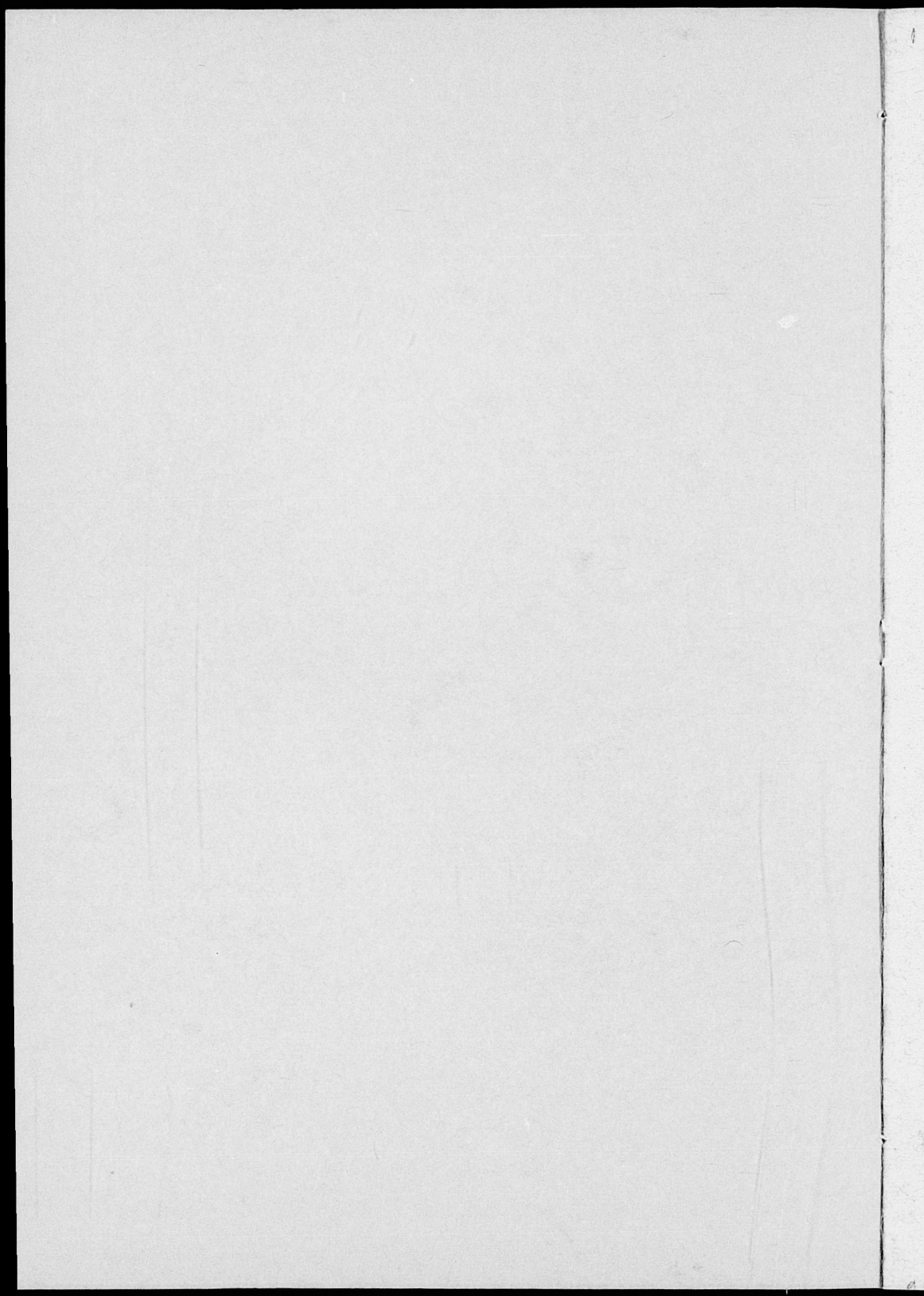


B. 1884, III, 21.



1094 III, 21

N^o. 20
Houttu

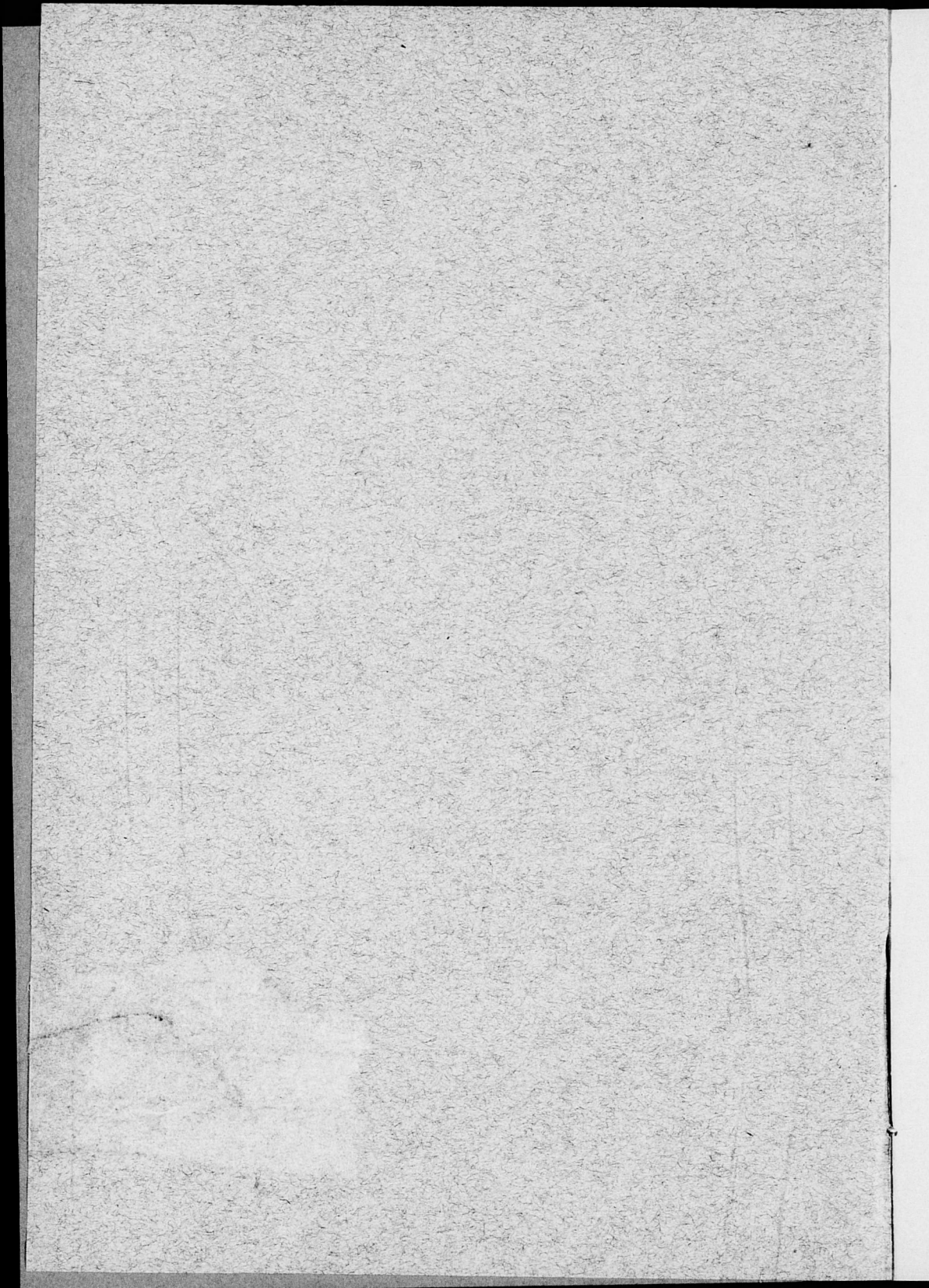
DE REGELING DER EXPLOITATIE

VAN

AMERSFOORT—NIJMEGEN.



