



# **De invloed der spoorweg-concurrentie op de Nederlandsche personen-tarieven**

<https://hdl.handle.net/1874/234979>

mm 11616

Br. 1899, I, 36.

**DE INVLOED**  
DER  
**SPOORWEG-CONCURRENTIE**

OP DE  
**Nederlandsche Personen-tarieven**

DOOR  
**Jhr. Mr. H. SMISSAERT**

*Lid der Vereeniging voor de Staathuishoudkunde en  
de Statistiek.*

---

's-GRAVENHAGE  
MOUTON & Co.  
1899.





**DE INVLOED**  
DER  
**SPOORWEG-CONCURRENTIE**

OP DE  
Nederlandsche Personen-tarieven

DOOR

**Jhr. Mr. H. SMISSAERT**

*Lid der Vereeniging voor de Staathuishoudkunde en  
de Statistiek.*

---

's-GRAVENHAGE  
M O U T O N & Co.  
1899.



De belangwekkende „Aanteekeningen naar aanleiding van Mr. W. F. Treub's Preadvies,” door den heer J. L. Cluijsenaer gemaakt, zijn door mij, en zeker niet door mij alleen, met groote belangstelling gelezen. Intusschen vindt men daarin, na beschouwingen over de overeenkomst van 1890 (welke ook voor de H. S. M. gelden), cijfers die, bijna uitsluitend, het vervoer door de S.S. raken en daardoor geen *volledig* beeld geven van wat te dezen opzichte omtrent de Nederlandsche spoorwegmaatschappijen zou kunnen worden meegedeeld. Om alleszins begrijpelijke redenen heeft de heer Cluijsenaer zich onthouden van feiten en cijfers, de H. IJ. S. M. rakende. Dit feit nu, waardoor slechts ten halve het gewenschte licht over de Nederlandsche tarieven opging, heeft bij mij de vraag doen rijzen of aanvulling tot op zekere hoogte niet mogelijk ware. Dergelijke aanvulling scheen te meer gewenscht, omdat eerst daardoor juiste conclusies over ons gansche spoorwegwezen zouden kunnen worden getrokken. Ik heb mitsdien van de directie der H. IJ. S. M. zoodanige gegevens gevraagd, als voor bedoelde aanvulling noodig waren; zij zijn mij welwillend verstrekt en ik heb het voorrecht ze in de volgende bladzijden met mijne daaraan vastgeknoopte beschouwingen aan de leden der Vereeniging voor de Staathuishoudkunde en de Statistiek aan te bieden. Ter elfder ure, ik erken het; maar het plan rijpte eerst na de publicatie van de Aanteekeningen des heeren Cluijsenaer en de uitvoering van mijn voornemen vorderde noodwendig eenigen tijd.

Terwijl in het algemeen zoo voor- als tegenstanders van Staats-exploitatie der spoorwegen het eens zijn over de voordeelen, die de *concentratie* ons heeft gebracht, valt de eenstemmigheid weg, zoodra de gevolgen der *concurrentie* in het debat worden gebracht; dat ook deze ons voordeelen van aanbelang zou hebben bezorgd, wordt met name door mr. Treub betwist. Door hem en door anderen wordt niet ontkend

dat onze *goederen*-tarieven laag zijn (wat dan schier uitsluitend niet aan de onderlinge concurrentie, maar aan de gemeenschappelijke mededinging met de waterwegen wordt toegeschreven). Nu is, daargelaten dat de vraag dus niet over den stand der *goederen*-tarieven gaat, dit punt te ingewikkeld, dan dat ik mij daarin zou willen verdiepen; het blijve aan deskundigen overgelaten, zoo zij het nuttig achten, na te gaan hoeveel op dit gebied toch ook door de *onderlinge* concurrentie der spoorwegen is bereikt.

Het eigenlijke strijdpunt geldt dus hoofdzakelijk de *personen*-tarieven en nu meen ik op grond der mij verstrekte gegevens te mogen komen tot de straks te motiveeren slotsom, dat ook hier de onderlinge mededinging ten bate van het reizend publiek grooten invloed heeft uitgeoefend. Er was, meende ik, reden dit nader in het licht te stellen, niet alleen omdat de drie praeadviseurs tot uiteenlopende conclusies komen, maar ook omdat, naar mij voorkwâm, hun wijze van berekening niet boven alle verdenking verheven scheen.

Wat heeft men, over „personentarieven” sprekend, eigenlijk onder dat woord te verstaan? Is dit enkel de prijs van de spoorwegkaartjes 1ste, 2de en 3de klasse? Of ook de prijs voor heen-reis en retour? Of is het niet veeleer het geheele samenstel van bepalingen omtrent prijs, geldigheidsduur, wijze van uitgifte, wijze van gebruik der verschillende door de maatschappijen uitgegeven vervoerbewijzen voor personen? Is dat laatste de juiste opvatting, dan mag reeds dadelijk gewezen worden op het feit, dat de praeadviseurs beschouwingen geleverd hebben enkel over de *prijzen* en dan nog wel over de prijzen van een der soorten van vervoerbewijzen, de spoorwegkaartjes. Hun beschouwingen over „personentarieven” zijn daardoor onvolledig en reeds daarom zou men het recht hebben ook de juistheid hunner conclusies in deze in twijfel te trekken.

