

SPoorweg-TARIEVEN.

De spoorwegen, die thans nagenoeg over gansch Europa aangelegd zijn, hebben een onberekenbaren invloed op de maatschappelijke toestanden der volkeren gehad, welken zelfs zij die daarvan de grootste verwachtingen koesterden, zich nooit hadden kunnen voorstellen.

In de plaats getreden van de groote handelswegen, waarover het vervoer moeilijk en kostbaar was, hebben zij dat vervoer niet alleen bijna geheel tot zich getrokken (*), maar het op eene niet te berekenen wijze vermeerderd.

Onmogelijk zou het zijn om de massa goederen, welke thans daaglijks over de ijzeren wegen worden verplaatst, in maanden over de vroegere wegen te vervoeren.

Dit snelle en min kostbare vervoer heeft den meest weldadigen invloed uitgeoefend op de welvaart en de ontwikkeling der volkeren. Ja, de tegenwoordige maatschappij met al hare behoeften en eischen, zou zonder de spoorwegen niet kunnen bestaan. Hoe zou het bijv. met de wereldsteden gaan; hoe zoude hare groote bevolking kunnen worden voorzien, niet alleen van al wat zij noodig heeft voor het levensonderhoud, maar van alles wat eene welvarende bevolking thans als levensbehoeften aanmerkt? Hare eischen zijn toch geheel anders dan zij waren in de groote steden der oudheid, welke daarenboven in veel milder klimaten gelegen waren. Stel bijv. dat de spoorwegen die thans Londen daaglijks voorzien van allerlei levensmiddelen, brandstoffen enz. in zulke ontzaglijke hoeveelheden, niet bestonden, hoe zouden de inwoners dan kunnen leven? Alle spoorwegen die te Parijs zamen komen, zijn eenige dagen noodig geweest, om, met inspanning van alle krachten, in die stad vóór het beleg zooveel levensmiddelen aan te voeren, dat de bevolking gedurende vier maanden in het leven kon worden gehouden, doch niet om haar te verschaffen al

(*) Zie de noot aan het slot.

hetgeen in gewone tijden levensbehoeften zijn, terwijl de groote voorraad die daar altijd voorhanden is, verbruikt werd. Men heeft slechts in te zien de staten van de verschillende artikelen welke de groote spoorwegen vervoeren, om een denkbeeld te krijgen van den invloed dien zij op alle takken van nijverheid, op den handel en den landbouw moeten hebben. Om maar op iets te wijzen: de spoorwegen voeren naar de havenplaatsen van Noord-Amerika ontzaglijke hoeveelheden granen, meel, slagvee enz. uit het binnenland, om voor lage vrachten over zee naar Europa vervoerd te worden. Hierdoor verkrijgt de consument aldaar het voordeel van de lagere prijzen, maar wordt de landbouwer verplicht alle krachten in te spannen en alle verbeteringen in zijn bedrijf toe te passen om te kunnen mededingen, of wel om den aard van zijn landbouw te veranderen. Die verandering in zijn toestand is het gevolg der spoorwegen.

Wij zouden een tal van voorbeelden kunnen opnoemen, waaruit ten duidelijkste zou blijken, dat de spoorwegen de werktuigen zijn, welke op alle takken van het bedrijf der volken een onberekenbaren invloed hebben uitgeoefend.

Maar het is onnoodig; een ieder, die het tegenwoordig leven der volken gadeslaat, is daarvan toch ten volle overtuigd, en ook dat die invloed steeds toeneemt en zich uitbreidt.

De reus die zijne armen nu over alle eenigzins beschaafde en ontwikkelde landen uitspreidt, is slechts een gering aantal jaren oud; immers in 1825 stoomde de eerste locomotief van Stockton naar Darlington. Het is daarom niet te verwonderen, dat er nog zooveel verschil bestaat in de meeningen omtrent de wijze waarop de spoorwogen moeten worden aangelegd en gebruikt, om daarvan het meeste nut te trekken.

Zij bestaan zoo korten tijd, dat de ondervinding daarin nog geen stellige uitspraak heeft gedaan; buitendien verschillen de omstandigheden welke daarop invloed uitoefenen, veel bij de onderscheidene volken. Zij zijn ook niet de wegen geworden zooals men ze zich voorstelde, toen de eerste concessien werden gegeven; daarin werd toch aan den eigenaar het regt gegeven een *tol* te heffen van hem, die daarover zouden rijden met eigen materieel, even als het op de gewone wegen geschiedt. Neen, het zijn ondernemingen met een materieel, dat bij sommige millioenen waarde heeft, en dat honderd duizenden tonnen goederen vervoert.

Het is duidelijk, dat bij zoo snellen wasdom, verschillende stelsels en rigtingen werden gevolgd door hen, die het magtige werktuig

bestuurden. Daarin zijn ook uitgedrukt het karakter en de instellingen der verschillende volken. Wij zien dit ten duidelijkste wanneer tegenover elkander wordt gesteld de wijze van exploiteeren der spoorwegen in die landen, waarin de gevolgde stelsels het meest van elkander afwijken; bijv. in Engeland of Amerika, de landen waar de vrijheid het grootst is, tegenover Duitschland, het land van reglementeeren en besturen.

De Engelschman, de Noord-Amerikaan, is gewoon zelf te handelen en zooveel mogelijk de Regeering buiten zijne zaken te laten, terwijl de Duitscher, subordination geleerd hebbende in het leger, leeft in eene maatschappij in welke de Regeering bijna alles regelt en bestuurt. Is het wonder, dat het karakter dezer volken terug wordt gevonden in het exploiteeren der spoorwegen? Aan de eene zijde groote vrijheid; aan de andere steeds meer ingrijpende regeeringsmagt, zelfs reeds toen zij niet, zooals in de laatste jaren het geval werd, in de hand van den magtigen staatsman werktuigen werden om zijn staatkundige en economische doeleinden te bereiken.

Wij die, naar mijne meening, reeds te veel het Duitsche voorbeeld volgen, zullen de vrijheid welligt te groot vinden. Het kan daarom nuttig zijn te onderzoeken, welke bezwaren en welke voordeelen die groote vrijheid heeft bij een der gewigtigste werkingen der spoorwegen, het goederenvervoer, en dus bij het bepalen der vrachtprijzen of tarieven; en of het andere stelsel, van reglementeeren en besturen, — het Duitsche — zooveel beter en voor ons wenschelijk is.

Wij zullen beginnen met na te gaan welke bepalingen in Engeland betrekkelijk het spoorwegwezen zijn gemaakt; daaruit zal blijken dat de Engelsche wetgever aan de spoorwegbesturen steeds eene groote vrijheid van handelen heeft gelaten. (*)

In 1853 was het duidelijk gebleken dat er wettelijke bepalingen noodig waren, om de wet van 1844 aan te vullen en hare gebreken weg te nemen, eene wet door Gladstone voorgesteld en welke bij de behandeling in het Parlement, zeer ten gunste der spoorwegmaatschappijen gewijzigd was. Het parlement benoemde eene commissie welke, na een onderzoek, eenige voorstellen deed. De voornaamste waren de volgende.

De verschillende Maatschappijen moesten het regtstreeksch verkeer van personen en goederen gemakkelijk maken; gelijke vrach-

(*) Voor de kennis der wettelijke bepalingen op spoorwegen in Nederland en in andere landen van Europa, mogen o. a. worden aanbevolen de academische proefschriften van de heeren R. van Rees, 1875, en W. J. M. Westerwoud, 1882.

ten in gelijke omstandigheden vorderen, en alzoo geen bevoordeeling van den een boven den anderen geven. De Board of Trade moest worden gemagtigd om, wanneer twee Maatschappijen verschil kregen en zij de tusschenkomst van dien Board inriepen, daaraan gevolg te kunnen geven, indien hij het geschikt achtte met het oog op het publiek belang; zijne beslissing moest dan voor beide partijen verbindend zijn.