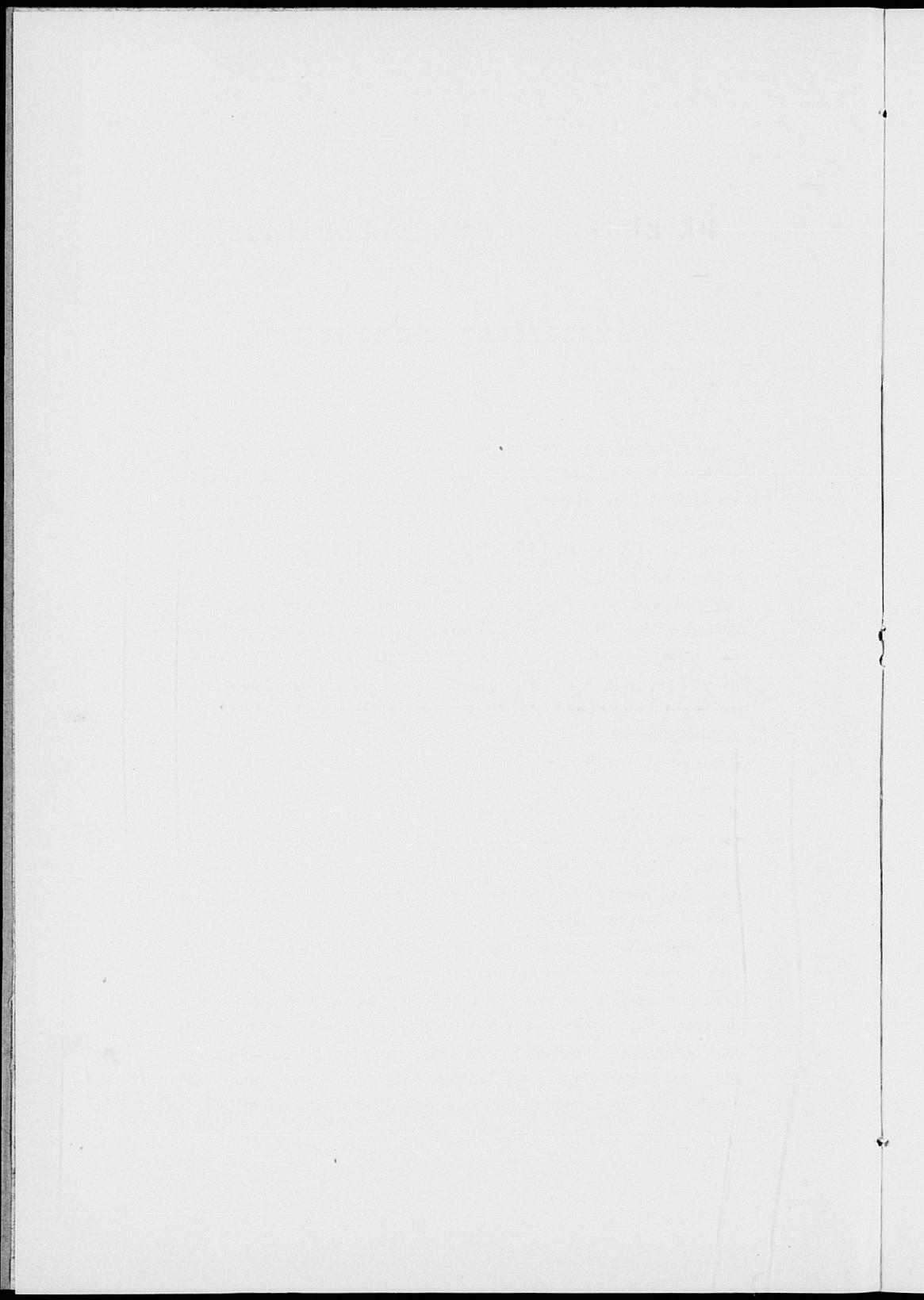
Gedrukt bij GEER. GIUNTA D'ALBANI.



DE REGELING DER EXPLOITATIE

VAN

AMERSFOORT—NIJMEGEN.



DE REGELING DER EXPLOITATIE

VAN

AMERSFOORT—NIJMEGEN.