Doch er is meer.

Vooreerst hebben de praeadviseurs ons land, met zijn particuliere exploitatie, vergeleken met Duitschland en België, landen met Staats-exploitatie. Indien, zoo redeneerden zij, onze tarieven lager waren dan die over de grenzen, dan kan men aannemen dat dit *aan de* ten onzent heerschende

*concurrentie* is te danken. — Nu komt mij voor dat in deze redeneering een principieele fout schuilt. Dit blijkt reeds voldoende uit de opmerking van den heer v. d. Wall Bake, dat de tarieven in België daarom lager zouden zijn, wyl „de geheele levens-standaard en ook de salarissen en arbeidsloonen [daar] lager zijn dan hier”, wat dus met onderlinge concurrentie tusschen maatschappijen niets uitstaande heeft.

Het is in het algemeen wel zeker dat bijzondere toestanden in ieder land — als b. v. de uitgebreidheid van een reusachtig net (gelijk in Duitschland) of een zeer groot arbeidersverkeer (als in een industrie-land, gelijk België) factoren zijn, die hun invloed op de personen-tarieven doen gelden. Hetgeen ten overvloede blijkt als men de personentarieven van alle Europeesche Staten vergelijkt; men zal daarbij belangrijke afwijkingen vinden.

Een tweede fout begingen m. i. de H.H. v. d. Wall Bake en Treub door de opbrengst per personen-K.M. naast elkaar te stellen. De heer M. J. B. Bruining heeft in het *Sociaal Weekblad* (van 2 September l.l.) reeds op het foutieve dezer methode de aandacht gevestigd en ik kan dus volstaan met naar het daar gezegde te verwijzen. Maar het onjuiste blijkt ook uit de opgaven zelve der praeadviseurs. Mr. Treub immers komt (p. 106) tot gansch andere conclusies voor 1897 dan de heer v. d. Wall Bake in zijn staatje (pag. 91) voor 1896 en toch zijn in dat ééne jaar de tarieven niet belangrijk veranderd! De heer Bake concludeert: wat het personenvervoer betreft, zijn onze cijfers dus nagenoeg gelijk aan die van Duitschland, Mr. Treub komt tot de slotsom dat bij ons het personenvervoer 32.4 % duurder is dan in Duitschland.

Het gaat inderdaad niet aan uit de opbrengst per personen-K.M. de hoogte van het personen-tarief af te leiden. De opbrengst per personen-K.M. is in Pruisen veel lager, omdat daar het reizen in de bij ons onbekende 4<sup>de</sup> klasse zeer veelvuldig voorkomt.

De praeadviseurs, het aantal personen-K. M. naast elkaar stellende, schijnen echter stilzwijgend te hebben aangenomen dat in de door hen vergeleken landen in proportioneel gelijke mate van de verschillende klassen gebruik werd gemaakt. Toch bestaat die gelijkheid niet en het behoeft wel niet nadrukkelijk

gezegd dat de dus bestaande ongelijkheid natuurlijk grooten invloed heeft op de K. M. opbrengst. Ziehier een staatje over 1897, dat in dit opzicht leerrijk is. Het geeft *in procentcijfers* de verhouding van het aantal afgelegde K. M., der vervoerde personen en der opbrengst van dat vervoer in Pruisen en bij ons over de 3 klassen (en militair) <sup>1)</sup>

Tabel A.

|                            | Afgelegde K.M. |     |      |           | Aantal vervoerde personen. |      |      |           | Opbrengst van het personenvervoer. |      |      |           |
|----------------------------|----------------|-----|------|-----------|----------------------------|------|------|-----------|------------------------------------|------|------|-----------|
|                            | I.             | II. | III. | Militair. | I.                         | II.  | III. | Militair. | I.                                 | II.  | III. | Militair. |
| Pruisische Staatsspoor .   | 2              | 13  | 80   | 5         | 0,5                        | 10   | 88   | 1,5       | 4                                  | 23,6 | 69,4 | 3         |
| N S. M. —<br>S.S. — N.C.S. | 9              | 27  | 60   | 4         | 6                          | 23,5 | 68   | 2,5       | 13,5                               | 33   | 50   | 3,5       |

Men ziet hieruit dat bij ons het vervoer in de eerste en tweede klassen naar verhouding veel belangrijker is dan in Pruisen. Daarom reeds zal dus bij ons de opbrengst per personen K. M. hooger moeten zijn dan in Pruisen, ook al was de eenheidsprijs per K. M. in iedere klasse (het z. g. „barème”) bij ons lager dan ginds <sup>2)</sup>.

De heer Plate is op andere wijze te werk gegaan; hij heeft de barèmes van Duitschland, België en Nederland naast elkaar

<sup>1)</sup> De getallen voor de Pruisische 3de en 4de klassen zijn hier bijeengevoegd.

