

## DE STAATSSPOORWEGEN EN DE SCHATKIST.

---

Versterking van 's Rijks middelen wordt sedert jaren bij de opening van iedere zitting der Staten-Generaal als een dringende noodzakelijkheid door de Regeering aangekondigd en door de Volksvertegenwoordiging erkend. Tot heden heeft men die zoo gewenschte versterking uitsluitend gezocht, en, zij het ook in nog niet voldoende mate, verkregen, door invoering van nieuwe, of verzwaring van bestaande belastingen. Daarmede is echter het evenwicht tusschen ontvangsten en uitgaven niet hersteld; het kan dus in een tijd, waarin de slapte in alle en de teruggang in vele zaken, het verzwaren van de lasten der natie schier ondoenlijk maken, niet ongelegen schijnen de aandacht te vestigen op een andere bron van inkomsten voor den Staat, en te onderzoeken of niet door die ruimer te doen vloeien een belangrijk deel van het tekort zou kunnen worden gedekt.

Ruim een kwart eeuw geleden, toen de millioenen uit Indie het rijkelijkst aanstroomden en nog slechts bij weinigen het besef levendig was dat die schatten in de eerste plaats behoorden te worden bestemd tot verdere ontwikkeling van de gewesten van waar zij afkomstig waren, werd een wet aangenomen tot aanleg hier te lande van spoorwegen voor rekening van den Staat. Deze wet kwam echter niet tot stand zonder hevigen tegenstand van de leiders der liberale partij. Niet dat deze niet evenzeer aanleg van spoorwegen wenschten, maar zij meenden dat particulier initiatief, voor zooveel noodig met ondersteuning uit de schatkist, evengoed zoo niet beter dan de Staat, in de behoefte zou voorzien. Zij waren vooral bevreesd dat in de toekomst een te zware last op de schouders van den Staat zou worden gelegd; dat, indien de buitengewone baten eens minder ruim begonnen te vloeien, een belangrijke vermeerdering van de Staatsschuld en dus ook van de rentelast daarvan het gevolg zou zijn, en dat eenmaal den weg van Staatsaanleg betreden, van alle zijden nieuwe eischen zich zouden doen gelden, die ten slotte zouden worden ingewilligd.

Tegenover het beweren door de Regeerings partij en zelfs van de Regeeringstafel aangevoerd, dat dan toch dadelijk na voltooiing van het net eene rente van 2 pCt. over het besteedde kapitaal te wachten was, opperden zij den twijfel of daarop wel zoo zeker en zoo terstond te rekenen viel; de aanneming der wet zou veeleer, naar hunne meening, op het bederf onzer finantien uitloopen.

De uitkomst heeft de juistheid der voorspellingen van de toenmalige oppositie schitterend bevestigd. Toen de Indische goudregen ophield, is men telkens tot vermeerdering der openbare schuld overgegaan; niettegenstaande den minder gunstigen toestand der schatkist heeft men aan den aandrang om uitbreiding van het spoorwegnet geen wederstand weten te bieden en heeft daarbij verschillende lijnen opgenomen die ter naauwernood de exploitatiekosten dekken. Het kapitaal daarvoor besteed, dat in 1859 op 100 millioen werd geraamd, zal, wanneer de nog onderhanden lijnen zijn voltooid, niet ver van de 250 millioen zijn verwijderd. Maar vooral ten aanzien van de baten die dat kapitaal aan de schatkist oplevert, is de toen geuite vrees maar al te zeer verwezenlijkt. Tot op 30 Junij 1884 was aan de toen in exploitatie zijnde Staats-spoorwegen besteed een som van 218 millioen. De Staat ontving over datzelfde jaar uit de exploitatie een som van 1.9 millioen; de koopsom voor de lijnen Roozendaal—Breda en Zevenbergen—Esschen, ad 6 millioen is echter nog niet onder de 218 millioen begrepen, wel de opbrengst der lijn onder de ontvangsten; de rente die de Staat van dit ontzaglijk kapitaal van te zamen 224 millioen trok, beliep dus 0.85 pCt. Men meene echter niet dat die reeds zoo geringe rente heeft kunnen bijdragen om de gewone Staatsuitgaven te dekken; in datzelfde jaar is op de begrooting uitgetrokken een som van f 1,800,000 wegens kosten van onderhoud en uitbreiding der in exploitatie zijnde lijnen, die ingevolge de bestaande overeenkomsten door de schatkist moeten worden gekweten. Feitelijk heeft dus de Staat nagenoeg niets uit zijne spoorwegen genoten. Zulk een resultaat heeft zeker de grootste pessimist in 1859 niet kunnen voorzien!

Waardoor die bedroevende toestand is ontstaan en hoe daarin verbetering is te brengen, zal in de volgende bladzijden worden onderzocht.

Zooals bekend is, is een gedeelte der Staatsspoorwegen aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, het andere deel aan de Exploitatie-Maatschappij afgestaan.

De voorwaarden waaronder dit is geschied zijn echter zoo ver-

schillend, dat ieder dier beide deelen afzonderlijk dient te worden behandeld.

# I.

De Hollandsche Spoorweg Maatschappij werkt met een aandeelen-kapitaal van 15 millioen gulden en tot op het einde van 1884 met ongeveer 31 millioen obligatie-kapitaal, te zamen dus 46 millioen. Behalve de haar in eigendom toekomende lijnen van Amsterdam naar Rotterdam, van Haarlem naar Uitgeest en den Oosterspoorweg heeft zij in huur de lijn Zutphen—Winterswijk en de Geldersch-Overijselsche locaalspoorwegen; daarenboven is zij belast met de exploitatie van den Noord-Hollandschen Staatsspoorweg, waaraan tot op 30 Junij 1884 34 millioen was besteed. Van de verschillende lijnen waaruit dit net is zamengesteld, worden wel afzonderlijk de ontvangsten opgegeven maar niet de uitgaven, terwijl ook het rollend materieel voor allen zonder onderscheid wordt gebruikt. Het is derhalve niet mogelijk te beoordeelen welke de finantieele resultaten waren van elk dier onderdeelen, daar het geheel als ééne exploitatie wordt behandeld. Deze heeft in 1884, na aftrek van alle kosten, huren en verplichte afschrijvingen, eene winst opgeleverd van  $\text{f } 2,580,000$ ; over het geheele kapitaal in dit bedrijf aangewend, nl. 80 millioen, geeft dit slechts eene rente van 3,<sup>2</sup> pCt. Intusschen heeft de Staat voor zijne 34 millioen niet in die verhouding in de winsten gedeeld; hij heeft slechts  $\text{f } 150,000$  ontvangen of 0.44 pCt., terwijl de Maatschappij de resteerende  $\text{f } 2,430,000$  behield, zijnde ruim 5 $\frac{1}{4}$  pCt. over het door haar aangebrachte kapitaal, en aangezien dit voor twee derden uit obligaties bestond waarover slechts  $\text{f } 1,196,000$  rente behoefde te worden betaald, hebben de 15 millioen aandeelen, na aftrek van tantième en patent,  $\text{f } 1,185,000$  of 7,<sup>9</sup> pCt. winst genoten. (\*)

Bijna 8 pCt. dus voor het kapitaal der Maatschappij, en nog geen half percent voor dat van den Staat! Het klinkt ongeloofelijk en toch is het zoo. Om de oorzaak van zulk eene ongelijke winst-verdeeling te vinden, is het noodig de wijze waarop de finantieele

---

(\*) De uitkeering aan de aandeelhouders heeft in 1884 slechts 6,65 pCt. bedragen omdat er  $\text{f } 176,000$  aan obligaties zijn afgelost. Dat dit ten laste van de Winst- en Verliesrekening is geschied, pleit zeker voor het voorzichtig beleid van den Raad van Administratie, maar mag geen aanleiding geven om de winst kleiner voor te stellen dan die werkelijk was.

verhouding tusschen den Staat en de Maatschappij geregeld is, te onderzoeken. Zulks is hoofdzakelijk geschied bij de overeenkomst van 3 Junij/1 Julij 1881, waarvan de voornaamste bepalingen bij de wet van 19 December 1882 (Stbl. no. 241) zijn bekrachtigd. Daarbij is bepaald dat voor de Staatsspoorwegen door de Maatschappij zal worden betaald een vaste huur van aanvankelijk f 1000 per kilometer, jaarlijks klimmende tot f 2000 in het zesde jaar en daarna toenemende met f 100 per jaar, tenzij de bruto ontvangsten niet in diezelfde verhouding zijn gestegen.

Het springt in het oog dat bij zulk eene regeling de hurende Maatschappij alle risico op zich neemt voor het geval dat de netto opbrengst beneden het bedrag der bedongen huur mocht blijven. Want die huur moet onder alle omstandigheden worden betaald: bij onvoldoende toeneming van verkeer is wel gewaakt dat de huur niet stijgt, maar bij vermindering van verkeer of vermeerdering van uitgaven kan het bedrag waartoe de huur eens gestegen is, niet worden verlaagd. Nu kan door oorlog, ziekten, overstrooming en tal van andere omstandigheden een aanzienlijke tijdelijke vermindering in ontvangsten ontstaan, concurrentie van een nieuwen weg of van een kanaal, verandering in de richting van den handel kan een blijvenden teruggang veroorzaken; stijging van loonen of materialen kan eene belangrijke opdrijving der uitgaven te weeg brengen; door al deze oorzaken te zamen of afzonderlijk ontstaat het gevaar, dat de netto opbrengst der gehuurde lijnen blijft verre beneden het bedrag der verschuldigde huur, in welk geval de schade alleen door de hurende Maatschappij wordt geleden. Het is niet minder duidelijk dat bij aanneming van den grondslag van vooraf bepaalde huur, de hurende Maatschappij zich tot geen hooger bedrag zal verbinden, dan hetgeen zij meent, ook onder de meest ongunstige omstandigheden uit de netto opbrengst te kunnen dekken, waarvan het gevolg is, dat de vaste huur altijd belangrijk lager moet zijn dan de gemiddelde nettoontvangsten die de lijn afwerpt. Verder spreekt het van zelf dat dit verschil tusschen de werkelijke gemiddelde winst en de te bedingen huur groter zal worden, naar gelang het totale bedrag er van belangrijker wordt in verhouding tot het totale bedrag, waarover het bedrijf der Maatschappij loopt. Daarom kan het stelsel van vaste huur nog redelijke resultaten opleveren voor kleine en min kostbare spoorwegen, omdat daarbij het risico zoo groot niet is, maar stelt het bij toepassing op grotere lijnen met hooge aanlegkosten, de exploiteerende Maatschappij aan te groote ver-

liezen bloot, dan dat de eigenaar ooit eene eenigzins billijke vergoeding van zijn kapitaal kan verwachten.