Toen in het jaar 1875 een voorstel werd ingediend tot den aanleg o. a. van een spoorweg van Amersfoort naar Nijmegen, verschilden de meeningen der deskundigen zeer omtrent de wenschelijkheid en het nut van die lijn, welke, het zij hier herinnerd, door de toenmalige Regeering niet zoozeer ten nutte van het verkeer dan wel als eventueel wapen tegen de exploitatie-maatschappij in de wet was gebragt. Sommigen meenden dat die lijn over Amsterdam een beteren weg naar den Rijn zou geven, waardoor niet alleen eene concurrerende route tegen den Ned. Rhijnspoorweg ontstond, maar nieuw leven en groote ontwikkeling aan het verkeer van de Hoofdstad met Zuid-Duitschland zou worden geschonken. Anderen deelden die gunstige verwachtingen niet en achtten het geene gelukkige gedachte om de kortste verbinding van Amsterdam met Keulen te maken dáár waar *Nederland op zijn smalst* was; daardoor toch werd niet alleen het aandeel van Nederland in de opbrengst van dat verkeer tot het kleinst mogelijk bedrag herleid (een niet gering te schatten nadeel) maar in diezelfde mate de invloed ingekrompen, dien de Nederlandsche spoorwegen op het vaststellen van de tarieven konden uitoefenen, wat bij de toen reeds in Duitschland ontlukende neiging om aan de Duitsche havens gunstiger vrachtprijzen toe te kennen dan aan de vreemden, op den duur het verkeer onzer zeeplaatsen ernstig kon bedreigen. Daartegen werd aangevoerd dat, van Nijmegen uit, de kortste lijn naar Keulen niet over Cleef, maar over Venlo, en dus wel degelijk over een groote uitgestrektheid op

Nederlandsch grondgebied liep; maar deze tegenwerping werd gemakkelijk ontzenuwd door de opmerking dat de aanleg der reeds vroeger ontworpen afkorting Groesbeek—Goch, aan de Cleetsche route terstond het voordeel van den kortsten afstand kon verzekeren, en dat de Deutsche spoorwegadministratie niet ligt prijs zou geven het haar door den aanleg van Amersfoort—Nijmegen geschonken dubbele voorregt om haar finantieel belang te bevorderen door vergrooting van haar aandeel in de opbrengsten van het Amsterdamsche verkeer en om tevens bij de regeling der vrachtprijzen tegenover de Nederlandsche Spoorwegmaatschappijen haar magt te versterken. Deze nadeelen wogen, naar de meening der tegenstanders, ruimschoots op tegen het voordeel voor Amsterdam om eenige kilometers op den afstand naar Keulen te winnen. En wat betreft het in het leven roepen eener concurrerende lijn tegenover de Ned. Rhijnspoorweg Maatschappij, deze bestond reeds via Hilversum—Utrecht—Boxtel—Venlo, en had ook hare heilzame werking al doen gevoelen door de gelijkstelling te veroorzaken der spoorwegvrachten van Amsterdam met die van Rotterdam, terwijl vroeger de eersten, althans voor verschillende artikelen, hooger waren, als een gevolg van het gemis eener ernstige concurrentie te water. De Ned. Rijnspoorwegmaatschappij was het dus onverschillig of de mededingende route hare vervoeren over Nijmegen dan wel over Venlo rigtte; de concurrentie bleef dezelfde. Alleen zou de Staat over een veel korteren afstand de opbrengst van het vervoer genieten, en om daartoe te geraken zich een kapitaaluitgave van ruim 8 millioen moeten getroosten.

Niettegenstaande al deze gewigtige bedenkingen werd de aanleg der lijn bij de Wet vastgesteld.

Sedert zijn er bijna negen jaren verlopen en in dat lang tijdsbestek hebben zich geen omstandigheden voorgedaan die de juistheid van de argumenten van vóór- of tegenstanders kwamen verzwakken of versterken, zoodat, nu het tijdstip der voltooiing nadert, de uitkomsten der exploitatie zullen moeten uitwijzen wie van beiden juist hadden gezien.

I.

Hoe die exploitatie moet worden geregeld, om van de nieuwe lijn al het voordeel te trekken, dat de voorstanders er van verwachten, maakt op dit oogenblik een punt van discussie uit.

Dat de exploitatie van Amsterdam tot aan de grens in ééne hand moet zijn, wordt door allen erkend; maar terwijl sommigen meenen dat de Hollandsche Spoorwegmaatschappij het best in staat zal zijn om die eenheid tot hare volle ontwikkeling te brengen, willen anderen aan de Exploitatiemaatschappij, die in den laatsten tijd reeds een belangrijk aantal kilometers spoorweg heeft geabsorbeerd zonder verzadigd te zijn, en nog steeds begeerige blikken om zich heen werpt zelfs op in wording zijnde of nog ongeboren spoorwegen, ook deze moeilijke taak opdragen.

Argumenten aan het algemeen belang van het verkeer ontleend zijn echter tot dusverre niet aangevoerd ten betooge dat de Exploitatiemaatschappij boven den Hollandschen spoorweg de voorkeur verdiende. Wel is er gewezen op eene omstandigheid die ten gunste van exploitatie door dezen laatsten pleit. De heer Heldring deed in de Kamer van Koophandel te Amsterdam uitkomen, dat er gekozen moest worden tusschen een spoorlijn die er is, en een andere die er niet is, een keus, die weinig twijfel overlaat.

En mogt het al gelukken de Exploitatie-Maatschappij terstond in Amsterdam te brengen, dan zouden er toch jaren verlopen eer zij daar al die verschillende inrigtingen behoorlijk had aangelegd en in gebruik genomen, die noodig zijn om met goed gevolg de concurrentie op te nemen tegen de Ned. Rhijnspoorweg-Maatschappij, met hare uitstekende installaties voor het goederenvervoer, waarmede die van den Staat en van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij de vergelijking, wat gunstige ligging en doelmatigheid betreft, nauwelijks kunnen doorstaan.

Maar nog andere redenen pleiten ten voordeelen van exploitatie door de Hollandsche Spoorwegmaatschappij en wel het allermee-

de eigenaardige persoonlijkheid van beide ondernemingen tusschen wie gekozen moet worden.