<sup>2)</sup> Hoewel, gelijk reeds gezegd, Mr. Bruining in het *Sociaal Weekblad* van 2 September terecht heeft aangetoond dat ten deze de redeneering van den heer v. d. Wall Bake en van mr. Treub onjuist was, heeft ook hijzelf een m. i. verkeerde conclusie getrokken of eerder een door hem zelven gewraakte berekening gemaakt. Hij meent n. l. dat men het aantal afgelegde personen-K. M. in iedere klasse met de opbrengst moet vermenigvuldigen en dan de som van die opbrengsteijfers door het totaal der in alle klassen afgelegde K. M. moet deelen om het cijfer te vinden, dat — alle klassen dooreen genomen — per personen-K. M. is ontvangen. Daargelaten de vraag of *deze* methode van vergelijking geheel juist is, komt mij voor dat mr. Bruining de bedoelde vermenigvuldiging en deeling niet heeft tot stand gebracht, maar zelf ook het aantal personen-K. M. op de totaalopbrengst gedeeld heeft.

gesteld ter vergelijking. Was deze methode juist? Zij was zeker minder onjuist dan de vorige, maar zij gaat reeds dadelijk aan dit euvel mank dat hier de tarieven der S. S. als „maszgebend” voor heel ons land worden voorgesteld. Voorts worde opgemerkt — gelijk terecht mr. Bruining in het *Sociaal Weekblad* schreef — dat de heer Plate naast normale tarieven van Pruisen en België één normaal en één abnormaal tarief (dat der kilometer boekjes) van de S. S. gesteld heeft. Maar bovendien gaat een onderlinge vergelijking der verschillende barèmes (en dus ook elke conclusie daaruit) daarom reeds niet op, omdat het beginsel van samenstelling der barèmes van de S. S., van de H. S. M., van Duitschland en van België telkens een gansch ander is. Het S. S. barème loopt bij toeneming van het aantal K. M. vrij sterk af; het H. S. M. barème niet, maar dit is ten aanzien der retourkaarten veel lager dan dat der S. S. Het Belgische barème loopt boven de 40 K. M. af (schoon niet zooveel als bij de S. S.). Het Duitsche is weder constant. In Duitschland heeft men het stelsel van verschillende prijzen voor „snel” en zoogenaamde „personen”-treinen en bovendien nog een extra tarief voor de „D” en de „L”-treinen (de Durchgangs- en de Luxus-züge). Met dit extra-tarief nu moet voor Duitschland veel meer rekening gehouden worden dan voor ons land, omdat ginds het snel verkeer tusschen de meest belangrijke plaatsen meer en meer door deze D.- en L.-treinen wordt bediend. Daarom gaat ook een vergelijking der barèmes niet op. Men zou in elk geval die barème-opgaven zoo volledig mogelijk moeten hebben en daarbij dus moeten vermelden alle bijzondere tarieven voor enkele reis en voor retour, voor sneltreinen en gewone personen-treinen, voor buurt- en concurrentie-verkeer, voor vacantie-kaarten en werkliedenkaarten, binnenlandsche rondreis-biljetten (z. g. „goedkoope uitstapjes”) en van kilometerboekjes. Doch al nam men al deze speciale tarieven daarbij in aanmerking, dan zou men uit die cijfers op zich zelve nog geen antwoord mogen putten op de vraag of in eenig land de personen-tarieven, in hun geheel genomen, hooger of lager zijn dan elders. Men zou n.l. als onmisbaar element voor de waardeering daarbij moeten letten op het min of meer veelvuldig gebruik, dat van elk soort der plaatsbewijzen wordt gemaakt en eerst dan zou men weten welk barème voor zeker land als

feitelijk „maszgebend” mag worden aangenomen. In ons land b. v. is het enkele-reis-barème bij H. S. M. en bij S. S. hoog, doch de H. S. M. heeft een zeer laag retour-barème en de S. S. heeft haar kilometerboekjes. Bij beide maatschappijen zijn de retours een maand geldig. De lage retourprijs en de lange geldigheidsduur zijn oorzaken, waardoor nergens zooveel van retour-biljetten en zoo weinig van enkele reis-biljetten wordt gebruik gemaakt als bij de H. S. M.: over 1898 werden door deze maatschappij 83 pct. retourkaartjes tegen 17 pct. enkele-reis-biljetten uitgegeven. Bij de S. S. staat de zaak weer anders; daar zijn in 1897 niet minder dan ruim het  $\frac{1}{5}$  van het aantal personen-K. M. op kilometerboekjes afgelegd, waardoor natuurlijk de S. S. naar verhouding minder plaatskaartjes uitgeeft. Doch bovendien is op afstanden beneden de ( $\pm$ ) 150 K. M. het S. S.-retour-barème hooger dan dat der H. S. M., zoodat over 1898 het percentage der S. S.-retourkaarten dan ook was 40,1 pct., tegen 50,9 pct. enkele-reis-biljetten. Al dergelijke feiten behooren in aanmerking te worden genomen, waar men barèmes onderling vergelijken gaat. Ook de bepalingen, aan de uitgifte der kaarten of boekjes verbonden, tellen meê. Het kilometerboekje-barème der S. S. is zeker zeer laag, maar men behoort bij de waardeering van dien prijs niet uit het oog te verliezen dat de beperkende voorwaarden, aan het gebruik dezer boekjes verbonden, beletten dat zij onder ieders bereik komen; vooral het derde-klasse publiek beschikt niet altijd over het bedrag, dat noodig is om zich zoodanig boekje aan te schaffen. — Een ander voorbeeld van beperkende bepalingen treft men aan bij de H. S. M., waar de zoogenaamde speciale goedkoope uitstapjes wel tegen het laagst bekende barème worden berekend, doch dan ook slechts geldig zijn in de vacantiemaanden: Juli, Augustus en September.