Ten gevolge van het uitgebragt verslag kwam „the Railway and Canal Traffic Act van 10 Julij 1854 tot stand.

Merkwaardig is het dat daarbij volkomen vrijheid, wat tarieven betreft, werd gehandhaafd. Twee hoofdbeginselen werden daarbij aangenomen.

„That every Company should afford all reasonable facilities for the receiving and forwarding and delivering of traffic” en „that no Company shall make or give any undue or unreasonable preference or advantage to or in favour of any particular person or company.”

Maar deze wet bleek ongenoegzaam, vooral omdat er geene deskundige regtbank was aangewezen om te beslissen indien er kwestien ontstonden tusschen de Maatschappijen onderling of met belanghebbenden, want aan de Court of Common Pleas, die dit moest doen, ontbrak de daartoe gevorderde kennis. Daarbij was deze regtspleging zóo langzaam en kostbaar, dat er alleen processen werden gevoerd, wanneer gewigtige belangen of rijke handelaars daarin betrokken waren.

Intusschen vereenigden de talrijke spoorwegmaatschappijen, waaronder zeer kleine, zich meer en meer tot grootere, of maakten contracten betrekkelijk de exploitatie.

Dit gaf aanleiding tot klagen van hen die hunne belangen daardoor benadeeld meenden.

In 1872 werd dientengevolge door de beide Huizen van het Parlement eene gemengde commissie benoemd, om te houden eene enquête „on Railway Companies Amalgamation”, en te onderzoeken of het vereenigen van verschillende spoorwegen met elkander, voor het algemeen belang schadelijk was.

Het verslag dezer enquête is een folio boek van 1027 bladzijden en bevat 7830 vragen met de antwoorden daarop en eenige bijlagen. Hoofdzakelijk liep het onderzoek over het vereenigen van verschillende spoorwegen tot eene Maatschappij, doch vele andere kwestien van het spoorwegwezen werden daarin uitvoerig behandeld en toegelicht.

Vrijheid van tarieven bleef echter in de voorstellen van de commissie gehandhaafd. Volgens haar gevoelen kunnen noch de afstand, noch de kosten of de winst van het vervoer dienen als maatstaf voor een tarief. Onmiddellijke vermindering van vrachtprijzen, herziening daarvan op vaste tijden of wanneer het dividend boven een zeker cijfer klom, werden evenmin doenlijk, maar wel eene nieuwe eenvoudige klassificatie der goederen wenschelijk en uitvoerbaar geacht. Verder oordeelde de commissie, dat de Maatschappijen moeten worden gedwongen, om het publiek in de gelegenheid te stellen kennis te nemen der vrachtprijzen van alle goederen op elk station naar alle stations waarmede dit in regtstreeksch verkeer is, en verdeeld in de kosten van het vervoer en in de kosten van verzending, ontvangst enz. (terminals). Om uitspraak te doen wanneer er kwestien ontstonden zou eene commissie moeten worden ingesteld. Ten gevolge van dit verslag kwam de wet van 21 Julij 1873 tot stand.

Daarbij werd eene commissie van drie leden ingesteld, waaronder een regtsgeleerde, en een lid, speciaal met het spoorwegwezen bekend.

De beginselen en regels van de wet van 1854 werden aangevuld door art. 11 der wet van 1873. Vooral werden omtrent het regtstreeksch verkeer bepalingen gemaakt; wanneer daarover tusschen Maatschappijen geen overeenstemming werd verkregen, zou de kwestie door eene der partijen aan de commissie kunnen worden onderworpen, die dan moet beslissen ook wat betreft den vrachtprijs en de verdeeling daarvan, doch altijd naar regelen van billijkheid. Eene Maatschappij kan echter nooit verplicht worden voor een lager kilometer-vracht te vervoeren, dan gevorderd wordt voor gelijke goederen op een ander gedeelte van haar net tusschen dezelfde eindpunten. De verplichting tot het bekend maken en splitsen der vrachtprijzen werd in de wet opgenomen, en bepaald, dat wanneer het maximum der bijkomende kosten niet bij de concessie was vastgesteld, de commissie moest beslissen of de gevorderde naar billijkheid verschuldigd zijn. Ook moet elk contract waarbij Maatschappijen van elkander overnemen het onderhouden of het in exploitatie nemen van een spoorweg, door haar worden goedgekeurd; bovendien heeft zij het regt om na verloop van elke 10 jaren de herziening daarvan te vorderen, indien de overeenkomst tegen het algemeen belang is. Elk verschil tusschen Maatschappijen of van eene Maatschappij zelfs met de administratie der Posterijen, kan op verzoek der partijen voor de commissie gebragt worden. Wanneer het een regts-

punt betreft, zal deze het voor een der hoogere regtbanken brengen of haar advies vragen. Maar de tarieven zijn vrij, behalve, zooals is gezegd, de beperkingen betrekkelijk het regtstreeksch vervoer.

Hierbij moet worden opgemerkt dat de commissie een regtbank is, onafhankelijk van de Regeering, welke zelfs alle mogelijke kwestien niet voor haar kan brengen. De magt der commissie is beperkt. Zij moet meest altijd beslissen naar billijkheid en kan in vele gevallen niet tusschen beide treden, indien dit niet door belanghebbenden wordt verlangd; en zij daartoe niet dikwijls in de gelegenheid geweest, want de maatschappijen verkiezen bijna altijd de kwestien onder elkander uit te maken. Zoo werd in het jaar 1879 door haar slechts in vier kwestien eene beslissing genomen.

Deze wet was geldig voor 5 jaren en is verlengd tot Januarij 1882, zoodat daarover weder eene beslissing moet worden genomen.

Tegen de wijze waarop de tarieven werden toegepast en de vrachten geregeld, rezen steeds vele klagten, ten gevolge waarvan het Lagerhuis in 1881 weder eene enquête gelastte en eene commissie benoemde. Het verslag der enquête van 1881 bewijst, even als dat van 1872 had gedaan, dat de groote vrijheid waarmede de besturen der spoorwegen in Engeland de vrachtprijzen bepalen, in het algemeen belang is.

In 1881 moest worden onderzocht naar het bedrag der vrachtprijzen van goederen in verband met de daarop toepasselijke wetten en andere voorwaarden, naar de werking der wet van 1873 en naar de reizigers-tarieven.

Het in Augustus jl. in het licht verschenen verslag bevat alleen het eerste gedeelte van het onderzoek, betrekkelijk de goederen. Het werk had toch zulk een omvang, dat de tijd had ontbroken om het onderzoek betreffende de reizigers-tarieven te doen en een volledig verslag te geven. De commissie doet daarom slechts enkele voorstellen en vraagt verlenging der opdracht om hare taak te voltooijen. Wettelijke maatregelen zijn ten gevolge van dit verslag niet genomen, maar daarmede wordt gewacht tot dat het in zijn geheel is verschenen. In het verslag worden vermeld de antwoorden op 16766 vragen. De wijze waarop het onderzoek heeft plaats gehad, is praktisch, zooals dat bijna met alles in Engeland het geval is. Het is niet geheim, zooals hier, maar publiek, zoodat zij die als getuigen opgeroepen of willen gehoord worden (want iedereen kan voor de commissie verschijnen) weten wat andere getuigen vóór hen hebben medegedeeld. Eerst werden alleen zij gehoord, die

men dacht dat grieven hadden, en daarna de bestuurders der spoorweg-Maatschappijen.

Deze konden alzoo de klagten of bezwaren der eerstgehoorden toelichten, en dikwijls op goede gronden wederleggen. Soms hadden zij intusschen aan de klagers inlichtingen gevraagd, en deelen het antwoord mede; ook komen enkele der eerst gehoorde tegen de verklaringen der bestuurders. Het is alzoo een onderzoek, waarbij getracht wordt zooveel mogelijk licht te verkrijgen en waardoor later op goede gronden voorstellen kunnen gedaan worden. Het geeft door deze wijze van onderzoeken alle waarborgen voor de juistheid der latere voorstellen.