Veel meer dan bij eenige andere spoorweg-maatschappij is het belang, ja het bestaan van de Hollandsche spoorweg Maatschappij, met dat van de hoofdstad zamengeweven. Amsterdam is niet alleen het zwaartepunt van haren dienst maar de hoofdbron van haar verkeer. Zonder Amsterdam is de Hollandsche spoorweg Maatschappij niets en zij kan en moet zich dus, in den strijd om het verkeer, met haar volle kracht, met haar onverdeelde aandacht op ontwikkeling van den Amsterdamschen handel toeleggen.

De Exploitatie-Maatschappij kan en mag dit niet doen: aan haar en haar alleen zijn verschillende andere zeer gewichtige belangen toevertrouwd, die in de eerste plaats hare zorgen en toewijding vereischen. In niet minder dan acht provinciën is de bediening van het geheele spoorwegverkeer nagenoeg uitsluitend aan haar opgedragen; het verkeer naar België en Frankrijk waaraan nog zooveel is te verbeteren, kan alleen langs hare lijnen plaats hebben; om van minder belangrijke havens als Dordrecht en Harlingen niet te spreken heeft Rotterdam, voor zoover de handelsinrigtingen aan den linker Maasoever betreft, geen andere directe spoorweg-gemeenschap met het buitenland dan door middel van de Exploitatie-Maatschappij; eindelijk rust op deze de taak, om den prachtigen Vlissingschen haven tot ontwikkeling te brengen, eene taak, waarin zij, volgens sommigen zeer te kort schiet, in ieder geval, behalve voor het personenverkeer, blijkens de tot hiertoe verkregen resultaten, nog geenszins is geslaagd. Die vele zoo gewichtige en zoo verschillende belangen zijn bijna geheel van de Exploitatie-Maatschappij afhankelijk en haar eerste pligt is dus zich op de behartiging daarvan toe te leggen.

Het deelnemen in de concurrentie voor die verkeer, welke reeds door andere spoorwegondernemingen worden bediend, moet voor haar, wil zij hare roeping getrouw blijven, steeds een zaak van onderschikt belang zijn, en geen verdere strekking hebben dan om tegen een mogelijk monopolie te waken. Kortom in dien strijd om het verkeer mag zij geen meer gewigt in de

schaal leggen dan noodig is om het evenwigt te behouden, terwijl de Hollandsche Maatschappij gerechtigd is te trachten den evenaar naar hare zijde te doen overslaan. Van deze laatste is dus een veel meer intensieve exploitatie van de lijn Amsterdam—Duitschland te verwachten, dan waartoe de eerste ooit zou kunnen of mogen overgaan.

Tot nu toe was er steeds sprake van Amsterdam als beginpunt der lijn; het is te hopen dat het altijd zoo zal blijven: maar daaromtrent bestaat geen volstrekte zekerheid. Hoe uitstekend het nieuwe kanaal zich tot dus verre hebbe gehouden, de mogelijkheid dat door ijsgang, eenig gebrek aan de sluizen of andere oorzaken eene stremming in de vaart ontstaat mag men niet uit het oog verliezen. Amsterdam zou tegenwoordig de gemeenschap met de zee niet meer kunnen missen, en dus in zoodanig geval dadelijk zijn toevlugt nemen tot de oude voorhaven aan den Helder, of tot die der toekomst te IJmuiden. Het is overbodig er aan te herinneren hoe groote bezwaren het plotseling overbrengen van een belangrijke goederenbeweging naar eene plaats, welke daarvan gewoonlijk verstoken is, oplevert en welke belemmeringen daaruit ontstaan. Bij doorlopende exploitatie in ééne hand blijven echter die moeilijkheden gelocaliseerd op de plaats van overgang van schip op spoorweg, en de Hollandsche Spoorwegmaatschappij zou dus ter voorziening eenvoudig een gedeelte van haar personeel van Amsterdam naar den Helder te verplaatsen hebben, om van daar uit bijna even snel het vervoer van en naar Duitschland te doen geschieden. Maar als de Exploitatie Maatschappij van af Amsterdam het vervoer moest bewerkstelligen, dan zouden daar ter plaatse nieuwe complicaties, oponthoud en onregelmatigheden ontstaan, door de overgifte over en weder van een groote hoeveelheid goederen en wagens, eene overgifte die onder gewone omstandigheden niet plaats vindt, maar juist door de gewijzigde verhoudingen plotseling noodzakelijk zou worden. Voor het mogelijke geval dat het Kanaal door Holland op zijn smalst tijdelijk onbruikbaar werd, zou het daarom een groot voordeel zijn dat de exploitatie van af de Duitsche grens niet alleen

tot Amsterdam maar ook tot het Nieuwe Diep en IJmuiden in ééne hand zij.

Zeer begrijpelijk is het dan ook dat de overgrootste meerderheid van de Amsterdamsche Kamer van Koophandel de exploitatie van de lijn Amersfoort—Nijmegen aan de Hollandsche Maatschappij wenscht te zien opgedragen.

Dit is ongetwijfeld voor de Amsterdamsche handelsbelangen de aangewezen oplossing.

Daartegen echter zijn of kunnen worden geopperd twee bezwaren welke door een goede regeling dezer aangelegenheid gemakkelijk zijn uit den weg te ruimen, en die dus eene nadere beschouwing verdienen.

Het eerste is dat de finantie belangen van den Staat, als eigenaar der Staatsspoorwegen, meer gebaat zouden worden indien de lijn Amersfoort—Nijmegen in handen kwam van de Exploitatie-Maatschappij, dan wanneer die aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij werd overgegeven. Het tweede is ontleend aan de vrees dat de Exploitatie-Maatschappij daardoor zou belemmerd worden in haar voornemen om hare dienst meer direct in verbinding te brengen met de hoofdstad.

II.

In de tegenwoordige omstandigheden van de schatkist is de eerste bedenking wel ernstige overweging waard.