En nog moet bij dit alles in het oog worden gehouden dat de bij de Nederlandsche maatschappijen geldende barèmes dikwijls een onjuist beeld geven van de hoogte der personentarieven, omdat de concurrentie de beide maatschappijen er toe gebracht heeft voor trajecten, die zij beide (schoon langs verschillende routes) bedienen, veel lagere prijzen in te voeren, dan uit de toepassing der barème-eenheden zouden zijn voortgevloeid. Eén voorbeeld uit vele is het traject Amsterdam—

Zutphen, bij de H. S. M.-route 106 K. M. lang. Dit traject moest volgens het H. S. M.-barème kosten:

| Enkele reis.          |        |        | Retour. |        |        |
|-----------------------|--------|--------|---------|--------|--------|
| I.                    | II.    | III.   | I.      | II.    | III.   |
| f 5.30                | f 4.25 | f 2.65 | f 6.40  | f 5.10 | f 3.20 |
| Maar de prijzen zijn: |        |        |         |        |        |
| f 4.20                | f 3.15 | f 2.10 | f 6.40  | f 5.10 | f 3.20 |

Bij de S. S. (afstand 125 K. M.) eischte het barème deze prijzen:

| Enkele reis.          |        |        | Retour. |        |        |
|-----------------------|--------|--------|---------|--------|--------|
| I.                    | II.    | III.   | I.      | II.    | III.   |
| f 5.50                | f 4.25 | f 2.75 | f 8.25  | f 6.25 | f 4.—  |
| Maar de prijzen zijn: |        |        |         |        |        |
| f 4.20                | f 3.15 | f 2.10 | f 6.40  | f 5.10 | f 3.20 |

Hetzelfde verschijnsel heeft plaats op alle trajecten Amsterdam (Rotterdam)—Twenthe. Voor Rotterdam—Oldenzaal zou b. v. de barème-prijs H. S. M. geweest zijn (voor 197 K. M.):

| Enkele reis.                             |        |        | Retour. |        |        |
|--|--------|--------|---------|--------|--------|
| I.                                       | II.    | III.   | I.      | II.    | III.   |
| f 9.85                                   | f 7.90 | f 4.95 | f 11.85 | f 9.50 | f 5.95 |
| en de S. S.-barème-prijs (195 K.M.):     |        |        |         |        |        |
| f 7.75                                   | f 6.25 | f 4.—  | f 11.50 | f 8.75 | f 5.75 |
| Maar de prijzen zijn (bij H. IJ. S. M.): |        |        |         |        |        |
| f 7.30                                   | f 5.60 | f 3.60 | f 11.05 | f 8.75 | f 5.75 |
| en bij S. S.                             |        |        |         |        |        |
| f 7.20                                   | f 5.45 | f 3.50 | f 10.95 | f 8.20 | f 5.50 |

Reeds merkten wij op dat de graphische voorstelling, door den heer Cluysenaer ter weerlegging der beweringen van mr. Treub gegeven, alleen voor de S. S. (en de N. C. S.) opgaven inhoudt. Wanneer men vraagt hoe op de graphische voorstellingen  $A_1$ ,  $A_2$  en  $A_3$  de overeenkomstige lijnen der H. S. M. zouden loopen, dan moet daarop het volgende worden geantwoord:

*Bijlage A<sub>1</sub>* (Reizigersvrachten 1<sup>ste</sup> klasse).

In de kleine graphiek (afstand 50 K. M.) loopt de lijn voor de enkele reis H. S. M. gelijk met de overeenkomstige van S. S. en N. C. S. De lijn voor retour H. S. M. loopt gelijk met de groene lijn der S. S.- en N. C. S.- kilometerboekjes.

In de groote graphiek zou de lijn voor enkele reis H. S. M. loopen midden tusschen de beide blauwe lijnen der Pruis. S. S. voor sneltreinen enkele reis en personentreinen enkele reis. [Deze lijn, zoo getrokken, zou echter een zeer onjuist beeld van de H. S. M.- enkele- reisvrachten geven, omdat alle trajecten bij H. S. M. van meer dan 100 K. M. (eenige weinige, waaronder Helder- Hoek v. Holland uitgezonderd) concurrentietrajecten zijn, waar òf lagere òf gelijke vrachten als die van S. S. zijn vastgesteld] De retourlijn H. S. M. loopt hier weer gelijk met de lijn der kilometerboekjes van S. S. en N. C. S.

*Bijlage A<sub>2</sub>* (Reizigersvrachten 2<sup>de</sup> klasse).

In de kleine graphiek loopt de lijn voor de enkele reis H. S. M. weer gelijk met de overeenkomstige enkele- reis-lijn S. S. en N. C. S. De retour-lijn H. S. M. valt iets onder de roode lijn der Belgische S. S. (retour).