Maar ook de zamenstelling der commissien van het Parlement was zeer doelmatig. Daaronder zijn leden, die geheel bekend zijn met het spoorwegbedrijf of met de kwestien die onderzocht zullen worden. Zoo telde de commissie van 1881 zeven en twintig leden waarvan 5 volkomen deskundigen, bestuurders van groote spoorwegen, o. a. Sir Henry Tyler, vroeger de Regerings-beambte, belast met het onderzoek naar spoorwegongelukken, die de spoorwegen voor de opening moest nazien enz. en die thans aan een bijzondere maatschappij is verbonden. Uit de door deze leden gedane vragen blijkt ook, dat zij geheel bekend zijn met het spoorwegwezen.

De wijze waarop de bestuurders der spoorwegen de vrachtprijzen bepalen, de hoofdzaak van deze beschouwingen, wordt het duidelijkst uiteengezet door den heer James Grierson, General Manager van den Great Western spoorweg, en de na hem gehoorde spoorwegmannen vereenigen zich geheel met zijne verklaringen.

Aan dien getuige werden 1696 vragen gedaan. Zijne antwoorden zijn helder en klaar, zooals te verwachten was bij zijne groote kennis van het spoorwegwezen in Engeland, en de vragen welke hem werden gedaan, toonen dat de Commissie daarvan ten volle overtuigd was.

Wij zullen zijne verklaringen daarom in korte trekken mededeelen. Hij zeide dat de spoorwegbesturen de vrachtprijzen op de volgende wijze bepalen. Zij zijn daarin vrij doch binnen de in de concessien bepaalde maxima. Wanneer een koopman of verzender aan het bestuur van een spoorweg aantoont, dat een artikel geen hoogen vrachtprijs kan verdragen, dan wordt die lager gesteld. De vrachtprijs wordt dus geregeld naar de mededeeling van de belanghebbenden, omdat deze de daarvoor gevorderde kennis bezitten

en weten of de goederen in den handel kunnen worden gebracht bezwaard met een zekeren vrachtprijs, of niet; de Maatschappijen kunnen het zonder hen niet weten. Wordt de vracht te hoog gesteld, dan is het vervoer onmogelijk of houdt spoedig op; en dat is tegen het belang der Maatschappij. De kwestie der vrachtprijzen, even als de geheele zaak der spoorwegen, wordt beschouwd als eene handelszaak. De beampten der Maatschappijen moeten daarom goed bekend zijn met de verschillende omstandigheden, die op het bepalen der vrachtprijzen invloed hebben; maar deze worden geregeld naar de waarde van het vervoer voor den verzender; en de prijs regelt zich als in elke handelszaak naar vraag en aanbod. De kosten van aanleg kunnen daarbij dus niet in aanmerking genomen worden; bij sterke hellingen moet vervoer voor lagen vrachtprijs wel eens geweigerd worden, omdat de treinen dan slechts eene beperkte zwaarte kunnen hebben, en het vervoer verlies zou geven. Bij mededinging met vervoer over zee worden de vrachten uit de havenplaatsen als het noodig is verlaagd, maar somtijds ook zonder die mededinging; bijv. bij het vervoer van erts uit de havens naar de in het land gelegen ijzerwerken; dan is er wel is waar geen mededinging met de zee, maar daar geschiedt het, omdat, indien de erts niet voor eene lage vracht wordt vervoerd, de fabrikant de erts niet zou kunnen gebruiken. Er zijn dus velerlei vrachtprijzen, of om het vervoer te vermeerderen of wel om een bedrijf mogelijk te maken, en dan zijn de vrachtprijzen somtijds zeer laag. Met volle overtuiging zeide de heer Grierson aan de commissie, hoe meer getuigen er over het geheele land worden opgeroepen, des te beter; want dan zal het blijken, dat de spoorwegmaatschappijen voor zeer lage vrachten vervoeren, om in de behoeften der verschillende landstrekten te voorzien, en dat alleen zij klagen, die vreezen door die lage vrachten hunne monopolien te verliezen, omdat anderen in staat worden gesteld met hen medetedingen. Maar dat zoo handelende het vervoer zeer groot geworden en de welvaart van het land bevorderd is en de spoorwegen hun werk goed hebben verrigt. Het verlagen der vrachtprijzen gaat echter nimmer zoo ver dat met verlies wordt vervoerd „it would not be wise to carry at a loss.”

Hij deed verder uitkomen, dat door het stelsel om de vrachtprijzen te regelen naar de verschillende omstandigheden, naar de waarde van het vervoer voor den belanghebbende, ten gevolge waarvan op sommige vervoeren ruime winsten worden verkregen, de Maatschappijen in staat zijn in andere omstandigheden met een

uiterst kleine winst te vervoeren. Dit zou niet kunnen geschieden, indien die hoogere vrachtprijzen niet geoorloofd waren; dit zou daarom voor het algemeen zeer nadeelig wezen, omdat vele bedrijven, welke door de lage vrachten mogelijk zijn, dan niet meer zouden kunnen bestaan.

Hij verklaart het volgende: „The working of the railways and the fixing of the rates is of course very complicated, involving a vast variety of circumstances, and it would be simply impossible to please every body”

Het spreekt, dat de Heer Gr. elke inmenging der Regering in het vaststellen der vrachtprijzen, welke niet onvermijdelijk is, strijdig acht met het algemeen belang.

Verandering van stelsel verklaart hij niet alleen voor de Maatschappijen, maar in het algemeen „very hurtful and in some cases „I think I might say even disastrous.”

De Great Western Company had alleen over de 20,000,000 vrachtprijzen, die zijn ontstaan omdat de omstandigheden van bijna elk vervoer verschillen. Het is alzoo klaar, dat die niet naar eene vaste maatstaf bepaald kunnen worden. Hij achtte het evenwel mogelijk, dat door de wet tarieven werden gemaakt waarbij de Maatschappijen zouden kunnen bestaan; maar dan zouden vervallen de zeer lage vrachtprijzen van thans, het vervoer zou verminderen, en vele industrien, door die lage vrachtprijzen mogelijk geworden, zouden dientengevolge lijden of te gronde gaan.

De klagen, die bij de spoorwegbesturen tegen de vrachtprijzen inkomen, zijn ook zeer weinig in aantal en bijna altijd wordt men het eens; zelfs voor deze commissie waren volgens den heer Gr. geen gegronde of gewichtige klagen ingebracht.

Het bepalen der tarieven naar de afstanden keurt de heer Gr. af. „We sometimes hear some well disposed theorists bring it forward, because it would be very simple, and if it could be carried out, it would be very much easier for that reason, but I do not think practical men would support it.” Verder zegt hij van dat stelsel: „I do not wish to use strong language, but I should not hesitate to say, that it would be disastrous to many persons.”

Wat het geldelijk resultaat voor zijne Maatschappij betrof, had hij echter daartegen geen bezwaar, maar wel in het algemeen belang. Volgens zijne verklaring werd geen „undue preference” gegeven, en hij toont dit door voorbeelden aan; een ieder kan onder gelijke omstandigheden voor gelijke vrachtprijzen vervoeren.

De verklaringen van de spoorweg-bestuurders worden bevestigd, en dit is zeer merkwaardig, door den laatsten getuige Thomas Henri Farrer, Secretaris van den „Board of Trade”, die jaren lang die betrekking had bekleed en dus geheel bekend was met de wijze, waarop de spoorwegen in Engeland werken, en met de voor- en nadeelen van dat stelsel.