Indien de lijn Amersfoort—Nijmegen aan de Hollandsche Maatschappij werd gegund op den grondslag der overeenkomst van 3 Junij/3 Julij 1881, gedeeltelijk bekrachtigd bij de wet van 19 December 1882 (Staatsblad n°. 241), zou de Staat daarvoor een huur ontvangen van f 1000 in het eerste jaar, jaarlijks opklimmende met f 200 tot aan het 6de jaar en daarna met f 100 per jaar, tenzij de bruto-opbrengst niet in diezelfde verhouding mogt zijn gestegen.

Minder gemakkelijk kan het aandeel van den Staat worden

berekend als de lijn op de voorwaarden der overeenkomst van 24/25 Mei 1876 aan de Exploitatie-Maatschappij werd overgegeven. Bij benadering kan men er echter toe komen. In 1882 ontving de Staat van de Exploitatie-Maatschappij f 2,202,637 terwijl er gemiddeld 929 kilometers Staatsspoorweg in exploitatie waren die f 9.446.100 bruto opbrengst gaven; het aandeel van den Staat was dus f 2370 per kilometer of 23 % van de bruto ontvangst. Aannemende dat de lijn Amersfoort—Nijmegen f 10.000 per kilometer zal opbrengen, komt men bij toepassing van dit percentage tot f 2300 of f 1300 per kilometer meer dan volgens de overeenkomst, met de Nederlandsche Spoorweg-Maatschappij in het eerste jaar.

Intusschen is het niet denkbaar dat bedoelde overeenkomst, die blijkbaar alleen op het oog had locale lijnen met weinig verkeer, wordt toegepast op een internationale lijn die reeds dadelijk eene opbrengst van $\pm$ f 10,000 per kilometer zal hebben, en daarenboven aan de bestaande lijn Amsterdam—Amersfoort een nagenoeg gelijke toeneming van ontvangsten zal verzekeren. Geen Minister van Waterstaat, onverschillig van welke partij zou tot zoo iets zijn medewerking verleen. Er dient natuurlijk voor Amersfoort—Nijmegen een afzonderlijke regeling te worden gemaakt, om de belangen van den Staat te waarborgen en bij die gelegenheid kan dan gevoegelijk hersteld worden eene fout, zeer ten nadeele van 's Rijks schatkist jaren geleden gemaakt.

Om dit toe te lichten moeten wij meer dan 20 jaren in de geschiedenis van de Nederlandsche Staatsspoorwegen teruggaan.

Bij de wet van 28 Aug. 1860 (Stbl. n^o. 45) werd o. a. besloten tot aanleg voor rekening van den Staat van een spoorweg van Amsterdam naar de Zaanstreek of van Haarlem langs Alkmaar tot het Nieuwediep; de onteigeningswet van 11 Junij 1864 (Stbl. n^o. 75) stelde de eerste der beide genoemde rigtingen vast. De staat moest dientengevolge een station in Amsterdam bouwen, waaraan echter met het oog op het te verwachten verkeer op den Noord-Hollandschen Staatsspoorweg, geen groote eischen behoeften te worden gesteld, en dat vermoedelijk niet meer dan een paar millioen zou hebben gekost. Maar de regee-

ring meende dat het algemeen belang vorderde te Amsterdam een Centraalstation te bouwen, waaraan alle bestaande of nog te maken spoorweglijnen zouden kunnen aansluiten, om doorgaand vervoer mogelijk te maken, en waaraan tevens op uitgebreide schaal handelsinrigtingen konden worden verbonden ten behoeve van het havenverkeer. Hoewel de uitgaven zeer aanzienlijk zouden zijn, kon het denkbeeld niet anders dan toejuiching verdienen, daar de toestand te Amsterdam in vele opzichten allertreurigst was, en alleen de Nederlandsche Rhijnspoorweg-Maatschappij behoorlijke stationsinrigtingen bezat. Die van de Hollandsche Maatschappij buiten de stad gelegen konden op den naam van station naauwelijks aanspraak maken.

Voor deze Maatschappij was het dan ook een uitkomst dat haar de gelegenheid werd gegeven een station te betrekken met het oog op de concurrentie tegen de Ned. Rhijnspoor zooveel beter gelegen, dat de noodige ruimte aanbood, welke in het oude station geheel ontbrak en tevens ontheven te worden van de uiterst kostbare verplichting om ten behoeve van den Oosterspoorweg een nieuw station met alle inrigtingen te bouwen.

Het centraalstation met toebehooren zal na voltooiing den Staat op zeker meer dan 15 millioen komen te staan. Gelijk bekend is dient het grootendeels voor de exploitatie van den Hollandschen en van den Oosterspoorweg, terwijl die van den Noord-Hollandschen spoorweg slechts een hoogst bescheiden plaats inneemt; men zou dus meenen dat de Hollandsche Maatschappij, hetzij in hoofdsom, hetzij als huur een aanzienlijke tegemoetkoming voor het gebruik betaalt. Blijkens de overeenkomsten van 19/26 October 1869 en 11/16 April 1870 betaalt zij en zal zij tijdens den geheelen duur der beide concessiën niet meer betalen dan f 13.000 'sjaars. De aandeelhouders kunnen zeer zeker aan de bestuurders nooit dankbaar genoeg zijn voor de hoogst bekwame wijze waarop zij bij het maken dier overeenkomsten hunne belangen hebben behartigd. Voor die luttele som verkreeg de Maatschappij een kolossaal station te Amsterdam voor hare beide hoofdlijnen, directe aansluiting tusschen deze onderling en met den Noord-Hollandschen Staats-

spoorweg en eene uitstekende verbinding met de groote scheepvaart. Dit waren allen levens-voorwaarden voor den verderen bloei der onderneming en zij zou, ware ten deze de Staat niet tussehenbeide gekomen, daarvoor een uitgaaf van minstens *f* 8 à 10 millioen hebben moeten doen. Het feit zou ongelooflijk schijnen, indien officieele bescheiden het niet hadden bevestigd.