De juistheid dezer opmerking vinden wij bij de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij praktisch bevestigd. De vaste huur door haar voor de lijn Zutphen—Winterswijk betaald, beloopt ongeveer 4 pCt. van het aanlegkapitaal; maar de geheele som was in 1884 niet meer dan f 116.000. Tegenover een totaal ontvangst cijfer van 7 millioen heeft deze som weinig te beteekenen, en al mogt die eens de helft hooger zijn dan het werkelijk netto-rendement, zou zulks voor de Maatschappij nauwelijks voelbaar wezen. Maar voor de Staatsspoorwegen zoude zulk eene rente het millioen te boven gaan en de Maatschappij dus de kans loopen tonnen gouds te verliezen; daarom heeft zij zich zeer wijselijk alleen tot een huursom verbonden, die haar nog altijd, water ook gebeure, eenige winst moet overlaten.

Het aannemen van een verkeerden grondslag tot regeling der wederzijdsche verplichtingen is dus de hoofdoorzaak waarom de Staat niet ontvangt, en ook in de toekomst niet ontvangen zal eene rente, slechts eenigzins in verhouding, niet alleen tot het door hem uitgegeven kapitaal, maar zelfs tot de tegenwoordige opbrengsten der lijnen en tot de voordeelen die de Hollandsche Maatschappij er op dit oogenblik reeds van plukt.

Maar er is nog een andere oorzaak, en die is gelegen in de regeling ten aanzien van het gebruik, ten behoeve van de lijn Amsterdam—Rotterdam en van den Oosterspoorweg, van de kostbare stations-inrichtingen te Amsterdam. Bij overeenkomst van 19/26 October 1869 werd aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij tegen kostelloozen afstand van eenige perceelen grond en water, het medegebruik van de tot dat doel op Staatskosten in te rigten grootsche stations in de hoofdstad voor hare lijn Amsterdam—Rotterdam toegestaan, onder bepaling dat zij daarvoor een onveranderlijke huur van f 13.000 's jaars zoude betalen, terwijl bij overeenkomst van 11/16 April 1870 gelijk medegebruik voor den Oosterspoorweg zonder eenige vergoeding werd gegund. (\*)

Tegen het denkbeeld om het station van den Staatsspoorweg te Amsterdam zoodanig in te richten, dat daar ook de dienst van de beide particuliere spoorwegen kon worden uitgeoefend, valt

---

(\*) Ook aan de Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij is bij Overeenkomst van 9/25 Juni 1875 het kosteloos medegebruik dier stations toegestaan, doch tevens deed die Maatschappij afstand van een inbreng van grond en terreinen te Arnhem ter waarde van f 250.000.

zeker niets in te brengen; op vele andere plaatsen is dit eveneens geschied.

Maar waarom, in afwijking van hetgeen overal elders plaats heeft, de Hollandsche Maatschappij, die voor geen harer beide lijnen bruikbare stations-inrichtingen had, niet hetzij in kapitaal hetzij in rente, een evenredig aandeel in de millioenen die aan die stations zijn en worden besteed, moet dragen, is een raadsel. Wellicht is de oorzaak gelegen in de bijzondere welwillendheid der Regeering waarin de Hollandsche Maatschappij zich boven hare zusters herhaaldelijk mocht verheugen. Zoo wordt door haar voor het medegebruik van de IJselbrug te Zutphen ten behoeve van den Oosterspoorweg, slechts eenige honderden guldens 's jaars betaald, terwijl van de Zuid-Oosterspoorweg-Maatschappij voor een geheel dergelijk geval nabij 's Bosch 4 pCt. over de helft van het aanlegkapitaal wordt gevorderd. Dit meten met twee maten zou eenigzins gebillijkt kunnen worden, indien het geschiedde met het doel om de zwakkere ondernemingen te hulp te komen, terwijl van de meer vermogende werd gevraagd wat zij rechtmatig verschuldigd zijn. De Regeering handelt echter juist omgekeerd; aan de rijke wordt nog meer gegeven, en aan de arme wordt nog ontnomen het weinige wat zij heeft.

De wijze waarop tot dusverre tegenover de Hollandsche Spoorweg Maatschappij de belangen der schatkist zijn behartigd, kan dus niet anders dan weinig gelukkig genoemd worden. Maar toch heeft de overeenkomst van 1880 ééne goede zijde: zij heeft de toekomst geheel vrij gelaten. Immers die overeenkomst kan door de Regeering, na verkregen machtiging bij de wet, ten allen tijde worden opgezegd, waarbij dan de particuliere spoorwegen worden genaast. Tevens heeft de Regeering de bevoegdheid verkregen om de overeenkomsten van 1869 en 1870 omtrent het gebruik der stations te Amsterdam afzonderlijk op te zeggen. Daarin komt eene bepaling voor, dat zij zijn aangegaan voor een tijdvak van denzelfden duur als de Maatschappij concessie zal hebben voor de exploitatie van den Hollandschen Spoorweg en van den Oosterspoorweg, of van een te Amsterdam aansluitend gedeelte daarvan. Nu zijn beide voorwaarden van concessie bij de overeenkomst van 1880 uitdrukkelijk vervallen verklaard, zoodat de termijn waarvoor de verbindtenis was aangegaan is verstreken. Door een en ander heeft de Regeering een groote kracht tegenover de Maatschappij, en is zij ten allen tijde bij machte herziening van de bestaande regelingen te verlangen.

Bij den treurigen toestand onzer finantiën is, nadat de ervaring

heeft aangetoond dat de eischen der schatkist niet tot hun recht komen, voor iedere Regeering die herziening een gebiedende plicht. In welke richting die herziening zou moeten geschieden, is na het bovenstaande, niet moeilijk aan te geven.

Wij hebben gezien dat het bedingen van een vooraf bepaalde huur voor een zoo groot kapitaal als door den Staat wordt aangebracht, wegens het daaraan verbonden risico voor de hurende Maatschappij, de voornaamste reden is van het luttele bedrag dier huur; het aangewezen middel tot verbetering is mitsdien dat de Staat zelf een evenredig aandeel van dat risico op zich neme, en dit geschiedt het best zoo hij als deelgenoot in het bedrijf van de Maatschappij optreedt, in verhouding tot het door hem ingebrachte kapitaal. Als tegemoetkoming aan de Maatschappij zou de Staat er in kunnen toestemmen ook het kapitaal van de Amsterdamsche stationsinrichtingen daarbij in rekening te brengen, en dus afstand te doen van de vergoeding waarop hij volgens het gewone recht aanspraak zou kunnen maken en die vermoedelijk meer dan een half millioen 's jaars zou bedragen.

Bij de verdeeling van de winst dient echter op twee zaken te worden gelet:

1<sup>o</sup> dat de Hollandsche Maatschappij in de aldus te vormen gemeenschap het beheer voert en daarvoor recht heeft op een speciale vergoeding;

2<sup>o</sup> dat de door haar aangebrachte lijnen op dit oogenblik reeds eene hoogere rentabiliteit hebben behaald dan die van den Staat.

Het is tegenover de Hollandsche Spoorweg Maatschappij billijk dat met die twee omstandigheden bij de winstverdeeling wordt rekening gehouden. Dit zou geschieden bij eene regeling op den volgende voet.

Vóór alles ontvangt de Hollandsche Spoorweg Maatschappij 10 pCt. van het netto provenu der geheele zaak als vergoeding voor haar beheer. Het daarna overblijvende wordt verdeeld in verhouding van de kapitalen door den Staat aan de spoorwegen besteed en door de Maatschappij met goedkeuring der Regeering uitgegeven. Indien echter het aandeel der Maatschappij mocht blijken minder te bedragen dan 5 pCt. over het door haar ingebrachte kapitaal, wordt de helft van het ontbrekende uit het aandeel van den Staat aangevuld.

Ter gemakkelijker beoordeeling van de gevolgen dezer nieuwe regeling, vinde hier een toepassing daarvan op het jaar 1884 haar plaats.

Het bedrijf der Maatschappij liet in dat jaar eene zuivere winst van  $\text{f } 2,580,000$ ; hiervan zou zij ontvangen  $\text{f } 258,000$  als administratieloon. Het overige ad  $\text{f } 2,322,000$  verdeeld in verhouding van de beiderzijds ingebrachte kapitalen, d. i. als 34 : 46, zou aan den Staat  $\text{f } 986,000$  en aan de Maatschappij  $\text{f } 1,334,000$  opleveren; deze laatste som is  $\text{f } 965,000$  lager dan 5 pCt. over 46 miljoen zou bedragen. Van dit verschil wordt de helft bijgepast door den Staat, wiens aandeel daardoor daalt tot  $\text{f } 504,000$  of nog geen  $1\frac{1}{2}$  pCt. over de door hem ingebrachte som. De Maatschappij ontvangt met inbegrip van haar administratieloon  $\text{f } 2,076,000$ ; hiervan moet zij  $\text{f } 1,196,000$  aan rente op de obligaties betalen, zoodat er  $\text{f } 880,000$  overblijft en zij in staat zou zijn geweest, na aftrek van tantièmes en patent, een dividend van ruim  $5\frac{1}{2}$  pCt. uit te keeren.

Is deze vermeerdering van het aandeel van den Staat met ongeveer  $3\frac{1}{2}$  ton en daaruit voortvloeiende vermindering van de winst der Maatschappij met ruim 2 pCt. tegenover deze laatste onbillijk te noemen?