Hij zeide naar aanleiding van het aan de commissie door getuigen medegedeelde, dat hij niet kon verklaren, dat de vrachtprijzen in het algemeen te hoog waren, hij wenschte wel eene eenvormige, voor alle Maatschappijen verbindende klassificatie der goederen, zooals dit reeds het geval is bij het „Clearing House” voor de verkeerenden der Maatschappijen onderling. Naar zijn oordeel bragt de ongelijkheid der vrachtprijzen geen nadeel aan den handel toe. Een stelsel, waarbij de afstand als schaal werd aangenomen, achtte hij ook op den duur voor allen nadeelig. Op de vraag of er naar zijne meening grond was voor den wetgever, om de vrachtprijzen te regelen naar de afstanden of volgens een anderen maatstaf, om daardoor gelijkheid in de vrachtprijzen voor nu of voor de toekomst te verkrijgen, was zijn zeer bepaald antwoord: Neen. Van de wijze waarop de besturen der spoorwegmaatschappijen handelden, zegt hij: „They have immense power „over the traffic of the country, and on the whole I think they „are exercising those powers fairly. I do not see anything to the „contrary.” Hij verklaart ten sterkste, dat er volgens hem geen standaard was, waarnaar de vrachtprijzen van goederen kunnen geregeld worden. De vrachten die over grootere afstanden lager zijn dan over kleinere, of die niet in verhouding tot de afstanden zijn, worden door hem verdedigd. Hij zegt: „I have as a freetrader „to consider the interest of the consumer very largely, but it „seems to me that this claim for regular mileage has proceeded „upon the interest of one special class of producers; but it is „very much in the interest to the consumer as well as to one „class of producers that the people at a distance should be able „to send up to the consuming market.”

Wanneer men zijne antwoorden overweegt, dan blijkt daaruit ten duidelijkste, dat hij het bestaande stelsel voor zijn land goed acht, en dat verandering van stelsel zoo al niet onmogelijk, toch zeer nadeelig zou zijn in het publiek belang.

Men mag aannemen dat in Engeland bijna alle mannen van zaken van oordeel zijn, dat de exploitatie der spoorwegen geheel moet worden beschouwd als eene handelszaak, en dat de vracht-

prijzen dus moeten geregeld worden als elk handelaar dit zou doen. Indien men de klagten, die voor de commissie werden gedaan, en de wederleggingen daarvan leest, en daarbij in aanmerking neemt, dat bij de spoorwegbesturen zoo weinig klagten inkomen, maar vooral let op de verklaring van M. Farrer, dan moet men wel tot het besluit komen, dat die groote vrijheid ten minste in Engeland zeer goed heeft gewerkt. De meeste klagten zijn over de vrachtprijzen; dat zij niet werden berekend naar de afstanden, bijv. dat voor buitenlandsch aangevoerd vee te Liverpool lager vrachtprijs wordt betaald naar Londen, wanneer het dadelijk uit het schip op de wagens wordt geladen, dan voor het inlandsch vee of voor vee dat op de markt te Liverpool is geweest.

De veehouders bij Leicester klagen, dat zij volgens hooger tarieven betalen dan de Schotsche. Ook wordt geklaagd dat de vrachtprijzen van enkele havens naar het binnenland lager zijn dan van andere. De klagers beweerden, dat door die tarieven de voordeelen, welke eene plaats boven eene andere door hare natuurlijke ligging heeft, ten deele of geheel verloren gaan. Het doen ontstaan van mededinging was de grond der meeste klagten van de ruim 60 personen, die opgeroepen waren om tegen de werking der spoorwegen hunne bezwaren mede te deelen.

Die getuigen werden wederlegd op grond, dat zij geen regt hadden zich te beklagen, want zij betaalden vrachten lager dan de Maatschappijen mogten vorderen, en die voor hen niet te hoog waren; doch dat zij wenschten dat hunne mededingers hoogere vrachten zouden betalen, om hunne mededinging te doodden. Indien deze toch in evenredigheid gelijke vrachtprijzen moesten betalen als zij, zouden zij hunne goederen niet meer kunnen verzenden; hetgeen niet alleen zeer schadelijk voor hen zouden zijn, maar ook tegen het belang der groote menigte der consumenten.

Billijke vrachten te vorderen van hen die ze betalen kunnen, en lage van hen, die anders hun bedrijf zouden moeten staken, zie daar wat het meest in het belang is van het algemeen. Bij dat stelsel maakten de spoorwegen billijke winsten en bevorderden zij den bloei van het land.

Een tweede grief waren de zoogenaamde „terminal rates” dat is hetgeen moet worden betaald voor laden, lossen, stations-onkosten, afhaken en bezorgen enz. Sommigen achtten de betaling daarvan onbillijk; anderen wilden dat die kosten bij de wet vastgesteld werden. Hiertegen werd aangevoerd, dat het moeilijk is voor die kosten een vaste som bijv. per ton te stellen, omdat zij zeer ver-

schillen naar den aard der goederen en naar de bijzondere omstandigheden der stations; maar dat wel degelijk op grond der akten, waarbij de bouw der spoorwegen was toegestaan, daarvoor schadevergoeding mogt worden gevraagd. Daarbij werd gewezen op de ontzaglijke sommen, welke sommige goederenstations hadden gekost; bijv. de London-North-Western Spoorwegmaatschappij had betaald voor de goederenstations te:

Londen	pd. st. 2,300,000
Manchester	" 812,000
Birmingham	" 250,000
Liverpool	" 1,913,000

of ruim 60 millioen gulden.

Daarvoor dient toch wat betaald te worden, even als voor laden, lossen, bezorgen enz. Maar de spoorwegbesturen hadden er geen groot bezwaar in, daarvoor een vast tarief te maken.

Het spreekt, al die getuigen hadden een menigte verschillende bezwaren, maar die kwamen bijna alle neder op de ongelijke vrachtprijzen; klagten dat de spoorwegbesturen de belangen van het *algemeen* niet behartigden, werden niet gedaan. Het waren, zooals reeds is opgemerkt, bijna alle klagten dat eene haven, een bijzonder persoon of een bedrijf, of eene bepaalde plaats werd benadeeld door het gemakkelijk maken aan anderen, om mede te dingen die door ligging enz. in minder gunstige omstandigheden verkeerden, waardoor het belang van de consumenten werd bevorderd tegen het belang der klagers.

Wanneer men dit onderzoek leest, dan krijgt men de overtuiging, dat de wijze waarop de spoorwegen in Engeland worden geëxploiteerd als handelondernemingen, voor de belangen van het algemeen goed is, en dat het enorme vervoer geschiedt *snel, zeker*, en, de hoogere prijzen van arbeid in aanmerking nemende, *goedkoop*; andere eischen kan men toch niet stellen. De commissie stolt dan ook niet voor daarin verandering te brengen, maar alleen het volgende.

Er moet eene bijzondere regtbank worden ingesteld, waarvoor zullen worden gebragt alle verschillen, welke ontstaan uit de regten en verplichtingen van de spoorwegmaatschappijen in betrekking tot den handel en het traffic van het land, doch er moet worden gezorgd, dat de regtspleging voor die regtbank geschiedt eenvoudig, goedkoop en snel.

Eene herziene classificatie der goederen moet worden aangenomen door de spoorwegmaatschappijen, bindend voor hen en voor het publiek, en een ieder moet die voor weinig geld kunnen koopen.

In het boek der vrachtprijzen (*) moeten de eigenlijke prijs van het vervoer en de terminal charges gescheiden zijn. Eindelijk, geen vrachtprijs zou mogen verhoogd worden zonder dat dit eene maand te voren in de plaatsen die daarbij belang hebben, bekend is gemaakt.

Het onderzoek had dus aan de commissie geleerd, dat de vrijheid in het bepalen der vrachtprijzen in het belang van het algemeen was, en dat het niet mogelijk zou zijn zonder groot nadeel van het land, van stelsel te veranderen en een vasten maatstaf, welke dan ook, voor de tarieven van het goederenvervoer aan te nemen.