En nu moge men het als een bedenkelijke leemte in ons Staatsbestuur beschouwen, dat zonder magtiging des Konings of goedkeuring der Vertegenwoordiging bij ministerieel besluit over zoo ontzaggelijke kapitalen wordt beschikt en dat terwijl eene subsidie in geld hoe gering ook, alleen bij de Wet kan worden toegestaan, door een Minister een subsidie in werken kan worden verleend tot een bedrag dat het geheele maatschappelijke kapitaal der onderneming overtreft; de Maatschappij heeft deze buitensporige gunst genoten.

Bij gelegenheid der verlenging van de concessie van hare oude lijn Amsterdam—Rotterdam had men op die zaak kunnen terug komen, maar er schijnt toen niet op te zijn gelet. Echter geeft de overeenkomst van 3 Junij/1 Julij 1881 (ten deele bekrachtigd bij de Wet van 19 December 1882, Stbl. n°. 241) een middel aan de hand om tot een behoorlijke regeling te komen, door de bevoegdheid tot naasting aan den Staat toegekend en waarbij de aandeelhouders niet veel meer dan 120 % zouden ontvangen, terwijl de notering thans boven de 150 % is.

Wenschelijker dan dadelijk tot dit middel over te gaan, dat beter als bedreiging bewaard blijft ingeval de Maatschappij zich onwillig mogt betoonen, is eene schikking in der minne, waartoe zich thans de gelegenheid aanbiedt. Gelijk wij boven zagen, kan voor de exploitatie van Amersfoort—Nijmegen, de bestaande overeenkomst met de Hollandsche Maatschappij niet worden toegepast; bij de daarin te maken wijzigingen kunnen de billijke eischen der schatkist tevens tot hun regt komen.

Dit zou kunnen geschieden met behoud van de grondtrekken der tegenwoordige regeling. Er behoeft alleen te worden gestipuleerd dat, wat het station Amsterdam betreft, de Hollandsche Maatschappij, gelijk bijna in alle gemeenschappelijke

stations geschiedt, 4 % 'sjaars betale over dat gedeelte van de aanlegkosten der werken, welke geacht kunnen worden voor de exploitatie harer eigen lijnen te dienen: stelt men dit op $\frac{3}{5}$, dan heeft zij zeker niet te klagen. Voor Amersfoort—Nijmegen zou een vaste huur van f 2000 per jaar en per kilometer kunnen worden bedongen, terwijl, om den Staat ook eenig voordeel te verzekeren van de groote vermeerdering van opbrengst, die de Staatslijn aan de particuliere lijnen aanbrengt, van de winsten boven de 5 % over het maatschappelijk kapitaal, een zeker gedeelte bijv. 20 % in de schatkist zou moeten worden gestort.

Een betere regeling ware die waarbij de grondslagen meer ingrijpend werden gewijzigd en het beginsel van associatie tussen Staat en Maatschappij werd aangenomen. Van de netto ontvangst zou aan de Maatschappij als ondernemer een prelevement van 10 % kunnen worden toegekend en het overige verdeeld in verhouding van de kapitalen door de beide partijen in de gemeenschap gebragt. Het mag echter betwijfeld worden, of in de tegenwoordige omstandigheden, waarin het zoo moeilijk valt iets tot stand te brengen, zoodanige geheel nieuwe regeling tijdig vóór de opening der lijn zou gereed komen.

Dit staat echter vast, op welke wijze men de zaak ook oplosse, dat bij overgifte van de exploitatie van Amersfoort—Nijmegen aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij een jaarlijksche winst van meer dan een half millioen aan de schatkist kan worden verzekerd, hetgeen noch Regeering noch Volksvertegenwoordiging mag verzuimen, nu het noodzakelijk is nieuwe lasten aan de natie op te leggen.

III.

In de Amsterdamsche Kamer van Koophandel is de vrees geuit dat door gunning der besproken Staatslijn aan de Hollandsche Maatschappij de mogelijkheid werd afgesneden om de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen in de hoofdstad te brengen.

Indien het bouwen van den geprojecteerden spoorweg Nijkerk—Amsterdam dientengevolge werd opgegeven, zou dit als een groot voordeel moeten worden beschouwd: immers de beide bestaande wegen kunnen nog voor een verkeer bruikbaar worden gemaakt, oneindig veel grooter dan het tegenwoordige; men vergelijkte slechts wat te dien aanzien in het buitenland geschiedt en dan kan men gerust aannemen dat in deze eeuw een derde spoorwegverbinding van Amsterdam in Z. O. rigting, geheel onnoodig zou zijn. De millioenen daaraan besteed zouden veel nuttiger elders kunnen worden aangewend; zoolang de beide bestaande lijnen niet onvoldoende blijken voor het vervoer moet de aanleg van een derde, als een roekelooze verkwisting van het nationaal vermogen worden beschouwd. Men raadplege daaromtrent de hoogst merkwaardige verklaringen door den heer Staats Forbes voor de Commissie van spoorweg-enquête afgelegd.

Wel moet aan de Exploitatiemaatschappij de toegang tot de hoofdstad worden verzekerd, maar op de wijze, zooals zij zulks reeds lang heeft gewenscht, en die geen groote kapitaaluitgave vordert. In de eerste jaren van haar bestaan heeft de Maatschappij voor dat belang een open oog gehad, en als eerste schrede daartoe een Agentuur te Amsterdam gevestigd. Later in 1872 deed zij een stap verder in die rigting, door een eigen snel-trein tusschen Berlijn en de hoofdstad over den Ned. Rhijnspoorweg te laten loopen. Had zij zich op dien weg kunnen blijven voortbewegen vermoedelijk zoude zij thans reeds het doel hebben bereikt. Maar de nadeelige bepalingen der toenmalige concessie en de noodzakelijkheid om vóór alles op eigen finantieel behoud bedacht te zijn, maakten het haar tot plicht van alle uitgaven die niet onmiddellijk noodig waren, af te zien.

Het duurde tot 1876 eer de nieuwe overeenkomst met den Staat de Maatschappij op vasten bodem bragt, en sedert bleef haar niets anders over dan eene gunstige gelegenheid af te wachten om het oude plan te verwezenlijken. Die gelegenheid deed zich in 1881 voor, toen de Hollandsche Spoorwegmaatschappij met de Regering over verlenging harer concessie onderhandelde; en men zonder veel moeite libre parcours had

kunnen bedingen. Of de Exploitatie-Maatschappij verzuimde daarvan gebruik te maken dan wel of de gespannen verhouding met de Regering, ten gevolge der verschillende door haar aangevangen processen tegen den Staat, hare pogingen deden mislukken, is niet gebleken; in ieder geval de quaestie van het medegebruik werd in de nieuwe overeenkomst niet geregeld.