Geenszins; dat zij tot dus verre door de buitengewone begunstiging die zij van de Regeering heeft genoten, in staat is geweest in de laatste jaren bijzonder hooge dividenden uit te keeren, kan haar geen aanspraak geven om ook in de toekomst ten koste der belastingschuldigen daarop te blijven rekenen. Vergeleken met de uitkomsten van de andere spoorwegondernemingen hier te lande is dit dividend nog allezins bevredigend. Het mag betwijfeld worden of indien de Maatschappij niet het gebruik van de verbinding te Amsterdam en van de stationsinrichtingen aldaar had gehad, of die op eigen kosten had moeten tot stand brengen, zij dit winsteijfer zou hebben bereikt. Daarenboven mag men gerust aannemen dat indien de Maatschappij inderdaad in 1884 gewerkt had onder het door ons voorgestane stelsel, zij wel gezorgd zou hebben dat de finantieele uitkomst in werkelijkheid veel gunstiger zou geweest zijn, en wel om de volgende reden.

Denzelfden verslappenden invloed dien op iedere nijverheid kunstmatige bescherming uitoefent, heeft op het beheer van den Hollandschen spoorweg gehad de groote vermeerdering van winsten sedert haar door den Staat een vermomde subsidie is verleend (\*). En geen wonder: het exploiteeren van spoorwegen is op zich zelf zoo moeilijk niet, wel om een spoorweg economisch te exploiteeren, d. i. zoodanig dat het grootst mogelijk nuttig effect worde

---

(\*) Sedert het jaar 1880 heeft de tot uitdeeling en aflossing van schuld beschikbare winst tusschen 8 en 9 pCt. 's jaars van het kapitaal beloopt.



verkregen met de minst mogelijke kosten. Daartoe moet gewaakt worden dat de inrichting van den dienst steeds gelijken tred houdt met de aanhoudende wisselingen van het verkeer, en deze behooren dus een voorwerp van aanhoudende studie te zijn. Met zorg moet worden nagegaan welke eischen overdreven, welke voor inwilliging vatbaar zijn; van de voorhanden middelen moet een zoo nuttig mogelijk gebruik worden gemaakt; in één woord, om een spoorweg goed en met gunstige financiële resultaten te exploiteeren, is een nimmer rustende inspanning en algeheele toewijding noodig. Deze kan op den duur alleen door den prikkel van het eigenbelang verkregen worden, en het is daarom alleszins verklaarbaar dat, toen de Hollandsche Maatschappij, dank zij de vrijgevigheid der Regeering, in zoo gunstigen toestand kwam, dat een ruim dividend haar onder geschier alle omstandigheden verzekerd was, zij zich haar taak wat gemakkelijker is gaan maken, haren dienst zoo inrigtte dat die in alle voorkomende behoeften ongewijzigd kon blijven, en zich van alles zoo ruim voorzag, dat er weinig inspanning meer noodig was, om aan alle eventualiteiten het hoofd te bieden. Minder nog is het te verwonderen dat zij, pas kort geleden van een zuiver lokalen omnibusdienst tot een internationalen spoorweg vervormd, niet aan de verleiding weerstand kon bieden om na te bootsen al wat er op de grootste lijnen in den vreemde wordt gevonden, zonder zich voldoende rekenschap te geven van het groote verschil in verkeer ginds en hier. De eenvoudige inrichting van het beheer en de echt Hollandsche spaarzaamheid bij de exploitatie maakten plaats voor weelderiger organisaties en voor een grootscheepsche inrichting van den geheelen dienst.

De gevolgen bleven niet uit: in de verslagen der Maatschappij komen die overal duidelijk aan den dag. Enkele cijfers zijn voldoende om dit aan te toonen.

Eene vergelijking der resultaten van het jaar 1879 met die van 1884 is daartoe bijzonder geschikt omdat in het vijfjarig tijdvak daartusschen gelegen, het spoorwegnet der Maatschappij nagenoeg onveranderd is gebleven (\*). In 1879 was voor het eerst de Oosterspoorweg met zijne verbindingen aan het Duitsche spoorwegnet te Winterswijk en zijne aansluiting te Amsterdam aan den Hollandschen en den Staatsspoorweg in normale exploitatie. Sedert kon dus het geheele net zich rustig en geleidelijk ontwikkelen en

---

(\*) In den loop van 1884 werd alleen de sectie Zaandam—Hoorn, lang 33 kilometers, aan het net toegevoegd.

was het te verwachten dat de exploitatiekosten, die door het achtereenvolgens openen der verschillende secties van de Oostelijke lijnen tot 54,<sup>39</sup> pCt. waren geklommen, allengs in betere verhouding zouden komen tot de steeds toenemende ontvangsten. Werkelijk zien wij de uitgaven in 1881 tot 52,<sup>48</sup> pCt. teruggebracht, maar in stede van op dien weg voorttegaan, krijgt daarna de verkeerde richting de bovenhand, zoodat in 1884 de exploitatiekosten 55,<sup>8</sup> pCt. der ontvangsten bedroegen, dus nog meer dan in 1879, terwijl men die gemakkelijk tot op 50 pCt. had kunnen brengen evenals bij den Ned. Rhijnspoorweg.

Wanneer wij nu willen nagaan op welke wijze het mogelijk is geweest om, terwijl gedurende vijf jaren de uitgebreidheid van het spoorwegnet niet is toegenomen en de ontvangsten met 37 pCt. zijn geklommen, de uitgaven met 41 pCt. te doen stijgen, dan wijden wij het eerst onze aandacht aan den meest werkzamen factor tot uitzetting of inkrumping der uitgaven, het aantal kilometers door de treinen jaarlijks afgelegd. Dat deze factor van overwegend gewicht op de kosten moet zijn, ligt voor de hand. Immers een groot gedeelte der exploitatiekosten, als de loonen van locomotief- en treinpersoneel, de kosten van brandstof en smeermaterialen, het onderhoud en de vernieuwing van den weg en van de vervoermiddelen, staan in regtstreeksch verband tot het aantal treinen; de meeste overige kosten nemen wel niet in gelijke mate toe, maar stijgen of dalen toch tegelijk met het aantal treinkilometers. Wij zien dan ook dat, al mogen de totale uitgaven per treinkilometer bij de verschillende spoorwegen eenigszins uiteen loopen, deze bij dezelfde onderneming binnen tamelijk enge grenzen gelijk blijven. Zoo bedroegen zij bij de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij in 1879 f 1.04 en in 1884 f 0.96, een verschil dus van slechts 8 pCt. Van de bepaling van den loop der treinen hangt dus voor een groot deel het bedrag der exploitatiekosten af.

In het vijfjarig tijdvak dat wij behandelen, is bij de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij het aantal treinkilometers met 53 pCt. toegenomen, dus in veel sterker mate dan de ontvangsten (gelijk reeds gezegd met slechts 37 pCt.), zoodat de opbrengst per treinkilometer van f 1.92 op f 1.71 is teruggelopen. Voor een deel is te groote vermeerdering van het aantal reizigerstreinen, n. l. met een derde, hieraan schuld; maar de groote fout schuilt bij de goederentreinen, die zijn vermeerderd met 150 pCt. terwijl de ontvangsten slechts stegen met 110 pCt.! Is er ten voordeele van een te groot aantal reizigerstreinen althans aan te voeren dat door ver-

meerdering van reisgelegenheden de reislust wordt opgewekt en tot zekere hoogte het publiek gebaat, bij de goederentreinen wordt alleen het gemak bevorderd van de toezicht houdende en uitvoerende ambtenaren, die zich dan minder behoeven in te spannen. Dit laatste mag echter geen motief zijn om zulke groote uitgaven nutteloos te besteden: eerst wanneer de grens van het trekvermogen der locomotieven is bereikt, is vermeerdering der goederentreinen onvermijdelijk. Maar daarvan is de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij nog ver verwijderd: in 1884 was de gemiddelde belasting der goederentreinen slechts 110 ton, terwijl op de Pruisische Staatsspoorwegen een cijfer van 160 ton wordt bereikt, dus ruim 40 pCt. meer.

Neemt men aan, om vooral niet te hoog te rekenen, dat van de personentrein-kilometers slechts 5 pCt. en van de goederentreinen 20 pCt. hadden kunnen worden gemist, dan geeft dit een totaal van 330.000 treinkilometers. De exploitatiekosten beliepen gelijk wij zagen, *f* 0.96, doch stellende dat de vermeerdering der kosten slechts *f* 0.80 heeft bedragen, dan komt men toch uit dien hoofde tot een nuttelooze uitgaaf van *f* 264,000 in 1884. Dit is niet alles; de weelde bij de treinregeling had natuurlijk ten gevolge een groote vermeerdering der locomotieven, wier aantal in het 5jarig tijdperk van 85 tot 159 is geklommen, dus bijna tot het dubbele. Bij meer oordeelkundige dienstregeling had men er zeker 14 à 15 minder nodig gehad, die een kapitaal van ongeveer *f* 400,000 vertegenwoordigen, zoodat à 4 pCt. *f* 16,000 rente 's jaars ware bespaard geweest.

De onnoodige uitgaven wegens onvoldoend gebruik maken der trekkracht klimmen dus tot *f* 280,000. Ook in andere opzichten zijn de uitgaven toegenomen buiten verhouding met het verkeer. Zoo klommen de bureaubehoeften en drukwerken van *f* 73,000 tot *f* 104,000, ruim een ton gouds aan papier!

Niet die som op zich zelf is zoo drukkend, maar al dat papier moet beschreven worden en het daarvoor vereischte personeel moet worden betaald. Bij verschillende onderdeelen van den dienst zijn dan ook de uitgaven voor bezoldiging verbazend toegenomen, zoo bij de directie van beweging en vervoer van *f* 25,060 tot *f* 74,000 dus verdriedubbeld, van den algemeenen dienst van *f* 113,000 tot *f* 154,000, de tractementen en provisiën van kommiezen en agenten van het goederenvervoer van *f* 33,000 tot *f* 113,000. Genoeg om te doen zien dat er ruimschoots gelegenheid is om gepaste bezuinigingen in te voeren.

Ook op het gebied der ontvangsten is eene vruchtbare hervorming mogelijk en gewenscht. Het is bekend dat de heilzame concurrentie die tusschen de drie groote spoorwegmaatschappijen in Nederland sinds lang bestond, in de laatste jaren is ontaard, en een ongezonde, Amerikaansche richting heeft aangenomen. Gezond is iedere concurrentie zoolang zij gevoerd wordt om eigen voordeel te behalen en met geen onbehoorlijke middelen. Zij wordt ongezond, zoodra zij hem die haar voert geen voordeel meer oplevert, maar alleen afbreuk doet aan den mededinger.