Uit deze beschouwing van het verslag der Engelsche commissie ziet men dat het spoorwegbedrijf in Engeland geheel als eene handelszaak wordt beschouwd, en dat de vrachtprijzen bepaald worden naar de waarde die het vervoer voor den belanghebbende heeft. Er wordt niet gevraagd naar de afstanden, maar alleen hoeveel naar billijkheid betaald kan worden, terwijl de vrachtprijzen zeer laag zijn, als het vervoer daardoor mogelijk wordt en het nogthans met eene kleine winst kan geschieden.

Wanneer men te Londen of in eene der groote steden van Engeland ziet dat groote verkeer, die menigte treinen welke elkander snel opvolgen, den spoed waarmede goederen worden ontvangen en verzonden, de snelheid waarmede zij worden vervoerd, de betrekkelijk groote veiligheid van dat vervoer, de lage tarieven waar die noodig zijn, dan moet men wel overtuigd worden, dat die resultaten niet kunnen worden verkregen zonder groote vrijheid van handelen en met geen ander toezicht en bemoeijng der Regering dan onvermijdelijk zijn. De meest ervaren spoorwegmannen van het vasteland, die te Londen het vervoer hebben waargenomen, zijn daarvan ook ten volle overtuigd. De Engelschen zelven willen, het blijkt uit de enquête, dan ook die vrijheid niet wegnemen; zij zouden zich niet kunnen voegen in de banden, al ware het mogelijk dat het vervoer dan zoo goed en snel zoude kunnen geschieden als nu het geval is. Maar laten wij hooren, wat een Duitscher daarover zegt, een deskundige die het Duitsche stelsel ten volle kent, in een verslag, uitgebragt door den heer Wehrmann, Directeur van den spoorweg Berlijn—Dresden.

Hij beschrijft de inrigtingen der Engelsche spoorwegen, hoe zij

(*) De heer Grierson zeide dat het publiek slechts weinig inzage nam der tarieven; op de stations op zijn spoorweg lang 2300 mijlen, was in 8 jaren slechts 66 malen naar de boeken gevraagd.

in alle belangrijke steden met groote kosten tot in haar midden zijn doorgetrokken, en daar zeer kostbare inrigtingen bezitten om het snelle verkeer te bevorderen; de doelmatige stations welke voor de reizigers, die aan die inrigting gewoon zijn, vele der onaangenaamheden wegnemen, die zij ondervinden op de meeste groote stations op het vaste land, om maar iets te noemen, den tijd die wordt gevorderd om de bagaadje te doen aannemen. De goederenstations zijn dikwijls aangelegd in de meest bevolkte deelen der groote steden en hebben alle uitmuntende inrigtingen, om de snelle behandeling der goederen mogelijk te maken. Zoo worden bijv. van het station Camden-Town te Londen van 8 uur nm. tot 4 uur vm. afgezonden 1200 wagens, waarvan 320 met collis, in 35 treinen. De goederenwagens zijn minder groot dan bijv. in Duitschland, Frankrijk en bij ons, en hebben meest slechts van 6 tot 9 ton laadvermogen, uitgezonderd die voor ertsen, kolen en cokes. De wagens worden weinig beladen, meestal met slechts 2 tonnen; het hoofddoel dat men zich voorstelt, is minder het vol beladen der wagens, als de snelheid van het vervoer en het dikwijls gebruiken van elken wagen. Op het zooveel mogelijk gebruik maken van de trekkracht wordt dus minder gelet.

Maar het gevolg hiervan is, dat de goederen tusschen de groote handelsteden met een op het vasteland onbekende snelheid worden vervoerd.

De heer Wehrmann zag op de groote stations te Londen, dat bijna alle goederen die daar waren aangekomen, den vorigen dag waren afgezonden. Deze goederentreinen loopen ook met veel grooter snelheid dan op het vaste land. Zij maken 30 kilom. in het uur met inbegrip van het oponthoud. Die snelheid is noodig omdat er zooveel treinen kort op elkander volgen.

Alle verzendingen beneden de 2000 kilo's worden van huis gehaald en bezorgd door de spoorwegmaatschappijen, of ten minste is dit onder de kosten van vervoer begrepen. Dit afhalen en bezorgen moet snel geschieden, want het publiek eischt, dat wanneer een verzending wordt aangevraagd, de goederen dien dag nog afgehaald en den volgenden dag ter plaatse bezorgd worden. De Great Northern had 900 paarden te Londen om de goederen af te halen en te bestellen.

Maar de afzenders moeten zorgen dat de goederen van naauwkeurige adressen zijn voorzien; hetgeen er toe bijbrengt om de administratieve behandeling van het goederenverkeer zoo eenvoudig te maken als dit op de groote stations met het buitengewoon groot

verkeer het geval is. Voor de verrekening der verschillende Maatschappijen onderling dient het „Clearing House”, alwaar wordt berekend wat elke Maatschappij toekomt als vracht der goederen, welke over verschillende spoorwegen zijn vervoerd, hetgeen het werk bij de verschillende Maatschappijen veel gemakkelijker maakt.

Voor deze verrekening heeft het Clearing House de klassificatie gemaakt, waaraan, zooals wij zagen, alle Maatschappijen voor het doorlopend verkeer zijn onderworpen.

Merkwaardig is het wat de heer Wehrmann, die het methodieke gereglementeerde en gebondene van het Duitsche stelsel kent, zegt van de groote vrijheid en ook van de vrachtprijzen en tarieven. Hij vindt die vrijheid van het standpunt der theorie verkeerd, maar wat de praktijk betreft, acht hij dat zij ontegenzeggelijk voordeel heeft boven het andere stelsel, al schijnt dat regelmatig. Eene vergelijking van de tarieven met die in andere landen, alwaar de afstand als maatstaf is, is niet mogelijk. Maar dat de tarieven in Engeland ook laag kunnen zijn, bewijzen de voorbeelden die de heer W. opgeeft. Eene vergelijking van de tarieven in Frankrijk met die van de North-Western leert, dat die laatste lager zijn. Dat is echter zeker, dat wanneer men de hoogere dagloonen enz. in Engeland in aanmerking neemt, en vooral de snelheid waarmede wordt vervoerd, het goederenvervoer in Engeland voor de belanghebbenden veel voordeelijker is dan op het vasteland. Welke spoorwegmaatschappij haalt de koopmansgoederen of vervoert ze over 300 km. en brengt ze thuis, in nog geen 24 uren!

De indruk dien de heer W. van de engelsche exploitatie heeft, is zeer gunstig. De bestuurders der spoorwegen beschouwen hunne ondernemingen commercieel en hebben hunne wegen geheel, hun materieel en hun geheel bedrijf ingerigt als ervaren mannen van zaken. De aan reglementen en voorschriften gewende Duitscher is gedwongen de groote vrijheid van handelen en het uit een handelsoogpunt opvatten der exploitatie goed te keuren.

Merkwaardig is het, dat het beginsel, dat de waarde van het vervoer voor den belanghebbende, den vrachtprijs moet regelen, ook door den heer de la Gournerie in zijn studie over de exploitatie der spoorwegen op zoo heldere wijze wordt aangetoond het juiste te zijn (*);

(*) Etudes économiques sur l'Exploitation des chemins de fer, par Jules de la

hij zegt, men moet voor het vervoer betalen, „non ce qu'il coûte, mais ce qu'il vaut.”

Wanneer deze grondslag bij het vaststellen der vrachtprijzen wordt aangenomen, dan kunnen door de ruime winsten die het eene vervoer geeft, andere vervoeren voor zeer kleine winst gedaan worden. Uitvoerig wordt de billijkheid daarvan aangetoond, en tevens dat dit in het algemeen belang is. Gelijkheid van winst bij alle vervoeren is even verkeerd en onmogelijk als bij elke andere industrie of handelszaak, maar ook niet vol te houden al werd deze als grondslag aangenomen. Verder wordt aangetoond hoe nadeelig de bemoeijng der regeering is bij het vaststellen der tarieven. De regeering was bijv. in Frankrijk verplicht differentieele tarieven tusschen enkele plaatsen toe te staan, vooral ook uit hoofde van het vervoer naar en van het buitenland; maar op de klagten van de belanghebbenden, die op tusschengelegen plaatsen hogere vrachten betaalden, werd de bepaling gemaakt, van de stations „non déuommées” ten gevolge waarvan op de tusschengelegen stations geen hogere vrachtprijzen toegepast mochten worden. Het nadeel van dien maatregel, waardoor zeer wenschelijke vervoeren onmogelijk werden zonder iemand te baten, wordt aangetoond.