Thans echter kan de zaak onder de meest gunstige omstandigheden worden opgelost nl. onder die van reciprociteit.

Als geheel onafhankelijke verbinding bestaat de lijn Amersfoort-Nijmegen niet: van af Kesteren valt die te zamen met de lijn Geldermalsen—Elst en Elst—Nijmegen, reeds in beheer bij de Exploitatie-Maatschappij. Aan de Hollandsche Maatschappij moet daarom op dat gedeelte libre parcours voor hare treinen worden verzekerd, en nu ligt het voor de hand daartegenover hetzelfde regt aan den Staatsspoorweg te verleen voor het gedeelte Utrecht—Amsterdam. Beide ondernemingen worden dan geheel op gelijken voet behandeld, de regeling ten behoeve van de eene gemaakt, geldt ook voor de andere; bezwaren die zich in de uitvoering mogten voordoen zullen door beiden worden gevoeld en dus gemakkelijk naar wederzijdsch genoegen uit den weg geruimd worden. Aldus verkrijgt de Exploitatie-Maatschappij den toegang tot Amsterdam op zoo voordeelige voorwaarden, en met zoo groote waarborgen van duur en goede werking, als zij op geen enkele andere wijze had kunnen bereiken. Maar er is meer; is de weg over Hilversum eenmaal voor de treinen van den Staatsspoorweg geopend, dan lijdt het geen twijfel of de concurrerende route via Breukelen zal dezelfde, zoo geen voordeelijker voorwaarden aanbieden, zoodat de Exploitatie-Maatschappij dan steeds de keus zal hebben tusschen twee verschillende wegen.

Amsterdam zal voor het verkeer met den Rhijn over drie onafhankelijke spoorwegen kunnen beschikken nl. over Emmerich, over Nijmegen en over Venlo, die elk over de geheele lengte in handen van een der groote Maatschappijen is.

Uit het bovenstaande mag men afleiden dat er bij de beslissing over de exploitatie van de lijn Amersfoort—Nijmegen meer en gewigtiger belangen op het spel staan dan men aanvankelijk zou meenen, en dat de regeling, wil zij in alle opzichten voldoen, tamelijk omvangrijk dient te wezen. Intusschen vleijen wij ons de hoofdpunten van eene oplossing te hebben aangegeven, die aan de finantieële eischen van den Staat, als eigenaar der Staatsspoorwegen, meer regt doet wedervaren dan tot hiertoe is geschied, die aan de aandeelhouders der Hollandsche Maatschappij door vermeerdering van verkeer, in de toekomst eene vergoeding geeft voor het ontnemen van een gunst, die zij tot heden ten onregte en tot nadeel van de schatkist hebben genoten, die de exploitatie der Staatsspoorwegen met de hoofdstad des Rijks verbindt, en eindelijk aan het spoorwegverkeer van Amsterdam met Duitschland de meest mogelijke kansen van ontwikkeling verzekert.

Moge de Volksvertegenwoordiging, die in spoorwegzaken reeds meer dan eens voor *faits accomplis* werd gesteld, ditmaal tijdig haar gevoelen over die gewigtige zaak doen kennen. Bij de niet gemakkelijke onderhandelingen, die met magtige en invloedrijke maatschappijen moeten worden gevoerd, zal de Regering in die uitspraak een krachtigen steun vinden, die haar niet anders dan welkom kan zijn.

's HAGE, 3 Mei 1884.

MR. H. V. D. G.

P.S. Uit het juist verschenen verslag van de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij blijkt dat zij sedert 1879 in gebreke is gebleven en thans weigert te betalen de bij overeenkomst bedongen luttele huur voor het gebruik der groote werken te Amsterdam, die haar in staat stelde juist in dat tijdvak het dividend van 5.8 geleidelijk op te voeren tot 8 $\frac{0}{10}$!

kunnen bedingen. Of de Exploitatie-Maatschappij verzuimde daarvan gebruik te maken dan wel of de gespannen verhouding met de Regering, ten gevolge der verschillende door haar aangevangen processen tegen den Staat, hare pogingen deden mislukken, is niet gebleken; in ieder geval de quaestie van het medegebruik werd in de nieuwe overeenkomst niet geregeld.

Thans echter kan de zaak onder de meest gunstige omstandigheden worden opgelost nl. onder die van reciprociteit.

Als geheel onafhankelijke verbinding bestaat de lijn Amersfoort-Nijmegen niet: van af Kesteren valt die te zamen met de lijn Geldermalsen—Elst en Elst—Nijmegen, reeds in beheer bij de Exploitatie-Maatschappij. Aan de Hollandsche Maatschappij moet daarom op dat gedeelte libre parcours voor hare treinen worden verzekerd, en nu ligt het voor de hand daartegenover hetzelfde regt aan den Staatsspoorweg te verleenen voor het gedeelte Utrecht—Amsterdam. Beide ondernemingen worden dan geheel op gelijken voet behandeld, de regeling ten behoeve van de eene gemaakt, geldt ook voor de andere; bezwaren die zich in de uitvoering mogten voordoen zullen door beiden worden gevoeld en dus gemakkelijk naar wederzijdsch genoegen uit den weg geruimd worden. Aldus verkrijgt de Exploitatie-Maatschappij den toegang tot Amsterdam op zoo voordeelige voorwaarden, en met zoo groote waarborgen van duur en goede werking, als zij op geen enkele andere wijze had kunnen bereiken. Maar er is meer; is de weg over Hilversum eenmaal voor de treinen van den Staatsspoorweg geopend, dan lijdt het geen twijfel of de concurrerende route via Breukelen zal dezelfde, zoo geen voordeelijker voorwaarden aanbieden, zoodat de Exploitatie-Maatschappij dan steeds de keus zal hebben tusschen twee verschillende wegen.