Wanneer eene onderneming hare tarieven verlaagt beneden het peil waarop nog eenige winst overblijft, en zulks alleen om het vervoer aan een ander te ontnemen, dan pleegt zij een dubbel economisch vergrijp, want zij benadeelt niet alleen den concurrent maar ook haar zelve. Men tracht die ongezonde concurrentie wel eens te vergoelijken door te beweren dat het publiek, de handel dan toch profiteeren van die vrachtsverlagingen; in de meeste gevallen gaat dit niet op; wanneer beneden den kostenden prijs wordt vervoerd, heeft zulks in den regel geen invloed op de algemeene verhoudingen van het verkeer, maar komen de voordeelen alleen ten bate van enkele tusschenpersonen als agenten en expediteurs die grove winsten behalen. De eigenlijke handel wordt er niet door gebaat.

Er bestaan zeer ernstige aanwijzingen dat de Hollandsche Maatschappij zich meermalen heeft laten verleiden tot eene zoodanige ongezonde concurrentie. Immers in 1879 leverde het goederenvervoer eene opbrengst op van 3,<sup>8</sup> cent per ton en per kilometer, en in 1884 slechts van 1.7 cent. Nu kan dit groote verschil in vrachtprijs slechts op een van de drie volgende wijzen worden verklaard.

Of wel de exploitatiekosten zijn zoo aanzienlijk gedaald, dat men met minder dan de helft der vrachten van 1879, in 1884 nog goede zaken maakt;

of de vrachten waren in 1879 buitensporig hoog en leverden toen overdreven winsten;

of wel de vrachten van 1884 zijn zoo laag, dat zij in plaats van winst, verlies opleveren.

De exploitatie-kosten zijn niet verminderd, wij zagen integendeel dat zij zijn gestegen. Uit niets blijkt dat de winst in 1879 zoo hoog is geweest en toch zoude die als in 1884 nog winst werd gemaakt, al is het bijv. maar 0.5 cent per ton en per kilometer, in eerstgemeld jaar 2,<sup>2</sup> cent hebben bedragen, zoodat de exploitatiekosten bij het goederenvervoer slechts 32 pCt. der ontvangsten

woulden hebben beloopt. Dit nu is ongerijmd bij een gemiddelde exploitatie coëfficiënt van 53.

Alleen de laatste verklaring blijft dus over, en deze wordt nog door het volgende bevestigd. Negen tiende van het geheele goederenvervoer bestond uit zoogenaamde wagenladingsgoederen, en hiervoor werd slechts 1,<sup>1</sup> cent per ton en per kilometer ontvangen. Wanneer men nu in aanmerking neemt dat een gedeelte van die goederen 3 à 4 cent per ton kilometer betalen, dan ligt de gevolgtrekking voor de hand, dat een groot gedeelte der anderen minder dan 1 cent opbragten, een tarief zoo laag, dat alleen in speciale omstandigheden daartegen nog met eenig voordeel kan worden vervoerd. Wanneer voortaan de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij de concurrentie beperkte tot die gevallen, waarin zij haar werkelijk winst aanbrengt, dan zullen wel hare bruto ontvangsten afnemen, maar de uitgaven nog in grooter mate, zoodat ten slotte de netto winst zal stijgen.

Het is zeker geen gemakkelijke taak om een zoo veel omvattende onderneming als de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij in een andere richting te sturen; maar hare Raad van Administratie heeft vroeger een veel lastiger wending volbragt, toen de oude Hollandsche lijn zonder eenige aansluiting in weinige jaren werd herschapen in een grooten spoorweg, met belangrijk internationaal verkeer. De man aan wien de directe leiding dier moeilijke hervorming was toevertrouwd, bevindt zich nog in het bestuur, en dat is een waarborg te meer dat de ingrijpende maatregelen niet zullen achterwege blijven, die door den veranderden toestand der onderneming zullen geboden worden.

Onderstellen wij dus, om vooral niet te hoog te ramen, dat tengevolge daarvan de nettowinst met slechts f 300.000 stijgt, waartoe het voldoende is de uitgaven tot 51,<sup>3</sup> pCt. der ontvangsten terug te brengen. Alsdan wordt bij de voorgestelde regeling het aandeel van den Staat f 697.000 en het dividend der maatschappij ruim 6 pCt. Nog gunstiger wordt de uitkomst indien, gelijk door de Regeering wordt voorgesteld, de lijn Amersfoort—Nijmegen aan de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij wordt toevertrouwd, (\*)

---

(\*) Dat dit niet moet geschieden op *de wijze* zooals door de Regeering is voorgesteld, behoeft geen nader betoog. Deze lijn kan eene compensatie zijn van de H. S. Mij. voor eene meer billijke regeling met den Staat: die compensatie mag niet uit handen worden gegeven vóór dat die regeling zelf is tot stand gekomen.

De hiervoren gemaakte opmerkingen omtrent het geringe bedrag der huur gelden in dubbele mate voor deze lijn. Daarentegen is o. i. ten onrechte aanmerking ge-

omdat daardoor het bedrag der netto ontvangsten belangrijk zal toenemen. De grenzen waartusschen het bedrag dier vermeerdering zich kan bewegen naar gelang verschillende omstandigheden, gunstige of ongunstige, in meerdere of mindere mate invloed uitoefenen op het verkeer, liggen tamelijk ver uiteen; nabij de laagste grens blijvende kan men daarvoor veilig stellen f 230,000, zoodat dan de geheele beschikbare winst f 3,110.000 wordt. Met meer dan twee millioen behoeft het kapitaal door de Maatschappij te verstrekken niet te worden vermeerderd, terwijl het door den Staat aangebrachte kapitaal alsdan op 40 millioen kan geschat worden: in dat geval zal het dividend der H. S. M. tot 6½ pCt. kunnen klimmen en het aandeel van den Staat f 832.000 of ruim 2 pCt. bedragen.

Tot dusverre hebben wij steeds als uitgangspunt genomen het jaar 1884, waarin de uitkomsten ten gevolge van de alom heerschende malaise weinig gunstig waren. Aan een terugkeer van betere tijden voor handel en verkeer behoeft niet te worden getwijfeld: de spoorwegen zullen de eerste zijn om van zulk eene herleving de weldadige gevolgen te ondervinden. Eene vermeerdering der netto ontvangsten met 10 pCt. mag dus voor de Nederlandsche Spoorweg Maatschappij geenszins als een onbereikbaar resultaat worden beschouwd. Zij kan alsdan 7 pCt. dividend uitkeeren, terwijl de Staat f 1,040,000 ontvangt of 2½ pCt. over zijn kapitaal. Nog hogere dividenden behooren geenszins tot de onmogelijkheden. Men ziet dus dat de voorgestelde regeling wat de finantiële uitkomsten betreft, de Nederlandsche Maatschappij in ongeveer denzelfden toestand zal laten waarin zij thans verkeert; alleen zal zij zich wat meer moeten inspannen en wat minder den teugel kunnen vieren aan haren overigens lofwaardigen ijver „*de faire grand.*”

Voor den Staat echter is het verschil belangrijk: de voorgestelde regeling geeft hem alle uitzicht vóór het einde dezer eeuw uit dat gedeelte zijner spoorwegen een jaarlijksche opbrengst te

---

maakt op het cijfer der vergoeding voor het medegebruik van het gedeelte Kesteren—Nijmegen te betalen. De wijze van berekening daarvan is volkomen rationeel, maar onverklaarbaar is het dat de Regeering zich reeds bij den aanvang der onderhandelingen zoo goedschiks heeft nedergelegd bij de weigering van de Nederlandsche Spoorweg-Maatschappij om zich tot toepassing van hetzelfde stelsel te verbinden voor het geval dat medegebruik van een harer lijnen ten behoeve eener andere onderneming mogt worden verlangd. Het ontbreken van het beding van reciprociteit maakt op zich zelve de overeenkomst reeds onaannemelijk.

trekken van 1 miljoen, en wellicht nog meer, terwijl bij besteding van den bestaanden toestand en uitbreiding er van tot de lijn Amersfoort—Nijmegen, alleen de zekerheid bestaat dat tot aan het jaar 1900 de hoogst mogelijke rente die onder de gunstigste omstandigheden door de schatkist kan worden genoten  $\text{f}$  500,000 bedraagt, en er geen andere kans is dan dat zelfs dit cijfer niet zal worden bereikt.

## II.

Thans hebben wij ons bezig te houden met het tweede gedeelte van het net der Staatsspoorwegen, verreweg het belangrijkste zoowel door de uitgestrektheid der lijnen, het gewicht voor het binnen- en buitenlandsch verkeer en de hooge ontvangsten van sommige daarvan, als door het aanzienlijke kapitaal daaraan ten koste gelegd.

Niet minder dan 184 miljoen waren tot op 30 Junij 1884 besteed voor den aanleg der Staatsspoorwegen in beheer bij de Exploitatie-maatschappij; daarvan heeft de Staat over 1884 ontvangen  $\text{f}$  1,747,000, terwijl  $\text{f}$  1,800,000 werd noodig geoordeeld voor uitbreiding en onderhoud ten behoeve van het gedeelte der Staatsspoorwegen dat wij thans behandelen. Neemt men echter aan dat ten aanzien der overgenomen lijnen Roozendaal—Breda en Zevenbergen—Esschen de definitieve toestand volgens het tractaat is ingetreden nl. dat de Staat 6 miljoen als aankoopsom heeft betaald, dan wordt het kapitaal in de spoorwegen vastgelegd, met 6 miljoen vergroot.

Voor 190 miljoen is dan  $\text{f}$  1,747,000 of 0,9 pCt. rente ontvangen, welke som echter terstond weder tot uitbreiding en onderhoud moest worden aangewend.

Dat zulk een ontzaggelijk kapitaal voor de schatkist geheel onvruchtbaar blijft, heeft dus twee oorzaken: het geringe bedrag dat de exploitatie oplevert, en de noodzakelijkheid om dit telkens weder tot uitbreiding te besteden. Beiden vereischen eene afzonderlijke behandeling.