De la G. meent ook dat de kilometer-afstand niet als schaal voor den vrachtprijs kan dienen, en dat de kosten van den aanleg daarbij ook niet in aanmerking kunnen komen, evenmin als de kosten van exploitatie; maar dat de eenige maatstaf moet zijn de waarde die het vervoer heeft. Eenvormigheid der tarieven, zoodat de goederen in enkele klassen verdeeld, en dan de vracht voor die klassen per kilometer vastgesteld worden, keurt hij ook af en acht dit onmogelijk, omdat bijv. als er mededinging met het vervoer te water is, de vrachtprijs per spoor lager moet zijn dan waar die mededinging niet bestaat; de waarde van het vervoer is in het eerste geval minder dan in het tweede. Is die verlaagde vrachtprijs daar verboden, welnu dan heeft het watervervoer geene mededinging, en een monopolie.

De heer de la G. meent alzoo, dat de vrachtprijzen moeten worden geregeld door vraag en aanbod. Hij beschouwt het spoorwegvervoer ook als eene geheel commercieele zaak, en dat dientengevolge moet worden afgekeurd elke inmenging der Regeering,

waardoor de vrijheid van handelen wordt beperkt. Mitsdien vrijheid binnen de vastgestelde maxima der tarieven.

Hij acht daarom de wijze waarop de spoorwegen in Engeland wat de goederen betreft worden geëxploiteerd, de juiste, en wenschelijk dat de Maatschappijen in Frankrijk meerdere vrijheid hebben dan nu het geval is. (*)

Alle tarieven moeten daar door den Minister worden goedgekeurd. Wanneer eene Maatschappij een tarief wil verlagen, moet zij daartoe door de Regeering gemagtigd worden, en het verhoogen binnen den grens van het maximum kan dan eerst na een jaar geschieden. Alle voorstellen moeten eene maand vooraf openbaar gemaakt zijn, opdat de belanghebbenden daartegen hunne opmerkingen zouden kunnen maken.

De voorstellen worden door verschillende autoriteiten onderzocht, en dan neemt de Minister eene beslissing. Zijn ze goedgekeurd, dan kan de Minister in alle magtigingen na 1857 gegeven weder wijzigingen brengen, omdat de tarieven na dien tijd slechts *voorloopig* zijn goedgekeurd, zoodat de Regeering ze weder kan intrekken. Die onzekerheid is nadeelig voor alle partijen, en werkelijk heeft de Regeering daardoor alle magt over de tarieven in handen. Het maken van bijzondere overeenkomsten met hen die bijv. een groote hoeveelheid vervoeren of wel die zich verbinden om hun geheele vervoer over den spoorweg te doen plaats hebben, is verboden, evenzoo de differentieele tarieven.

Meerdere voorbeelden zouden kunnen worden gegeven om aan te toonen, dat de exploitatie der spoorwegen in Frankrijk veel minder vrij is dan in Engeland.

Het is dus niet vreemd dat de heer d. l. G. die de banden waarin de Fransche spoorwegbesturen zijn gekneld, zoo goed kent, de voorkeur geeft aan het Engelsche stelsel, dat zoo overeenkomt met zijn beginsel „de waarde van het vervoer moet betaald worden.” Maar hierbij mag niet uit het oog worden verloren, dat de spoorwegen in Engeland ondernemingen zijn, geheel op kosten en voor risico van bijzondere personen tot stand gekomen, terwijl in Frankrijk de Staat den aanleg daarvan krachtig heeft ondersteund, zoowel geldelijk als op andere wijze. De Staat is daar een groot belanghebbende in de spoorwegmaatschappijen, en heeft het regt om regelingen vast te stellen, welke zij meent dat in het algemeen

(*) Zie de artikels in de *Revue des deux mondes* van 1 Maart 1880 „*Les tarifs des chemins de fer*” van M. A. Brière, en van 1 Mars 1882 „*La question des Chemins de fer*” par M. Charles Lavollée.

belang zijn. De vraag is, of die regelingen en bepalingen dat werkelijk bevorderen. Ook in Frankrijk achten velen, dat meer vrijheid van handelen de voorkeur verdient.

Uit een geheel ander standpunt wordt, vooral na de gebeurtenissen van 1870, in Duitschland de zaak der spoorwegen beschouwd. Het zijn daar niet meer bij uitsluiting werktuigen om het verkeer te bevorderen of mogelijk te maken; maar het zijn en worden meer en meer werktuigen in de hand der Regeering, aangelegd en bestuurd met het oog op mogelijke oorlogstoestanden, en om hare tegenwoordige beschermende handelspolitiek te bevorderen, of althans niet te verlammen.

Om dit laatste doel te kunnen bereiken, moet de Regeering mees-teresse zijn der tarieven, niet alleen op door haar geëxploiteerde spoorwegen, maar ook op die, welke aan bijzondere Maatschappijen behooren.

In de beraadslaging over het tarief van inkomende regten in den Rijksdag Mei 1879 heeft vorst Bismarck op de duidelijkste wijze verklaard, dat die wet in het naauwste verband stond met een wet op de spoorwegtarieven. Hij zeide: „Ich habe in den „ganzen Debatten, die Erwahnung eines Gebietes vermiszt ohne „welches der Zolltarif doch keine Selbständigkeit, kein Sicherheit „und kein Werkung hat, das ist die Frage der Eisenbahntarif „.... es is ganz unmöglich eine Zollpolitik unabhängig von die „Eisenbahnpolitik zu treiben.”

Hij klaagt er over, dat de spoorwegen voor den invoer lager vrachtprijzen hebben dan voor den uitvoer; dat bijv. de buitenlandsche granen, door die lagere vrachtprijzen als het ware een premie van invoer hebben, twee ja drie en vier malen hooger dan het inkomend regt. Zoolang dus de spoorwegtarieven niet in de hand der Regeering zijn, kunnen de inkomende regten niet dienen tot bescherming van landbouw of industrie.

Het is zeer merkwaardig om de redeneering van den grooten staatsman te lezen; niet alleen in zijne eigenaardige wijze van bewijsvoering, maar ook, omdat daaruit blijkt, dat wanneer men eenmaal op den weg van bescherming een voet heeft gezet, men wordt gedwongen tot het nemen van maatregelen, waardoor de vrijheid van handelen der bijzondere personen of maatschappijen, steeds meer aan banden wordt gelegd.

Het gevolg is, dat sommigen hun bedrijf niet kunnen voortzetten, en dat de Staat langzamerhand de taak op zich moet nemen, welke in vrije landen veel beter door particulieren wordt verrigt. Men

ziet het nu reeds, de Regeering moet de nog bestaande particuliere spoorwegen koopen; deze kunnen ook niet bestaan onder de bepalingen van de wet op de spoorwegtarieven van 1879, welke bijna alle vrijheid in het bepalen der vrachtprijzen wegneemt.