In de groote graphiek geldt voor de enkele reis H. S. M. hetzelfde als sub A<sub>1</sub> daaromtrent is gezegd. De retour-lijn H. S. M. ligt hier iets boven de groene lijn der S. S.- en N. C. S.- kilometerboekjes (heen en terug).

*Bijlage A<sub>3</sub>*.

In de kleine graphiek geldt wat sub A<sub>1</sub> is gezegd. Idem in de groote graphiek.

Uit deze aanvulling der graphische voorstellingen blijkt dus dat:

De enkele reisvrachten H. S. M. tot 50 K. M. gelijk zijn aan die der S. S. en dat de enkele- reisvrachten H. S. M. boven de 50 K. M. duurder zijn dan die der S. S., doch goedkooper dan de Pruisische S. S., terwijl de retourvrachten H. S. M. gelijk zijn aan de prijs der kilometerboekjes, waarbij men overweegt dat 83 % der door H. S. M. vervoerde personen met retourkaarten reizen.

Op grond van een en ander mag m. i. de conclusie worden gesteld dat de hoogte der feitelijk in de verschillende landen geldende personentarieven niet kan gekend worden door eenvoudig de in elk land geldende barèmes naast elkander te stellen.

In casu was bovendien die barème-opgave onvolledig, terwijl, gelijk wij zagen, op concurrentie-trajecten door de H. S. M. en soms ook door de S. S. van het barème wordt afgeweken (zie het boven opgemerkte over de prijzen Amsterdam—Zutphen en Rotterdam—Oldenzaal).

Op de vraag, waar het hier om gaat: of de concurrentie tusschen de beide groote Nederlandsche spoorwegmaatschappijen tot verlaging der reizigersvrachten geleid heeft, kan alleen een antwoord gevonden worden door de geschiedenis dier personentarieven bij *beide* maatschappijen na te gaan. Dat doende zal men zien dat de concurrentie wel degelijk en in niet geringe mate ten bate van het publiek haar invloed op de personentarieven heeft doen gelden, — „personentarieven” opgevat in den ruimen zin, dien wij in den aanvang onzer beschouwingen aan dat woord hebben gehecht Reeds heeft in zijn Aanteekeningen de heer Cluysenaer ten deele — immers voor de S. S. en de N. C. S. — een en ander uit die geschiedenis meegedeeld (Aanteekeningen, blz. 41 v.) Ter aanvulling volge hier een kort overzicht der verschillende bij de H. S. M. geldende personentarieven.

Wil men inderdaad nagaan of de concurrentie ten onzent op de personentarieven heeft invloed gehad, dan overwege men het navolgende:

Na 1892, toen de S.S. haar differentieel tarief voor haar geheele net had ingevoerd, bleek telken jare meer dat uit een concurrentie-oogpunt haar retourtarif (op afstanden beneden de 100 K.M. of daaromtrent) te hoog was in vergelijking met dat der H. S. M. — In 1895 was de concurrentie zeker niet vreemd aan de invoering der kilometerboekjes, waardoor o.a. verkregen werd dat de prijs der heen- en terugreis (op een kilometerboekje) S.S. gelijk werd met den retourkaartenprijs der H. S. M., zelfs iets lager werd in de 2de klasse. — De H. S. M. had haar „goedkoope uitstapjes”, de S.S. voerde „vakantie-kaarten” in; ook hierbij heeft zeker de concurrentie een woord meegesproken. De H. S. M. volgde daarop met hare „speciale goedkoope uitstapjes” in de vakantie-maanden (Juli, Augustus en September) en vatte het voornemen op om aan hare retourkaarten een langeren geldigheidsduur te geven, een voornemen, dat zeker ook ten deele door aan

de concurrentie ontleende overwegingen werd beheerscht. Men weet dat thans zoowel bij H. S. M. als bij S. S. en N. C. S. die geldigheidsduur op 1 maand is gebracht, welke maatregel niet nalaten kon voor de S.S. nadeelig te werken op de ontvangsten uit kilometerboekjes, gelijk (blijkens het verslag der S.S. over 1898 blz. 16) ook inderdaad het geval is geweest.

Reeds werd er op gewezen dat de H. S. M., alweder ter wille der concurrentie, op trajecten, welke ook door de S.S. doch langs een andere route bediend worden, hare *enkele-reis*-vrachten op grooter afstanden dan 50 K.M. lager gesteld heeft met afwijking van haar eigen vast barème en met overneming van het (voor groote afstanden lager wordend) barème der S.S. Gewezen werd ook reeds op het feit dat de S.S. hetzelfde deed ten aanzien van haar retourprijzen, omdat voor de *retour*-vrachten juist het H. S. M. barème lager was dan het hare. Men herinnere zich de cijfers omtrent de trajecten Amsterdam—Zutphen en Rotterdam—Oldenzaal.

Overweegt men deze vaststaande feiten, dan kan m.i. de daaruit te trekken conclusie wel niet anders luiden dan dat inderdaad ten aanzien der personatarieven de onderlinge concurrentie der beide groote Nederlandsche spoorwegmaatschappijen een belangrijken invloed heeft uitgeoefend en dat daardoor vooral dat gedeelte van ons publiek, dat veel tusschen de wielen zit, in ons land bepaald goedkoop reist.