De exploitatie van het thans meer dan 1000 kilometers omvattende spoorwegnet is opgedragen aan eene Maatschappij die niet gelijk de Hollandsche, een afzonderlijk eigen spoorwegbezit heeft, maar alleen eenige particuliere spoorwegen, Almelo—Salzbergen, Luik—Limburg, de Nederl. Zuid-Oosterspoorweg, in exploitatie of huur heeft genomen. De grondslag waarop de verhouding tusschen den Staat en die Maatschappij berust, is bij de sedert 1876 in

werking zijnde nieuwe regeling volkomen rationeel nl. eene geheele associatie van belangen, zoodat ook de Staat deelt in de goede en kwade kansen van de exploitatie der particuliere door de Maatschappij gehuurde spoorwegen. In hoofdzaak komt de regeling hierop neder:

De Staat brengt in den spoorweg met alle onroerende aanhoorigheden, de Maatschappij het rollend materieel en alle roerende benoodigdheden.

De Staat preleveert 20 pCt. van de bruto-ontvangsten, doch alleen voor zooverre die op de Staatslijnen zijn verkregen.

Van de netto-ontvangsten (nl. het winst-saldo van de geheele exploitatie der maatschappij), nadat alle kosten en ook de rente en aflossingen van hare leeningen zijn betaald, preleveert de Maatschappij  $4\frac{1}{2}$  pCt. over haar aandeelen-kapitaal.

De winst die daarna mocht overblijven wordt gelijkelijk verdeeld totdat de Maatschappij 5 pCt. over hare aandeelen ontvangt; van wat er dan nog aan winst overblijft ontvangt de Staat  $\frac{1}{3}$  en de Maatschappij  $\frac{2}{3}$ .

De wijze waarop een juist beginsel aldus tot uitvoering werd gebracht, is zeker niet onberispelijk. Maar om billijk te zijn dient men in het oog te houden de omstandigheden waaronder de regeling tot stand kwam.

De Maatschappij had juist in 1875 een wet zien tot stand komen waarbij tal van millioenen werden toegestaan voor den bouw van spoorwegen, waarvan een groot deel beter als stoomtramwegen ware aangelegd; zij was dus bovenal bevreesd dat de Regeering met politieke doeleinden op dien weg voortgaande, haar de exploitatie zou opleggen van tal van improductieve lijnen, en daardoor haar dividend te zeer doen inkrimpen; de Regeering was het daarentegen juist te doen om voor dergelijke lijnen steeds een exploitant te hebben die zich aan die taak niet konde onttrekken.

Vele der gebreken die de thans geldende overeenkomst aankleven zijn ontstaan doordien beide partijen te veel het zwaartepunt op die nieuwe lijnen hebben gelegd.

Ook meende men toen dat  $\frac{1}{3}$  van de overblijvende winst een voldoende prikkel voor de Maatschappij zou zijn om haar uiterste best te doen en dat overigens, ook zonder door eigenbelang daartoe te worden aangezet, de Maatschappij uit plichtbesef het eigendom van den Staat als een goed huisvader zou beheeren.

Die verwachting is later niet verwezenlijkt.

Desniettemin waren de resultaten aanvankelijk niet ongunstig;



reeds in 1876 keerde de Maatschappij ruim 5 pCt. uit en zag haar dividend allengs tot  $5\frac{1}{2}$  in 1882 klimmen, terwijl de Staat, die zich ter wille van een betere regeling aanmerkelijke offers had moeten getroosten en in 1876 slechts f 1,523,000 voor zijn aandeel ontving, in 1879 f 1,863,000 en in 1882 f 2,202,000 genoot.

Maar daarna is de toestand hard achteruitgegaan en begon men de gevolgen der verkeerde regeling te ondervinden, zoodat de Maatschappij in 1884 slechts iets meer dan  $4\frac{1}{2}$  pCt. en de Staat f 1,747,000 uit de opbrengsten trok.

Voor dezen laatsten is de teruggang feitelijk veel sterker dan oppervlakkig zou schijnen, omdat inmiddels het aantal kilometers spoorweg in exploitatie en dus het door den Staat ingebracht kapitaal belangrijk is toegenomen.

In 1879 beliep dit nog maar 136 millioen, en de f 1,863,000 die de schatkist beurde, vertegenwoordigen dus 1.37 pCt.; in 1884 is de rente, gelijk wij zagen, op 0.9 pCt. gevallen, terwijl de bruto opbrengst der Staatsspoorwegen op ruim f 9000 per kilometer is blijven staan, niettegenstaande de toevoeging van verschillende nieuwe, deels minder productieve lijnen. Het prelevement uit de bruto-opbrengsten is vrij wel in verhouding met de uitbreiding van het Staatsspoorweg-net toegenomen.

De vermindering van het aandeel van den Staat is dus ontstaan door het nagenoeg geheel verdwijnen van de winst die er overblijft na aftrek der prelevementen ten behoeve van den Staat en van de Maatschappij. Die overschietende winst, welke in 1879 f 572,000 bedroeg, is in 1884 tot op f 20,000 geslonken! En bijna  $\frac{1}{2}$  van den teruggang komt ten nadeele van den Staat.

Hiermede komt het verkeerde der regeling helder voor den dag.

De Maatschappij is nagenoeg verzekerd onder alle omstandigheden  $4\frac{1}{2}$  à 5 pCt. te maken, maar van wat er door moeite en zorg daarboven door haar wordt verdiend, ontvangt zij slechts  $\frac{1}{2}$ .

Nu is zij blijkbaar dat  $\frac{1}{2}$ , dat voor haar toch nog een niet verwerpelijke bate kon opleveren, allengs uit het oog gaan verliezen, en heeft zij hoe langer hoe meer zich alleen laten leiden door de overweging dat van alle uitgaven en verliezen  $\frac{1}{2}$  door den Staat wordt gedragen.

Vandaar dat de regelen eener gezonde spoorweg-economie, die vroeger bij hare exploitatie voorzaten, gaandeweg zijn ter zijde gesteld, en zij over het geheel in dezelfde fouten is vervallen die wij bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij hebben in het licht gesteld. In sommige opzichten heeft zij die nog sterk overdreven, en aangezien hare finantieele gesteldheid lang niet hetzelfde weder-

standsvermogen heeft als hare Amsterdamsche zuster, is zij op dit oogenblik in een gansch niet benijdenswaardigen toestand gekomen.

Wij zullen, om dit nader toetelichten, wederom vergelijken de jaren 1879 en 1884. Even als bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij, moeten wij de exploitatie van het geheel tot voorwerp van onze beschouwingen maken, omdat ook hier van de onderdeelen geen afzonderlijke rekeningen bestaan, en overigens, gelijk gezegd, de Staat evenzeer bij de finantieele resultaten der particuliere lijnen is betrokken.

In dit vijfjarig tijdvak is echter de uitgestrektheid van het net niet onveranderd gebleven; door het in exploitatie nemen van verschillende door den Staat of aangelegde of gekochte spoorwegen en van den Nederlandschen Zuid-Oosterspoorweg, steeg het aantal kilometers door de Maatschappij beheerd van 1025 tot 1374 kilometers of met 34 pCt.

Over het geheel werd daardoor de toestand der onderneming eer beter dan slechter: onder de nieuwe lijnen bevonden zich o. a. de secties Roosendaal—Breda en Zevenbergen—Esschen, met een geheel ontwikkeld verkeer, en die daarenboven de lang en vurig gewenschte aansluiting der Zeeuwsche lijn met het Zuidernet verwezenlijkten; de lijnen Geldermalsen—Elst en Nijmegen—Venlo, die als verbinding van het Noordernet met het Zuidernet eenige beteekenis hadden, terwijl, wat de overige lijnen aan bruto-opbrengsten minder opbrachten, werd opgewogen door de minder kostbare exploitatie die zij vereischten en door de voeding die zij aan de bestaande zouden geven. Het was dus te verwachten dat die uitbreiding op de gemiddelde ontvangsten geen nadeeligen, op de uitgaven een gunstigen invloed zouden hebben, terwijl in ieder geval de algemeene kosten over zooveel grooter aantal kilometers zich verdeelende, in verhouding lager moesten worden.

Die verwachting werd, wat de ontvangsten betreft, niet beschaamd; van f 8,625 per kilometer in 1879 stegen die zelfs tot f 9,551 in 1882 om daarna terug te loopen op f 8,805 in 1884. Maar de uitgaven, in stede van te verminderen of althans stationnair te blijven, stegen aanhoudend van f 4,078 per kilometer in 1879 tot f 4,842 in 1884, zoodat de exploitatie-coëfficiënt van 47 op 55 pCt. is geklommen!

Ook hier richtten wij de oogen het eerst naar de cijfers der afgelegde trein-kilometers, en dan worden wij allernaangenaamst getroffen door daarin eene vermeerdering van 71 pCt. optemerkken, terwijl de totale ontvangsten slechts met 36 pCt. aangroeiden,

zoodat de bruto-opbrengst per treinkilometer ten slotte op  $\text{f}$  1,20 is gedaald, een cijfer dat bij iederen spoorwegman soortgelijken indruk te weeg brengt als een prijs van  $\text{f}$  7 per pikol bij den Indischen suikerfabrikant, of van  $\text{f}$  0,20 voor de koffij bij den Minister van Finantiën.

Wij hebben voor ons liggen de voortreffelijke Statistiek der Duitsche spoorwegen over het jaar 1882/1883, uitgegeven door het Reichseisenbahnamt; daaruit blijkt ons, dat van de 65 spoorwegondernemingen, met eene gezamenlijke lengte van 34000 kilometers, de gemiddelde opbrengst was  $\text{f}$  2.40 per treinkilometer, dus twee maal zooveel als bij onze Staatsspoorwegen. Slechts enkele kleine lokaalspoorwegen, meerendeels overeenkomende met wat wij bij ons stoomtramwegen zouden noemen, hebben een bruto-ontvangst beneden de  $\text{f}$  1.50 per treinkilometer. Commentaar is overbodig.

Meer dan bij de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij is het aantal persontreinen buiten verhouding tot het verkeer uitgebreid, vooral in de twee laatste jaren, zoodat de gemiddelde opbrengst daarvan tot op  $\text{f}$  0.87 per kilometer is gedaald. Wanneer men nu weet dat tal van treinen voor het internationaal verkeer of op die gedeelten waar een sterk lokaal verkeer is,  $\text{f}$  3 en soms meer per kilometer opbrengen, dan is de onderstelling niet gewaagd dat er vele andere treinen zijn waaraan het publiek zoo weinig behoefte heeft, dat de kosten van trekkracht en personeel niet eens worden gedekt. Een oordeelkundige inkrimping zou de kosten aanzienlijk doen dalen, zonder het verkeer te schaden.