Deze tarieven zijn zamengesteld uit een vracht volgens den afstand, en uit een vast regt; de Bondsraad stelt vast de daarop betrekkelijke bepalingen, de klassificatie en de normale tarieven, die voor alle spoorwegen gelijk zijn. Hij kan daarin wijzigingen brengen indien dit noodig is, om de economische belangen van het Rijk te beschermen, of om de mededinging met buitenlandsche spoorwegen te bestrijden. Aan vreemde voortbrengselen kunnen geen voordeeleriger voorwaarden of tarieven worden gegeven, dan aan gelijksoortige inlandsche naar dezelfde bestemmingsplaatsen. Aan den Bondsraad wordt verder alle magt gegeven om te beslissen over wijziging van de toepassing der tarieven mededingende spoorwegen, over de tarieven met buitenlandsche spoorwegen, over de regtstreeksche tarieven; in een woord over *alles* wat op de tarieven betrekking heeft. Het ontwerp dezer wet is in vele bladen en in sommige zeer heftig bestreden. Men beweerde te regt, dat de Staat daardoor volkomen magt kreeg over het verkeer, dat de Bondsraad alles beslist en bepaalt, en eene alles overheerschende magt krijgt; en omdat de beginselen der wet zoo streng zijn, dat onmogelijk alles uitgevoerd zoude kunnen worden, heeft de Bondsraad daarentegen weder de magt om daarvan afwijkingen toetelaten. Het gevolg van dat alles is, dat het lot van den handel en van elke handelsplaats in handen van den Bondsraad is.

De bepaling, dat de tarieven voor het geheele Rijk gelijk moeten zijn, vernietigde de vele vrachtprijzen, die gegrond waren op de behoeften welke de praktijk heeft doen kennen, en die nu vervangen worden door eene vracht, waarbij geen acht op die kennis is gegeven. Door de bepalingen betreffende de tarieven van transitgoederen, kan dit vervoer van de eene lijn afgeleid en op eene andere gebragt worden. Daarop zijn staatkundige redenen van invloed. Zulk een magt in handen der Regeering te geven, waardoor alle handel en industriën afhangen van de beslissing van ambtenaren, die niet op de hoogte kunnen zijn van de behoeften en handelsbelangen, moet op den duur ten nadeele van het algemeen wezen.

Zooals reeds is opgemerkt, wil vorst Bismarck door de tarieven van inkomende regten de rijksinkomsten vermeerderen, maar

bovenal door de spoorwegtarieven de productie in Duitschland bevorderen en de mededinging van vreemden tegengaan.

In het jaarverslag van 1879 van de Ned. Rhijnspr. Maatschappij is door haren voorzitter, die zoo volkomen met onze en de Duitse handelstoestanden in verband met de spoorwegen bekend is, uiteengezet, welken invloed de nieuwe politiek der Duitse Regeering op onze spoorwegen moest hebben, en dat daarbij te weinig rekening was gehouden met de mededinging van de rivieren en van de zee. Een algemeene verlaging der spoorwegtarieven werd geacht een gevolg te moeten zijn van de daardoor geboren afleidingen van het vervoer (*). De ondervinding heeft nu reeds geleerd hoe juist hij zag, zoo als hierna zal blijken.

Uitvoerig en met groote kennis van zaken wordt de uitwerking der Duitse spoorwegpolitiek beschreven in het verslag van den 28 Februari 1881 van den Britschen Consul-generaal te Berlijn Crowe (†).

Eerst wordt medegedeeld hoe de spoorwegtarieven waren voor dat de nieuwe tariefwet alle magt aan de Regeering had gegeven. Het tarief op de staatsspoorwegen in Elzas en Lotharingen, waarvan gewigt en afstand de grondslagen zijn, wordt kortelijk vermeld, even als de verschillende stelsels op de andere spoorwegen. Onderlinge mededinging der spoorwegen, en van deze met de waterwegen, vermenigvuldigden wel is waar het aantal der vrachtprijzen, maar regelden zich naar de behoeften der belanghebbenden en bevorderden het transit-verkeer.

Toen de Regeering de spoorwegtarieven in hare magt had, moesten deze zoo zijn, dat zij vooreerst door de lage vrachten bij invoer, de inkomende regten niet konden compenseeren; ook werd bepaald dat de vrachtprijs tusschen twee eindpunten nimmer lager mogt wezen dan van een dezer punten naar de tusschenliggende, en dat de tarieven voor uitvoer in den regel lager moesten zijn dan die voor invoer. De heer Crowe zegt daarvan „Generally stated, „the effect of these rules was to substitute for the principle of „competition a system of artificial checks and regulation, for the „good, as it was alleged, of the nation.”

Laten wij nu zien welke volgens hem de gevolgen waren van het nieuwe stelsel. Sedert 1878 werden alle internationale contracten voor het transit opgezegd of op nieuw geregeld, doch met

(*) Verg. *Econ.* 1880, pag. 1032.

(†) Report from her Majesty's Consuls on the Manufactory and Commerce.

hooger vrachtprijzen; de uitkomsten daarvan waren echter zoo onverwacht, dat men verplicht was ze spoedig te wijzigen. Lage tarieven voor het vervoer van kolen van kolenmijnen naar Hamburg, Bremen en naar de Oostzeehavens, vermeerderden den uitvoer van de Duitsche kolen en verminderden den invoer van Engelsche. De Duitsche ijzerwerken hebben het Engelsche pig-iron noodig om te kunnen werken, en in weerwil van een inkomend regt van 10 m. p. ton werd het ingevoerd. Dit ijzer moest worden aangevoerd over den Rijn of over Hamburg of Bremen. Om het watervervoer zooveel mogelijk tegen te werken, werden de spoorwegtarieven van de Rijnhavens naar de fabrieksdistricten hoog gesteld, en om den invoer van dat ijzer van Hamburg en Bremen naar Westphalen te verhinderen, werden de spoorwegtarieven tusschen die plaatsen verhoogd. Hierdoor werd wel de invoer over die havens tegengegaan, maar daardoor verloren de kolen-treinen van Westphalen de terugvracht naar de zeeplaatsen. Hamburg en Bremen voor dien invoer afgesloten zijnde, moest het ijzer toch ingevoerd worden over Rotterdam en over den Rijn naar de bedoelde ijzerwerken. De Rijn is dus het krachtigst middel om te verhinderen, dat de Duitsche regeering meesteres is van alle spoorwegtarieven, want die rivier dwarsboomt haar in haar plannen om geheel vrij te zijn in het regelen van het verkeer. Nog een gevolg van het door de Regeering aangenomen beginsel om de tarieven te regelen was, dat de uitkomsten geheel anders waren dan zij had verwacht, en dat de tarieven dus telkens moesten veranderd worden.

Zoo werd in Januarij 1878 een compleet doorgaand tarief vastgesteld van Hamburg en Bremen naar de Rijnprovinciën. Elf maanden daarna, Februarij 1879, werd het weder veranderd, onder toepassing der lokale vrachtprijzen; hierdoor werden onze havens eenigzins bevoordeeld; maar in April 1881 werden weder nieuwe tarieven gemaakt waardoor de vrachten bijv. van Berlijn tot Emmerik bijna even hoog werden als zij waren van Berlijn tot Amsterdam en Rotterdam. Merkwaardig is wat de Consul-Generaal hiervan ten opzichte van onze spoorwegen zegt:

„For Rhenish importers this change in the tariff adds a considerable percentage to the price of numerous commodities. It „is understood that the State Railways of Holland are inclined „for the present to keep the transit rates on the old footing, but „if this be so they must give the lion's share of freight to Ger- „many. The Dutch State lines and Dutch Rhenish Company will

„in the end, no doubt, raise their charge to the eye, and give „some sort of refaction or rebate to carriers, or occult arrange- „ments will be made with shippers to lump sea freight, land „freight, and duty for goods in direct transit. The Rhine naviga- „tion companies will enter into active competition too, and war „will thus be declared to the German railway administration. But „who can say how the matter will end, and what may not mean- „while be the detriment to importers of yarn, cotton, and all „those things of prime necessity which go to form the materials „for German manufacturers.”

Deze handel en spoorwegpolitiek had echter niet alleen invloed op de handelsbetrekkingen van Noordwestelijk Duitschland, het Oostelijk gedeelte deelde daarin niet minder.