Beziet men nog eenmaal tabel B en let men op de door ons sub D, E, F, G en H genoemde tarieven, dan ziet men dat de H. S. M., ook buiten het concurrentie-terrein met de S. S. door speciale en mildere tariefsbepalingen het personenvervoer tot grooter ontwikkeling heeft trachten te brengen.

Is haar dit gelukt? Heeft ook zij haar personenvervoer in de laatste jaren zien toenemen? Het antwoord hierop worde gegeven door het hier volgend staatje, een overzicht gevend van het personenvervoer der H. S. M. van 1891—1898. Daaruit zal men zien dat de ontwikkeling van dat vervoer inderdaad van groote beteekenis was.

TABEL B.

## PERSONENTARIEVEN bij de H. IJ. S. M.

| Letters v. h. soort<br>v. plaatsbewijs. | OMSCHRIJVING VAN DE SOORT<br>DER PLAATSBEWIJZEN.   | Datum<br>van<br>invoering.                       | Prijs v. h. plaatsbewijs in <i>centen</i> per afgelegden K.M. |     |                   |  |      |                   | Belangrijkste bijzondere voorwaarden<br>voor den reiziger, aan elk soort van<br>plaatsbewijs verbonden.  |
|---|--|--|---|-----|-------------------|--|------|-------------------|--|
|   |  |  | Enkele Reis, in klasse  |     |                   | Heen en terug, <sup>1)</sup> in klasse |      |                   |  |
|   |  |  | I.  | II. | III.              | I.                                     | II.  | III.              |  |
| <b>A.</b>                               | Gewone plaatskaarten . . . . .<br>Ter vergelijking diene:<br>S.S. <i>gewone plaatskaarten beneden 50 K.M.</i> . . . . .<br><i>dito beneden 100 K.M.</i> . . . . .<br>S.S. <i>Kilometerboekjes</i> . . . . .                    | Vóór 1890.                                       | 5.—   | 4.— | 2.5               | 3.—                                    | 2.4  | 1.5 <sup>1)</sup> | Geldigheidsduur der retours 1 maand. De terugreis mag een <i>onbeperkt</i> aantal malen worden onderbroken.  |
| <b>B.</b>                               | Goedkope uitstapjes . . . . .  | Juli 1891.                                       | —   | —   | —                 | 3.—                                    | 2.25 | 1.5               | Geldigheidsduur 1 maand. De reis mag naar willekeur worden onderbroken. Reis moet minstens 70 K.M. zijn. De plaats v. aanvang is ook die v. h. einde. Terugkeer over zelfde route veroorloofd bij aanvang v. d. reis verkrijgbaar.                   |
| <b>C.</b>                               | Speciaal goedkope uitstapjes . . . . .<br>bij 270 K.M. . . . .<br>" 400 " . . . . .<br>" 600 " . . . . .<br>voor elke 10 K.M. meer . . . . .   | Juli 1898.                                       | Differentieel tarief.   |     |                   | 2.5                                    | 1.87 | 1.25              | Geldigheidsduur 1 maand. Reis moet minstens 270 K.M. zijn. Onderbreking vrij. Plaats v. aanvang moet ook die v. einde zijn. Aanvraag 1 uur vóór de reis. Terugkeer over zelfde route geoorloofd. Alleen verkrijgbaar in Juli, Augustus en September. |
| <b>D.</b>                               | Buurtverkeer retourkaarten (alleen 2de en 3de kl.) . . . . .   | October 1898.                                    | —   | —   | —                 | —                                      | 2.—  | 1.25              | Bestaat op de lijnen in Noord-Holland en Friesland, voorts op de Betuwe-lijn en tusschen Den Haag, Delft—Schiedam, Rotterdam. Deze retours zijn op enkele sneltreinen niet geldig. Geldigheidsduur is dag v. uitgifte.                               |
| <b>E.</b>                               | Retourkaarten voor markttreinen (alleen 3de kl.) . . . . .   | Augustus 1898.                                   | —   | —   | —                 | —                                      | —    | 0.75              | Geldig den dag v. uitgifte. Heenreis met den bepaalden markttrein, terug in alle treinen. Worden alleen uitgegeven voor de markten in Alkmaar, Hoorn, Purmerend en Schagen.  |
| <b>F.</b>                               | Gecombineerde rondreisbiljetten . . . . .  | Juli 1884.                                       | —   | —   | —                 | 3.78                                   | 2.88 | 1.98              | Zoowel voor reizen in binnen- als buitenland, mits 400 K.M. Plaats v. uitgang moet ook plaats v. einde zijn.   |
| <b>G.</b>                               | Gezelschapsbiljetten . . . . .   | Vóór 1890.<br>laatst gewijzigd<br>October 1898.  | 2.5   | 2.— | 1.25              | 2.5                                    | 2.—  | 1.25              | Voor 1e kl minstens 8, voor 2e en 3e kl. minstens 10 personen; aanvraag 1 dag te voren.  |
| <b>H.</b>                               | Werkliedenkaarten . . . . .  | Vóór 1890  | —   | —   | 0.5               | —                                      | —    | 0.5               | Prijs is f 0.60 per 10 K.M., geldig 1 week, gerekend 2 reizen daags over 6 dagen = f 0.05 per reis van 1 K.M.  |
| <b>I.</b>                               | Gezelschapsbiljetten voor samenreizende school- of weeskinderen van 15 jaar of jonger . . . . .<br><br>Voorts bestaan bij de H. S. M. nog abonnementskaarten:<br>a. voor alle lijnen; b. groepenkaarten;<br>c. trajectkaarten. | Vóór 1890.<br>laatst gewijzigd<br>December 1898. | 1.25  | 1.— | 0.62 <sup>5</sup> | 1.25                                   | 1.—  | 0.62 <sup>5</sup> |  |

1) Ter berekening van den prijs van een retourkaart moet men dus *tweemaal* het aantal K.M. der enkele reis met den eenheidsprijs per K.M. vermenigvuldigen.