Nog erger is het met den goederendienst gesteld. In vijf jaren tijd is het aantal kilometers daarvoor afgelegd *verdubbeld* om eene meerdere ontvangst van goederen en vee te verkrijgen van slechts 35 pCt. en zulks zonder dat het bereiken van de grens van het trekvermogen der locomotieven daartoe eenige aanleiding kon geven, immers de goederentreinen vervoerden gemiddeld nog geen 100 ton!

Even als bij de Holl. IJzeren Spoorwegmaatschappij had de groote uitzetting van den treindienst verhooging van de jaarlijks te betalen rente ten gevolge, omdat het aantal locomotieven natuurlijk moest worden uitgebreid.

Intusschen beliep die vermeerdering in getal slechts 50 pCt. omdat, dank zij de goede leiding en uitvoering van den dienst der Tractie, het gemiddeld aantal kilometers door iedere locomotief afgelegd van 33,000 tot bijna 37,000 is opgevoerd, een hoog cijfer als men in aanmerking neemt dat het gemiddelde in Duitschland slechts 30.000 bedraagt.

De geldverspilling ten gevolge van te groote weelde in den treindienst kan men bij de Exploitatatie Maatschappij veilig op een half millioen stellen.

Niet alleen wat het aantal treinen betreft, maar ook wat het daarin geplaatst aantal rijtuigen aangaat, heeft men allengs de behoeften van het verkeer bij de Exploitatatie Maatschappij uit het oog verloren. In 1879 waren er in de personen-rijtuigen slechts 19 pCt. der beschikbare zitplaatsen door reizigers bezet, een cijfer dat, vergeleken met Duitschland waar dit ongeveer 25 pCt. bedraagt, reeds laag genoeg is, en aan toont dat aan het publiek meer dan voldoende plaatsruimte werd aangeboden; in 1884 vindt men dit toch nog op 16 pCt. gedaald, zoodat voor iederen reiziger meer dan 6 plaatsen beschikbaar waren.

En dit is geen kleinigheid.

Onnoodig heeft men dus de rijtuigen in 1884 ± 15 pCt. te veel kilometers doen afleggen, en wanneer men nu weet dat algemeen de werkelijke kosten van vervoer op 1 cent per as-kilometer worden gesteld, dan komt men tot de gevolgtrekking dat uit dien hoofde alleen te veel is uitgegeven f 65.000, waarbij dan nog komt de meerdere rente wegens het te groot aantal aangeschafte personen-rijtuigen.

Niet minder dan bij de Holl. IJzeren Spoorweg M<sup>o</sup> heeft de Exploitatatie-Maatschappij de meeste andere uitgaven opgevoerd in veel sterker verhouding dan het spoorwegnet zich heeft uitgebreid of de ontvangsten zijn toegenomen, zijnde ongeveer 35 pCt.

Vele der voornaamste posten van uitgaaf stegen met 50 pCt.

Verscheidene nog meer.

Zoo vinden wij de algemeene kosten van f 58.000 op f 151.000 geklommen; karakteristiek daaronder is het hoofd „Proceskosten” dat van f 4.000 op f 11.000 komt.

Dienst van Weg en Werken. Centraalbureau van f 23.000 op f 46.000, dus verdubbeld.

Dienst der Contrôle. Centraalbureau en op de lijnen, van f 66.000 op f 110.000.

De kosten van het personeel der stations stegen met 70 pCt.

De dienst van Handelszaken op de lijnen kwam van f 29.000 op f 89.000 en is dus bijna verdriedubbeld.

Een bijzonderheid, kenschetsend het beheer der Maatschappij, verdient ook hier vermelding.

De gelden toekomende aan het Vernieuwingsfonds van den Weg der Staatsspoorwegen worden op het Grootboek ingeschreven, voor

zoover zij niet dienen tot aankoop van voorwerpen bestemd om tot vernieuwing te worden gebezigd.

De belegde gelden brengen dus 4 pCt. rente op, zoodat de eisch van een goed beheer medebrengt niet meer te besteden tot aankoop van materialen dan noodig is om behoorlijk in den dienst te kunnen voorzien. Op ultimo December 1883 was voor eene waarde van f 1,546,000 aan materialen aanwezig, waarvan voor een bedrag van f 1,267,000 in den loop van 1884 werd verbruikt, zoodat er nog voor eene waarde van f 280,000 overbleef; dit zou men meenen dat ruim voldoende was, daar bij de tegenwoordige slapte in de industrie, men de bovenbouw-materialen om zoo te zeggen kan geleverd krijgen tegen den dag waarop ze moeten verwerkt worden, zoodat het hebben van grooten voorraad niet noodig is.

Desniettegenstaande is de Maatschappij haren voorraad blijven aanvullen totdat die op 31 December 1884 f 1,602,000 bedroeg.

Neemt men nu aan dat hierdoor slechts één millioen te veel in materialen en te weinig op het Grootboek is vastgezet, dan is daardoor toch f 40,000 aan rente verloren.

Regtstreekschen invloed heeft zulks op de winst- en verlies-rekening niet.

Het geheele rente-verlies komt ten laste van den Staat, aan wien bij het eindigen der concessie het vernieuwingsfonds vervalt. Een geval echter kan zich voordoen, waarin ook de Maatschappij er schade van zou kunnen ondervinden, nl. indien te eeniger tijd het fonds ontoereikend blijkt om daaruit de noodige vernieuwingen te bekostigen en deze dus uit de exploitatiekosten moeten worden gedekt. Alsdan draagt de Maatschappij mede in het verlies.

Dezelfde fout merkt men op ten aanzien van het Vernieuwingsfonds van den bovenbouw voor de vreemde spoorwegen, hoezeer de sommen daarbij uit den aard der zaak veel geringer zijn, maar met dit onderscheid, dat de kans om een deel der kosten van vernieuwing op de exploitatie-rekening te moeten brengen, veel grooter is, en dat het renteverlies bij het eindigen der concessie geheel ten nadeele der Maatschappij komt, wijl alsdan bedoeld fonds haar eigendom blijft.

Dit feit levert een sprekend bewijs op, hoe weinig op de kleintjes wordt gelet, wat toch juist bij een spoorweg een levensvoorwaarde is.

Opdrijving der uitgaven en bovenmatige uitbreiding van haar werkkapitaal kan echter niet alleen de oorzaak zijn dat de finantieele resultaten der exploitatie zoo bedroevend zijn geworden. Het feit dat de opbrengst van het goederenvervoer per ton en per kilometer

in vijf jaar van 3.<sup>00</sup> cent op 2.<sup>00</sup> is gedaald, doet het vermoeden ontstaan dat ook bij deze Maatschappij de concurrentie tegen andere middelen van vervoer is voortgezet tot voorbij de grens waar het vervoer nog eenig voordeel overlaat.

Reeds bij de veel te veel uit het oog verloren spoorweg-enquête is uit verschillende getuigenissen gebleken dat de Exploitatie-maatschappij, in plaats van nieuwe vervoeren in het leven te roepen, een neiging had om door onderbieding der vracht, het verkeer aan anderen te ontnemen, ook al heeft de Maatschappij er zelf geen voordeel bij.

Bij een gewonen spoorweg gaat zulks alleen de Aandeelhouders aan, maar bij deze Maatschappij is het de Staat die het grootste gedeelte van het verlies draagt, en zulk eene concurrentie is in dit geval eene zaak waarbij alle belastingschuldigen betrokken zijn, daar  $\frac{1}{2}$  van het verlies door de schatkist moet worden gedeekt.

Door de tarieven zoodanig te regelen dat aan anderen de vervoeren worden overgelaten waarop niets verdiend of geld toegelegd wordt, zal de netto-winst der exploitatie niet onbelangrijk stijgen.

Het was juist de geleidelijke vermeerdering van dit winstcijfer ten bate van de schatkist, die men door de regeling van 1876 meende gewaarborgd te hebben. De uitkomst heeft echter die illusie doen verdwijnen; noch opdrijving der uitgaven in eene bedenkelijke mate, noch lichtvaardige vrachtsverlagingen, noch, als gevolg van beiden, vermindering der netto-ontvangsten tot een vroeger ondenkbaar geacht peil, zijn door die regeling voorkomen, en zij mag dus als door de ervaring veroordeeld worden beschouwd.

Zij mist de voordeelen eener particuliere exploitatie, nl. den prikkel dien het eigenbelang geeft en eveneens die der Staats-exploitatie: de behartiging van het algemeen belang in plaats van dat van enkelen, en, wat voor de quaestie die ons bezighoudt vooral van gewicht is, den regstreekschen invloed van Regeering en Vertegenwoordiging op het finantieel beheer eener nationale bezitting van 200 millioen.

Is het mogelijk tot eene betere regeling te komen? Op dit oogenblik vermoedelijk niet: de overeenkomst met de Maatschappij kan eerst tegen 1897 worden opgezegd, zoodat alleen bij minnelijke schikking tot een herziening er van kan worden besloten, en dat daartoe tegenwoordig weinig uitzicht bestaat, behoeft niet nader te worden aangetoond. Maar al mocht afdoende verbetering vooreerst niet zijn te verkrijgen, zoo is het o. i. toch zeer wel mogelijk aan de schatkist een eenigzins meer geeveuredigd aandeel in de ont-

vangsten der Staatsspoorwegen te bezorgen. Voorloopig zou men zich tevreden moeten stellen om dat aandeel, dat in 1884 tot op f 1600 per kilometer Staatsspoorweg was gedaald, weder op het cijfer van 1879 nl. f 2200 te brengen; dit zou een vermeerdering geven van 6 ton 's jaars, zoodat het aandeel van den Staat op 2.<sup>4</sup> miljoen komt.