Amsterdam zal voor het verkeer met den Rhijn over drie onafhankelijke spoorwegen kunnen beschikken nl. over Emmerich, over Nijmegen en over Venlo, die elk over de geheele lengte in handen van een der groote Maatschappijen is.

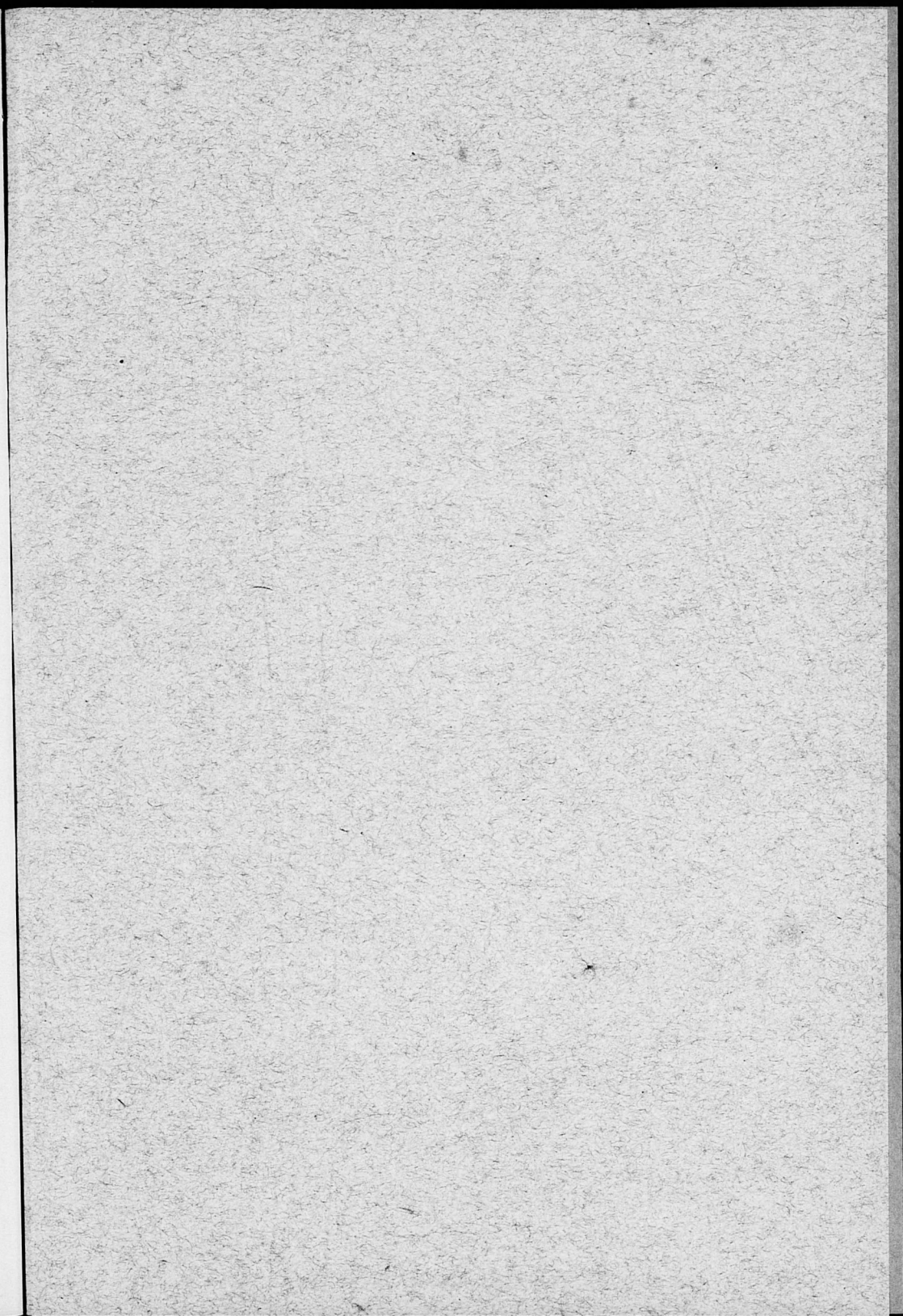
Uit het bovenstaande mag men afleiden dat er bij de beslissing over de exploitatie van de lijn Amersfoort—Nijmegen meer en gewigtiger belangen op het spel staan dan men aanvankelijk zou meenen, en dat de regeling, wil zij in alle opzigten voldoen, tamelijk omvangrijk dient te wezen. Intusschen vleijen wij ons de hoofdpunten van eene oplossing te hebben aangegeven, die aan de finantieële eischen van den Staat, als eigenaar der Staatsspoorwegen, meer regt doet wedervaren dan tot hiertoe is geschied, die aan de aandeelhouders der Hollandsche Maatschappij door vermeerdering van verkeer, in de toekomst eene vergoeding geeft voor het ontnemen van een gunst, die zij tot heden ten onregte en tot nadeel van de schatkist hebben genoten, die de exploitatie der Staatsspoorwegen met de hoofdstad des Rijks verbindt, en eindelijk aan het spoorwegverkeer van Amsterdam met Duitschland de meest mogelijke kansen van ontwikkeling verzekert.

Moge de Volksvertegenwoordiging, die in spoorwegzaken reeds meer dan eens voor *faits accomplis* werd gesteld, ditmaal tijdig haar gevoelen over die gewigtige zaak doen kennen. Bij de niet gemakkelijke onderhandelingen, die met magtige en invloedrijke maatschappijen moeten worden gevoerd, zal de Regering in die uitspraak een krachtigen steun vinden, die haar niet anders dan welkom kan zijn.

's HAGE, 3 Mei 1884.

MR. H. V. D. G.

P.S. Uit het juist verschenen verslag van de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij blijkt dat zij sedert 1879 in gebreke is gebleven en thans weigert te betalen de bij overeenkomst bedongen luttele huur voor het gebruik der groote werken te Amsterdam, die haar in staat stelde juist in dat tijdvak het dividend van 5.8 geleidelijk op te voeren tot 8 0/0!



20
84