## Personenvervoer der H. S. M. van 1891—1898.

| JAAR. | Aantal K.M. in exploitatie. | Totaal der vervoerde reizigers. <sup>1)</sup> | Jaarlijksche toenameing v. h. aantal vervoerde personen in pCt. sedert 1891. <sup>2)</sup> | Opbrengst uit het personenvervoer. | Jaarlijksche toenameing der opbrengst v. h. personenvervoer in pCt. sedert 1891. <sup>2)</sup> |
|-------|-----------------------------|---|--|------------------------------------|--|
| 1891  | 1059                        | 10.173.362                                    | —  | f 6.012.318                        | —  |
| 1892  | 1225                        | 12.207.601                                    | 20 pCt.  | „ 6.227.063                        | 3.5 pCt.   |
| 1893  | 1231                        | 12.947.567                                    | 27 pCt.  | „ 6.741.221                        | 12 pCt.  |
| 1894  | 1236                        | 13.476.485                                    | 33 pCt.  | „ 7.076.700                        | 17.5 pCt.  |
| 1895  | 1248                        | 14.482.849                                    | 43 pCt.  | „ 7.466.623                        | 24 pCt.  |
| 1896  | 1253                        | 14.937.330                                    | 47 pCt.  | „ 7.585.017                        | 26 pCt.  |
| 1897  | 1253                        | 15.137.065                                    | 50 pCt.  | „ 7.793.539                        | 29.5 pCt.  |
| 1898  | 1276                        | 16.494.442                                    | 63 pCt.  | „ 8.281.103                        | 38 pCt.  |

<sup>1)</sup> In dit getal zijn inbegrepen de personen, die met retourkaarten, met goedkoope uitstapjes, abonnementskaarten, enz. zijn vervoerd.

<sup>2)</sup> De berekening in procentcijfers is wegens afronding in de eenheden niet geheel nauwkeurig.

TABEL B.