Dit resultaat is in enkele jaren te bereiken: daartoe behoeven de uitgaven niet meer dan tot op ongeveer 50 pCt. te worden ingekrompen, hetgeen blijkens de ervaring zoo hier te lande als elders zeer wel mogelijk is. (\*)

Om daartoe te geraken heeft de Regeering slechts te doen wat ieder particulier zou doen die een groot kapitaal bij contract aan een *derden* in beheer heeft gegeven en over de wijze waarop zijne belangen worden behartigd ontevreden is, nl. binnen de grenzen der macht hem bij het contract gelaten, zooveel mogelijk in de goede richting invloed op het bestuur uitoefenen. In den regel is Staatsinmenging in het spoorwegbeheer niet wenschelijk; waar die noodig is in het algemeen belang, dient die tot de dringende gevallen te worden beperkt. Maar wat hier wordt verlangd, is niet de tusschenkomst van het Gouvernement als drager en uitvoerder van het Staatsgezag, maar eenvoudig als vertegenwoordiger van de belastingschuldigen, als waker voor de belangen der schatkist, als eigenaar van verreweg het grootste gedeelte der spoorwegen, waarover de Exploitatie Maatschappij haren scepter zwaait. Die interventie is op de bepalingen zelve der overeenkomst met de Maatschappij gegrond: daarin toch is bedongen dat aan een Rijkscommissaris en diens Adjunct inzage van alle boeken, toegang tot de bureaux en het archief der Maatschappij en eveneens tot de vergaderingen van het bestuur en van de aandeelhouders met raadgevende stem moet worden verleend. Het denkbeeld was dus blijkbaar dat bij de opgerichte maatschap, waarvan de ééne vennoot het beheer had terwijl de andere het overgrootste gedeelte van het kapitaal aanbracht, voortdurend overleg tusschen beiden plaats had en ook aan den geldschietter een behoorlijke invloed op den gang van zaken zou worden verzekerd en de gelegenheid gelaten om voor zijne belangen te waken. Van daar ook dat de Regeering een orgaan heeft, eendeels om zich aangaande het geheele beheer der Maatschappij, de inrichting van haren dienst en de regeling harer exploitatie te doen inlichten, en anderdeels hare eigene wenschen

(\*) De exploitatiekosten in Duitschland, de kosten van vernieuwing niet inbegrepen, die bij de S. S. uit afzonderlijke fondsen worden bekostigd en dus niet op de exploitatie rekening voorkomen, beliepen in het jaar 1882/83 slechts 46 pCt.

en zienswijze in bijzonderheden aan de Maatschappij te doen kennen. Tot heden is niet gebleken dat de Regeering zich als grootste belanghebbende bij de exploitatie harer spoorwegen ernstig heeft doen gelden; hare rol is veel meer eene lijdelijke geweest, en zulks was tot zekere hoogte te begrijpen zoolang men de illusie koesterde dat het eigenbelang der Maatschappij een voldoende behartiging van de belangen der schatkist waarborgde. Nu de uitkomst heeft geleerd dat juist het overgrootte belang der schatkist bij eene oordeelkundige exploitatie het minder grootte belang der Maatschappij over het hoofd heeft doen zien, dient de Regeering van houding te veranderen en actief op te treden. Zij toone aan welke uitgaven nutteloos, welke organisaties en regelingen te weelderig, welke vrachten te laag zijn; bij iederen nieuwen maatregel, die niet in de goede richting is, waarschuwe zij vooraf en wijze op de gevolgen. Hierdoor zal een ommekeer in het beheer der onderneming waarschijnlijk niet lang uitblijven.

In den Raad van Commissarissen der Maatschappij zetelen voor het meerendeel mannen, even achtbaar om hun karakter als om hunne bekwaamheid, dienaren van den Staat of door het vertrouwen hunner medeburgers geroepen, in ruimen of engen kring hunne belangen te vertegenwoordigen. Wanneer de Regeering hun ernstig en aanhoudend betoogt, hoezeer de Maatschappij op een verkeerden weg is, zullen zij niet wenschen voort te gaan in eene richting, die uitloopt op benadeeling van den Staat, dien zij in andere betrekkingen dienen, en van de belastingschuldigen, waaraan zij op een ander gebied, hunne beste krachten wijden.

Doch mocht onverhoopt de Regeering er niet in slagen, door overreding en zedelijken invloed, het bestuur der onderneming een betere richting te doen inslaan, dan staan haar meer afdoende middelen ten dienste.

Wij hebben aangekoond dat de voornaamste oorzaak van de geringe productiviteit der exploitatie in de laatste jaren, was het te groot aantal treinen.

Welnu, art. 15 der Overeenkomst bepaalt dat vermeerdering van het aantal treinen, waarmede personen worden vervoerd boven dat van vier in iedere richting, een zaak van overleg is tusschen den Minister en de Maatschappij. Wel is waar werd daarmede speciaal beoogd de Maatschappij te beschermen tegen te hooge eischen der Regeering, omdat men zich de mogelijkheid van het omgekeerde toen niet kon voorstellen, maar toch is de redactie van het artikel zoo positief, dat de Regeering er de macht uit ontleent om de



belangen van de schatkist ook tegen de Maatschappij te verdedigen.

Bij het ontwerpen der dienstregelingen heeft de Minister dus de bevoegdheid om de overtollige treinen te doen vervallen.

Dit is reeds veel gewonnen.

Maar hiermede wordt de verspilling bij de regeling der goederentreinen niet voorkomen. Op indirecte wijze kan echter voor de toekomst verbetering worden verkregen. Tot vergrooting van het kapitaal der Maatschappij en tot het aangaan van leeningen is de toestemming des Konings noodig.

De Regeering verleene die niet dan na zich overtuigd te hebben dat er werkelijk meer kapitaal noodig is, en dat met het aanwezige materieel, ook bij rationeele exploitatie, niet meer behoorlijk in den dienst kan worden voorzien. Zij verbindt aan hare goedkeuring tevens de voorwaarde, dat het meerdere kapitaal niet mag worden uitgegeven zonder hare vergunning. Tegenwoordig is het materieel veel te ruim, maar bij de geleidelijke ontwikkeling van het verkeer die zich vooral bij de laatstelijk geopende lijnen laat verwachten, zal de Maatschappij in enkele jaren om zoo te zeggen er in gegroeid zijn, zoodat dan ook als het aantal treinen niet kan worden vermeerderd, de opbrengst per treinkilometer tot een meer normaal cijfer zal terugkeeren.

In andere opzichten is het *veto* der Regeering voldoende om geldverspilling te beletten. Het renteverlies bij de vernieuwingsfondsen kon de Minister voorkomen, daar volgens art. 50 der overeenkomst, door hem telkens het bedrag dat tot aankoop van materialen mag worden aangewend, wordt bepaald. Hierbij lette men slechts op de bestaande behoefte.

Een ander voorbeeld is het gebeurde met de regeling omtrent de stations te Utrecht. Tot op 1 April 1884 deelde de Hollandsche Spoorwegmaatschappij in de kosten van het gemeenschappelijk station Utrecht Staatsspoorwegen; na dien tijd hield dit op, en moest daarentegen de Exploitatie Maatschappij in de kosten van het station Maliebaan dragen. De voordeelen van die nieuwe regeling zijn in een raadselachtigen nevel gehuld, de nadeelen zeer positief en bestaen in een nadeelig verschil ten laste der Maatschappij dat niet ver beneden de f 50,000 's jaars zal blijven. De oorspronkelijke overeenkomst was gesloten met goedkeuring van den Minister, zoodat deze door zijne toestemming tot de wijziging te weigeren, bij machte was, den Staat voor een jaarlijksch verlies van bijna f 40,000 te vrijwaren.

Men ziet dus dat de Regeering niet weerloos tegenover de Maat-

schappij staat, en veel kan doen om, zelfs zonder hare medewerking, de productiviteit der Staatsspoorwegen te verhoogen.

Behalve op den steun der Volksvertegenwoordiging zal zij daarbij ook op dien der aandeelhouders in de Exploitatie Maatschappij mogen rekenen. Immers deze zien thans hunne onderneming tot een toestand gebracht, dien men vroeger bij de bestaande regeling voor niet denkbaar hield. Zij is thans op het punt gekomen dat de regel „van alle verliezen betaalt de Staat  $\frac{2}{3}$ ” niet meer geldt. Het staat te bezien of zij over 1885  $4\frac{1}{2}$  pCt. dividend zullen ontvangen, terwijl de minste tegenspoed of onverwachte teruggang in het verkeer, alleen op de uitkeering der Maatschappij zal terugwerken, die daardoor allicht beneden de 4 pCt. kan dalen.

Gesteld het verkeer met Engeland via Vlissingen kwam te vervallen, een gevaar dat zeer dreigend is geweest, maar gelukkig door het beleid der Stoomvaartmaatschappij Zeeland is afgewend, dan zou de netto ontvangst der Staatsspoorwegen met niet veel minder dan een half miljoen zijn gedaald, en dus het dividend met een paar procent zijn verminderd. Wordt echter een betere richting ingeslagen, dan zal bij het toenemen van de winst voor den Staat, ook die der Maatschappij al spoedig weder op 5 pCt. en daarboven komen. Eerst dan zal de tijd daar zijn om, met uitzicht op goed gevolg, zich bezig te houden met een nieuwe betere regeling, opdat de Staat in de bepalingen zelve eene voldoende waarborg voor eene behoorlijke behartiging zijner belangen vinde, en mitsdien de Regeering minder direct in de exploitatie behoefte in te grijpen.

### III.

Tot dusverre hebben wij alleen den weg aangewezen om voor den Staat ruimer bate uit de spoorwegen te verkrijgen; maar met het oog op een goed beheer onzer Finantiën is dit niet voldoende. Indien de mogelijkheid blijft bestaan dat, al is het ook niet ieder jaar, het grootste gedeelte der ontvangen gelden, terstond weder voor onderhoud of aanleg van nieuwe werken moet worden besteed, kan de opbrengst der Staatsspoorwegen niet anders dan als een toevallige bate worden beschouwd, die dankbaar wordt aangenomen, maar waarop bij het ontwerpen der Staatsbegrotingen in de toekomst niet als een vaste bijdrage mag worden gerekend. De verplichting om sommige kosten van onderhoud te dragen spruit uit de bestaande overeenkomst voort, en dient dus voorloopig wel te worden behouden. Geldelijk is deze verplichting echter niet van veel beteekenis.

