent is geëxploiteerd.” Dit cijfer was voor het exploitatiejaar dat wij behandelen, 52.664 pCt. tegen 50.991 pCt. in '72. Naar het ons voorkomt, eene zeer gunstige uitkomst voor een „mager” jaar. De Hollandsche Spoorwegmaatschappij exploiteerde tegen 45.96 pCt. bij eene ontvangst van f 21 694 per jaar-kilometer, en de Rhijnspoor; naar wij meenen, tegen ongeveer 40 pCt. bij grootere opbrengst.

De Spoorwegstatistiek, peillood en kompas van hen die aan het hoofd der zaken staan, brengt alle uitgaven en ontvangsten tot zekere eenheden terug. Eene dergelijke eenheid is de trein-kilometer, waarvan opbrengst en uitgaaf moeten aanwijzen of het aantal treinen met inkomsten en exploitatiekosten in behoorlijk verband staat. Deze inkomsten en kosten per treinmijl te berekenen, wil zeggen ze te deelen door het aantal kilometers door het gezamenlijk aantal treinen per jaar doorloopen. Zoo worden de inkomsten veelal per dag-kilometer (per dag per kilometer) gepubliceerd. Zoo worden de uitgaven der trekkraft per locomotief-kilometer berekend, dus beschouwd in verhouding tot het totaal aantal mijlen door de locomotieven doorloopen enz. Gewoonlijk zijn echter de omstandigheden der spoorwegmaatschappijen zoo verschillend, dat het voor oningewijden moeilijk is door vergelijking tot juiste resultaten te komen; voor hen zijn daarenboven die cijfers minder belangwekkend. We deelen alleen de volgende mede:

In 1873 bedroegen de inkomsten en exploitatiekosten per treinmijl f 1.56<sup>14</sup> en f 0.83<sup>40</sup> tegen f 1.49<sup>63</sup> en 0.77<sup>56</sup> in 1872.

Per jaar-kilometer was het bedrag der exploitatiekosten f 3 209.05; per dag-kilometer f 8.79<sup>193</sup>.

De cijfers achter onderstaande baanvakken voorkomende geven aan voor welk bedrag per kilometer ze werden geëxploiteerd.

	per jaar.	per dag.
Noordernet en Almelo—Salzbergen . . .	f 2 522.54 <sup>5</sup>	f 6.91 <sup>108</sup>
Zuidernet (exc. Roosendaal—Vlissingen) .	3 414.27 <sup>7</sup>	9.35 <sup>418</sup>
Roosendaal—Vlissingen . . . . .	2 118.99 <sup>8</sup>	5.80 <sup>547</sup>
Luik—Limburg . . . . .	5 822.08 <sup>8</sup>	15.95 <sup>092</sup>

Van het materieelpark volgt hieronder de opgave voor de beide laatste jaren; de indeeling is in '73 anders dan in '72. Ter vergelijking hebben we naar ons beste weten de nieuwe aan de oude namen gelijk gesteld.



	Op 1 Jan. 1873.	Op 1 Jan. 1874.
Locomotieven (*) . . . . .	136	146
Rijtuigen 1e kl. . . . .	1	1
" 2e kl. . . . .	3	3
" 3e kl. . . . .	167	205
" 1e en 2e kl. . . . .	120	140
" 1e, 2e en 3e kl. . . . .	11	11
Postrijtuigen . . . . .	2	2
Bagagewagens . . . . .	113	119
Gesloten goederenwagens . . . . .	670	780
Overdekte veewagens . . . . .	65	58
Open veewagens . . . . .	77	219
Cavaliers . . . . .	75	75
Open goederenwagens . . . . .	1556	1763
Platte wagens . . . . .	112	133
Paardenboxen (stalwagens) . . . . .	7	7
Totaal . . . . .	2979	3516

Het materieelpark is als uit dezen staat blijken kan niet onaan-  
zienlijk vermeerderd en zoo kan ons laatste als ons eerste woord  
zijn: uitbreiding, ontwikkeling. Moge voorhands de klacht, in het  
April-nummer van dit Tijdschrift geuit, over de lage opbrengst  
der Staatsspoorwegen niet zonder grond zijn, de vooruitgang die  
we hebben aangewezen geeft van een krachtig leven blijk en  
worden de belemmeringen, door de concessie gesteld, weggenomen,  
is het staatsspoorwegnet geheel voltooid, zoo zal het zonder twijfel  
ruime baten afwerpen aan schatkist en vertier en krachtig meê-  
helpen tot den vernieuwden bloei van handel en nijverheid.

L.

† † †

---

(\*) Het is wellicht hier de plaats op eene vergissing te wijzen door Mr. N. J. Den Tex in zijn verdienstelijk overzicht der Ned. Spoorwegen in de jaren 1867—1872, voorkomende in het Staatkundig en Staathuishoudkundig Jaarboekje voor 1873, begaan. Aldaar wordt voor het aantal locomotieven op 1 Jan. 73 opgegeven 211. Ten onrechte is het hoogste *volgnummer* voor het *aantal* aanwezige locomotieven genomen.

---