## PERSONENTARIEVEN bij de H. IJ. S. M.

| Letters v. h. soort<br>v. plaatsbewijs. | OMSCHRIJVING VAN DE SOORT<br>DER PLAATSBEWIJZEN.  | Datum<br>van<br>invoering.                       | Prijs v. h. plaatsbewijs in <i>centen</i> per afgelegden K.M. |     |                   |  |      |                   | Belangrijkste bijzondere voorwaarden<br>voor den reiziger, aan elk soort van<br>plaatsbewijs verbonden.  |
|---|---|--|---|-----|-------------------|--|------|-------------------|--|
|   |   |  | Enkele Reis, in klasse  |     |                   | Heen en terug, <sup>1)</sup> in klasse |      |                   |  |
|   |   |  | I.  | II. | III.              | I.                                     | II.  | III.              |  |
| <b>A.</b>                               | Gewone plaatskaarten . . . . .<br>Ter vergelijking diene:<br>S.S. <i>gewone plaatskaarten beneden 50 K.M.</i> . . . . .<br><i>dito beneden 100 K.M.</i> . . . . .<br>S.S. <i>Kilometerboekjes</i> . . . . .   | Vóór 1890.                                       | 5.—   | 4.— | 2.5               | 3.—                                    | 2.4  | 1.5 <sup>1)</sup> | Geldigheidsduur der retours 1 maand. De terugreis mag een <i>onbeperkt</i> aantal malen worden onderbroken.  |
| <b>B.</b>                               | Goedkope uitstapjes . . . . .   | Juli 1891.                                       | —   | —   | —                 | 3.—                                    | 2.25 | 1.5               | Geldigheidsduur 1 maand. De reis mag naar willekeur worden onderbroken. Reis moet minstens 70 K.M. zijn. De plaats v. aanvang is ook die v. h. einde. Terugkeer over zelfde route veroorloofd bij aanvang v. d. reis verkrijgbaar.                   |
| <b>C.</b>                               | Speciaal goedkope uitstapjes . . . . .<br>bij 270 K.M. . . . .<br>" 400 " . . . . .<br>" 600 " . . . . .<br>voor elke 10 K.M. meer . . . . .  | Juli 1898.                                       | Differentieel tarief.   |     |                   | 2.5                                    | 1.87 | 1.25              | Geldigheidsduur 1 maand. Reis moet minstens 270 K.M. zijn. Onderbreking vrij. Plaats v. aanvang moet ook die v. einde zijn. Aanvraag 1 uur vóór de reis. Terugkeer over zelfde route geoorloofd. Alleen verkrijgbaar in Juli, Augustus en September. |
| <b>D.</b>                               | Buurtverkeer retourkaarten (alleen 2de en 3de kl.) . . . . .  | October 1898.                                    | —   | —   | —                 | —                                      | 2.—  | 1.25              | Bestaat op de lijnen in Noord-Holland en Friesland, voorts op de Betuwe-lijn en tusschen Den Haag, Delft—Schiedam, Rotterdam. Deze retours zijn op enkele sneltreinen niet geldig. Geldigheidsduur is dag v. uitgifte.                               |
| <b>E.</b>                               | Retourkaarten voor markttreinen (alleen 3de kl.) . . . . .  | Augustus 1898.                                   | —   | —   | —                 | —                                      | —    | 0.75              | Geldig den dag v. uitgifte. Heenreis met den bepaalden markttrein, terug in alle treinen. Worden alleen uitgegeven voor de markten in Alkmaar, Hoorn, Purmerend en Schagen.  |
| <b>F.</b>                               | Gecombineerde rondreisbiljetten . . . . .   | Juli 1884.                                       | —   | —   | —                 | 3.78                                   | 2.88 | 1.98              | Zoowel voor reizen in binnen- als buitenland, mits 400 K.M. Plaats v. uitgang moet ook plaats v. einde zijn.   |
| <b>G.</b>                               | Gezelschapsbiljetten . . . . .  | Vóór 1890.<br>laatst gewijzigd<br>October 1898.  | 2.5   | 2.— | 1.25              | 2.5                                    | 2.—  | 1.25              | Voor 1e kl minstens 8, voor 2e en 3e kl. minstens 10 personen; aanvraag 1 dag te voren.  |
| <b>H.</b>                               | Werkliedenkaarten . . . . .   | Vóór 1890  | —   | —   | 0.5               | —                                      | —    | 0.5               | Prijs is <i>f</i> 0.60 per 10 K.M., geldig 1 week, gerekend 2 reizen daags over 6 dagen = <i>f</i> 0.05 per reis van 1 K.M.  |
| <b>I.</b>                               | Gezelschapsbiljetten voor samenreizende school- of weeskinderen van 15 jaar of jonger . . . . .<br><br>Voorts bestaan bij de H. S. M. nog abonnementskaarten:<br><i>a.</i> voor alle lijnen; <i>b.</i> groepenkaarten;<br><i>c.</i> trajectkaarten. | Vóór 1890.<br>laatst gewijzigd<br>December 1898. | 1.25  | 1.— | 0.62 <sup>5</sup> | 1.25                                   | 1.—  | 0.62 <sup>5</sup> |  |

<sup>1)</sup> Ter berekening van den prijs van een retourkaart moet men dus *tweemaal* het aantal K.M. der enkele reis met den eenheidsprijs per K.M. vermenigvuldigen.

Een toeneming van het personenvervoer met 63 % in de acht jaren is zeker belangrijk te noemen.

Neemt men bij deze cijfers uit tabel C de door den Heer Cluysenaer (op blz. 42 zijner Aanteekeningen meegedeelde) gegevens omtrent de toeneming van het personenverkeer op S.S. en N. C. S. over 1897, dan ziet men dat sedert 1891 tot op 1897 het verkeer gestegen is

|              |                    |
|--------------|--------------------|
| bij S. S.    | 24 %               |
| bij H. S. M. | 50 %               |
| bij N. C. S. | 70 % <sup>1)</sup> |

Deze conclusie, gelijk men zal opmerken, is wel zoo troostrijk als de berekening van Mr. Treub, volgens wien die toeneming slechts 12<sup>3</sup>/<sub>4</sub> % geweest zou zijn (praeadvies blz. 108).

Wanneer men zich herinnert hoe blijkens het meegedeelde op tabel B juist in 1898 bij H. S. M. speciale goedkope soorten van vervoerbewijzen zijn gecreëerd,<sup>2)</sup> dan ziet men daarvan aanstonds den terugslag in tabel C.: de uitgifte dezer goedkope plaatsbewijzen leidde mede er toe dat de jaarlijksche toeneming sedert 1891 van 50 % in 1897 tot 63 % in 1898 steeg.

Wij veroorloven ons nog ééne opmerking ten aanzien der percentcijfers van tabel C. Sinds 1891 is het *aantal vervoerde personen* met 63 % (in 1898) gestegen; de jaarlijksche *opbrengst uit het personenvervoer* hield met deze sterke rijzing geen gelijken tred, doch bleef daarbij 25 % ten achter. De oorzaak van dit verschijnsel is klaarblijkelijk voor een groot deel te zoeken in het sedert 1891 goedkoper geworden personenvervoer en deze prijsverlagingen hadden zelve weer, gelijk werd aangetoond voornamelijk de onderlinge concurrentie der H. S. M. met S. S. tot oorzaak.

<sup>1)</sup> De overeenkomstige percentcijfers voor 1898 zijn:

|              |       |
|--------------|-------|
| bij S. S.    | 35 %  |
| bij H. S. M. | 63 %  |
| bij N. C. S. | 110 % |

<sup>2)</sup> Zie de letters C, D, E, G en I in tabel B.