Die om de kosten van uitbreiding te betalen is van veel meer belang en zal, als zij gehandhaafd blijft, tengevolge hebben dat het tegenwoordig geslacht steeds zal voortgaan nieuw kapitaal in de spoorwegen te steken ten bate der nakomelingschap, zonder zelf eenig noemenswaardig voordeel van de tot heden reeds bestede kapitalen te genieten. Het is dus dringend noodig hierin wijziging te brengen, en dit kan geschieden door te bedingen dat de kosten van uitbreiding door de Maatschappij worden betaald, of liever voorgeschoten, maar dat de rente en aflossing uit de opbrengsten der exploitatie mogen worden gekweten.

Hoe zal men echter van de Maatschappij wijziging der overeenkomst op dit punt kunnen verkrijgen? De Minister zou eenvoudig kunnen weigeren tot eenige uitbreiding zijne toestemming te verleenen, zoolang te dien aanzien de overeenkomst niet was herzien, want de verplichting tot uitbreiding is niet absoluut. De Minister moet die noodig achten en hij is dus bevoegd te verklaren: „Point de redressement de griefs, point d'extensions.” Dit zou echter een uiterste middel zijn, weinig overeentebrengen met de waardigheid der Regeering zoolang een andere uitweg mogelijk is. En deze bestaat. Men heeft slechts aan de Maatschappij voor het verhoogen van haren rentelast eene compensatie toe te staan waartoe eene betere regeling van het vernieuwingfonds van het rollend materieel gelegenheid geeft. Dit fonds wordt gevormd door een jaarlijksche bijdrage gelijk staande met 4 pCt. van de totale opbrengst: uit hetzelfde mogen alleen worden gekweten de kosten van geheele vernieuwing van locomotieven, rijtuigen, wagens en assen met wielen. De inkomsten van dit fonds zijn buiten verhouding hoog in vergelijking met de uitgaven die er uit moeten gedekt worden, zoodat het voortdurend zal aangroeien: thans bedraagt het reeds 3½ miljoen en het zou ons niet verwonderen, indien het vóór het einde der eeuw 10 miljoen zal hebben bereikt. Een vernieuwingfonds tot zulk een hoogte op te voeren, terwijl daarnevens door geleidelijke aflossing der leeningen, afschrijving op de bezittingen der Maatschappij plaats heeft, is een anomalie, die alleen te verklaren is doordat men bij de redactie der desbetreffende bepaling geen rekenschap heeft gehouden met de wijze waarop locomotieven bij spoorwegen worden behandeld. Vernieuwing door geheele vervanging van de oude machine door eene andere is daarbij uitzondering, gedeeltelijke vernieuwing regel: ongerekend de vervanging van kleinere onderdeelen als stangen, kranen, kleppen enz., die tot het loopend onderhoud behooren, worden

beurtelings de voornaamste onderdeelen als vuurkisten, cilinders, ketels, assen en wielen door nieuwe vervangen, zoodat het kan gebeuren dat na 15 of meer jaren, van het oorspronkelijke werktuig, alleen het raamwerk en het bekleedsel overig zijn, en al het andere wederom geheel nieuw is. Daarom is in bijna alle reglementen op dergelijke vernieuwingsfondsen aangenomen dat de vernieuwing van de belangrijke bepaald aangewezen onderdeelen der locomotieven, ten laste van het fonds worden gebracht. Bij de Staatsspoorwegen heeft men zich, om ons onbekende redenen, tot de assen en wielen bepaald.

Door het wegnemen van die anomalie zou aan de Exploitatie Maatschappij eene vermindering van de kosten van onderhoud worden verzekerd, voldoende opwegende tegen de verplichting om van de kosten van uitbreiding, de rente en afflossing op de exploitatie rekening te brengen. Want het spreekt van zelf dat zoodra de Maatschappij, evenals bij de door haar geëxploiteerde particuliere lijnen, ook bij de Staatsspoorwegen de rente van de uitbreidingskosten moet dragen, hare eischen veel matiger zullen zijn dan tegenwoordig, nu de Staat alle kosten betaalt en zij alleen de voordeelen geniet. Maar dit is een aanbeveling te meer voor de gewijzigde regeling.

Op deze wijze zal de post „kosten van uitbreiding” niet meer op de Staatsbegrooting voorkomen, en de opbrengst uit de Staatsspoorwegen een bron van inkomsten worden, waarop duurzaam valt te rekenen, aan geen andere vermindering onderhevig dan die uit de wisselingen in het verkeer altijd in mindere of meerdere mate zal voortvloeijen.

#### IV.

In de laatste jaren is telkens met meer aandrang de vraag gedaan of het voortbestaan van een afzonderlijk Departement van Waterstaat, Handel en Nijverheid in 's lands belang geraden was te achten, en wel op grond dat de praktische werkzaamheid van dit Departement zich hoofdzakelijk oploste in het doen van steeds meerdere uitgaven. Het kan niet worden ontkend dat de handelingen van de meeste hoofden van dit Departement niet altijd dienstig waren om die opvatting te bestrijden. Intusschen vleien wij ons in het bovenstaande te hebben aangetoond dat voor den Minister van Waterstaat nog een ruim arbeidsveld openligt, waarop hij tot vermeerdering van 's Rijks inkomsten als de meest ijverige bondgenoot van zijn collega van finantiën kan werkzaam zijn. Onze

zeer matig gestelde becijferingen samenvattende komt men tot de slotsom dat de Staatsspoorwegen een jaarlijksche regelmatige bijdrage van 3 miljoen kunnen opleveren, die over eenige jaren tot vier zal stijgen om vóór het einde dezer eeuw het cijfer van 5 miljoen te bereiken of 2 pCt. over het kapitaal, zijnde de rente die in 1859 als minimum werd voorgespiegeld. Dit te verwezenlijken is zeker geen ondankbare taak, al wordt daartoe eene niet altijd aanwezige vastberadenheid en regeerkracht gevorderd. Zij wordt nog aanlokkender, wanneer men bedenkt dat eene finantieel zoo gewichtige hervorming tevens een heilzamen invloed op den algemeenen toestand der spoorwegen in Nederland zal uitoefenen. Dat die tegenwoordig veel te wenschen laat, is overbekend: *bellum omnium contra omnes* geeft daarvan de meest juiste omschrijving. Even als iedere andere oorlog brengt die krijg niets dan verwoesting en schade aan: kapitaals vernietiging, storing in de regelmatige ontwikkeling van het verkeer, opoffering van het algemeen belang aan de vaak wisselende inzichten van deze of gene der oorlogvoerende partijen, geldverspilling op groote schaal. Op een der ziekteverschijnselen hadden wij reeds gelegenheid te wijzen, de concurrentie dermate overdreven dat zij niet meer tot eigen voordeel maar alleen tot afbreuk aan de tegenpartij dient.

Van diezelfde strekking zijn de geheime overeenkomsten om het spoorwegverkeer in Nederland, evenals weleer het koninkrijk Polen te verdeelen; het doel blijft steeds om door ter zijde stelling van een der concurrenten de concurrentie te dooden en te komen tot een toestand van monopolie, zeker niet ten voordeele van het publiek. Trouwens het is het eigenaardige van zulke ongezonde toestanden als wij nu doorleven, dat niet alleen de particuliere belangen der ondernemingen er onder lijden, maar niet minder het algemeen belang.

Wat vroeger zoo hevig en niet ten onrechte aan de Ned. Rhijnspoorwegmaatschappij werd verweten zien wij thans weder op onze Staatsbanen in praktijk gebracht. Ter wille van eenige kilometers meer vracht, worden over de natuurlijke route in belangrijke verkeer doorlopende rijtuigen opgeheven en mogelijke versnelling in den loop der treinen tegengehouden. Om dezelfde reden kwam de voor het postverkeer naar België en Frankrijk zoo belangrijke nachtaansluiting niet tot stand. Wederom hooren wij klagen dat voor het goederenvervoer over sommige richtingen, wagens worden geweigerd, of het verkeer door opzettelijke vertraging en onnoodige overlading bemoeilijkt. Niet lang geleden werden, in strijd met

aangeane overeenkomsten, sinds jaren bestaande aansluitingen tot groot ongerief der reizigers opgeheven en moest daarenboven de schatkist  $\frac{1}{2}$  betalen van de schadevergoeding wegens die onrechtmatige daad bij arbitrale uitspraak toegewezen. En voor weinig weken moest zelfs de sterke arm worden ingeroepen wegens gewelddadig verzet tegen een in het algemeen belang noodige spoorwegaansluiting!

Wij zijn dus allengs gekomen tot Amerikaansche toestanden, waaraan het wenschelijk is zoo spoedig mogelijk een einde te maken.

Daartoe zullen ongetwijfeld medewerken de maatregelen ter versterking van 's Rijks middelen in deze bladzijden aanbevolen. Wanneer de beide grootste spoorwegmaatschappijen niet meer zoo gemakkelijk hare dividenden zullen verdienen, maar daarvoor evenals alle andere nijverheidsondernemingen, met inspanning en overleg moeten werken, zullen zij zich meer met haar eigen bedrijf moeten gaan bezighouden en elkander met rust laten. Spoedig zullen dan de verhoudingen beter worden; de spoorwegen zullen minder uitzien naar gelegenheden om anderen afbreuk te doen en meer het oog vestigen op de belangen die allen gemeenschappelijk zijn; door die eendrachtig te behartigen, vooral tegenover het buitenland dat thans van hunne oneenigheid partij trekt, zullen zij nuttiger werkzaam zijn voor Nederlands handel en nijverheid, dan door elkander in een onvruchtbaren strijd te verzwakken.

Ten slotte dient nog gewezen te worden op de zeer belangrijke staatkundige zijde van het vraagstuk, door ons ter sprake gebracht. Er hebben zich in den laatsten tijd, aangewakkerd door de ongunstige economische toestanden, bewegingen hier te lande voorgedaan, die niet over het hoofd mogen worden gezien. Wellicht zijn het slechts voorbijdrijvende wolken aan onzen anders zoo kalmen socialen hemel; maar het kunnen ook zijn de voorboden van een samenpakkend onweder, dat volgens sommiger voorspelling vóór het einde dezer eeuw tot uitbarsting zal komen. In ieder geval dient met dit teeken des tijds rekening te worden gehouden. Is het bij die toenemende ontevredenheid dan staatkundig, steeds voort te gaan nieuwe lasten op het volk te leggen, en rustig toe te zien dat een ontzaggelijk kapitaal, gemeenschappelijk eigendom van allen, nagenoeg improductief wordt gelaten?

H. VAN DER GOES.

---