De Russische Regeering nam maatregelen om den uitvoer van granen van de Deutsche Oostzeehavens naar de Russische havens af te leiden. Het gevolg hiervan spreekt uit de volgende opgaaft van uitvoer uit

	Libau.	Koningsbergen
1870	270	1650 schepen.
1877	582	3000 „
1879	1976	2147 „
1880		1829 „

De besturen der Russische spoorwegen hebben overeenkomsten gemaakt om door lage tarieven het graanvervoer meer en meer naar Libau te brengen. De Deutsche Regeering werd daardoor gedwongen om tarieven te maken naar de Russische grenzen nog lager dan die van 1879. Het zal echter niet gemakkelijk wezen den stroom die nu naar Libau leidt, weder terug te voeren naar Koningsbergen. Ook wordt nog aangetoond hoe men te ver-geefs heeft getracht Mannheim, de grootste depotplaats van granen, suiker en tabak, van Zuid-Duitschland, zijne voordeelen te ont-nemen, door het opzeggen van doorgaande tarieven. Maar toen de kooplieden aldaar hunne waren over den Rijn verzonden, werd de regeering verplicht hun die voordeelen terug te geven.

Nog een voorbeeld van de teleurstelling welke het gevolg is van maatregelen waarbij niet alles in rekening is gebracht. Toen het verkeer tusschen Oostenrijk—Hongarije door de Deutsche spoorwegtarieven werd belemmerd, hebben de spoorwegmaatschap-pen, die door die maatregelen werden getroffen, de goederen over hare spoorwegen gebracht naar de Elbe op de grenzen van Bohemen, welke rivier daar bevaarbaar wordt, om daar ingescheept

en, met voorbijgaan der Duitsche spoorwegen, naar de Noordzeehavens vervoerd te worden. Op gelijke wijze worden over den Rijn vervoerd de goederen, die uit de havens aan de Adriatische zee naar de havens van Nederland en Belgie gebragt worden en bestemd zijn voor Westelijk Duitschland; ook de Donau is een magtige mededinger voor het vervoer. Spoor- en waterwegen werken alzoo te zamen om de Duitsche spoorwegpolitiek te bestrijden en te dwingen het stelsel zooal niet op te geven, toch aanmerkelijk te wijzigen (*).

In de in Maart-April gehouden conferentie van Oostenrijksche, Hongaarsche, Duitsche, Nederlandsche en Belgische spoorwegen, is de Duitsche regeering ook verplicht geweest te besluiten tot weder invoering van voor 1880 bestaande toestanden.

Wij zien uit het vermeldde, hoe gevaarlijk, ja, wij durven zeggen, hoe onverstandig het is, indien eene regeering de zoo ingewikkelde belangen van handel en nijverheid wil regelen, belangen welke zij niet kan kennen in al de daarop dikwijls zoo grooten invloed uitoefenende bijzonderheden. Zij benadeelt velen door anderen te willen bevoordeelen. Zij wordt dan genoodzaakt maatregelen die met onvoldoende kennis zijn genomen, terug te trekken of te wijzigen. Hierdoor kan niemand met zekerheid berekenen wat de toekomst zal zijn van eene bestaande handels- of fabriekzaak, ja van elken tak van nijverheid, want op allen hebben de kosten van vervoer den grootsten invloed. Wie durft eene nieuwe zaak op touw zetten, indien hij niet weet of de regeering welligt na korten tijd maatregelen neemt, waardoor zijne berekeningen onjuist worden? De plannen of de inzichten van een staatsman, vooral wanneer die zooveel magt heeft als een Bismarck, de invloed van belanghebbenden, de wensch om een tak van industrie te bevoordeelen of om de oppositie in een havenplaats te bestrijden, kunnen spoorwegtarieven in het leven roepen, die den bloei van een zaak in gevaar brengen.

Vrijheid van handelen als in Engeland kan eenige nadeelen hebben, maar oneindig klein zijn die voor het algemeen belang, vergeleken met de nadeelen van een stelsel, waarbij de regeering alle magt in handen heeft, en regelt en bestuurt, zonder dat zij de daarvoor noodige kennis kan bezitten; en dit vooral wanneer de spoorwegen, zooals thans in Duitschland het geval is, worden gebruikt, om daardoor ook geheel andere doeleinden dan de belangen van het verkeer te bereiken.

(*) Zie Zeitung des Vereins 1882 No 23.

Indien wij nagaan hoe weinig gegronde klagten werden ingebracht bij de Engelsche commissie van enquête van 1881, en dat die commissie meende geen enkel voorstel te moeten doen, dat ingreep in de bestaande vrijheid, en zien hoe velen het Duitsche stelsel veroordeelen, hoe dikwijls het moet worden veranderd of gewijzigd, dan volgt daaruit, dat vrijheid ook weder hierin de voorkeur verdient.

In Nederland moeten de spoorwegen ook als handelsondernemingen worden beschouwd en bestuurd. Voor ons, met ons vrij-handelstelsel behoeven zij geen werktuigen te zijn om, zooals in België, door lage vrachten, den invoer ten koste van de schatkist te bevorderen, of, zoo als in Duitschland, om industriën te beschermen of aan het verkeer bepaalde rigtingen te geven; ook niet, om zich voor den oorlog voortebereiden, want onze spoorwegen en waterwegen zijn voldoende voor de verdediging des lands. Onze Staatsspoorwegen, welke aan Nederland jaarlijks acht millioenen en meer zullen kosten, wanneer het renteverlies gedurende den aanleg in rekening wordt gebragt, welke groote som door belastingen moet worden opgebracht, zouden door de Regeering kunnen worden gebezigt om onzen handel te bevorderen door zeer lage vrachtprijzen. Hiertegen verzet zich echter het contract met de exploitatie-maatschappij, maar al ware dat niet het geval, het voorbeeld van Duitschland leert welke gevolgen dergelijke bemoeijing der Regeering heeft. In weerwil dat dit contract aan die Maatschappij zoo groote voordeelen geeft boven onze particuliere spoorwegen, zoo wenschen wij toch dat ook zij vrij blijve in haar bedrijf en handelen, daarin even als de andere, alleen beperkt door de onvermijdelijke maatregelen van veiligheid. Laat het Engelsche stelsel, dat ook het meeste met ons volkskarakter en instellingen overeenkomt, het onze zijn, en wij ons wachten het stelsel van onze Duitsche naburen meer te volgen dan volstrekt noodig is.

's *Gravenhage.*

DE BORDES.

Zie noot blz. 505. In 1880 bedroeg de algemeene invoer te lande 2403 millioen kilogram; daarvan kwam slechts 64 millioen langs de gewone landwegen, en 2339 per spoorweg, alzoo respectievelijk 27 percent en 97³ percent. — In 1873 was deze verhouding nog 18¹ en 81⁰ percent.

Van den uitvoer te lande in 1880, bedragende 1321 millioen kilogram, werd 116 millioen langs de gewone wegen vervoerd, en 1204 millioen per spoorweg, alzoo respectievelijk 8¹ en 91⁰ percent — tegen 117 en 88³ percent in 1873 — (zie Jaarcijfers der Vereeniging voor de Statistiek, pag. 46.)

Ook in de voorafgaande jaren was dezelfde verplaatsing der transporten van jaar tot jaar duidelijk merkbaar, doch volkomen juiste vergelijking vóór en na 1872 is niet doenlijk, omdat in de officiele Handel-statistiek de Algemene In- en uitvoer sedert dat jaar slechts in gewigt, en vóór dien tijd in geldswaarde werd opgegeven. — Ramingsgewijze kan men echter aannemen dat de percentsgewijze verhouding der hoeveelheden was:

Invoer te lande.				Uitvoer te lande.			
	Gewone w.	Spoorw.		Gew. w.	Spoorw.		
1864	30 pCt.	70 pCt.	100	32 pCt.	68 pCt.	100	
1873	18 ¹ "	81 ⁰ "	100	117 "	88 ³ "	100	
1880	27 "	97 ³ "	100	8 ¹ "	91 ⁰ "	100	RED.