

—

—

Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen.

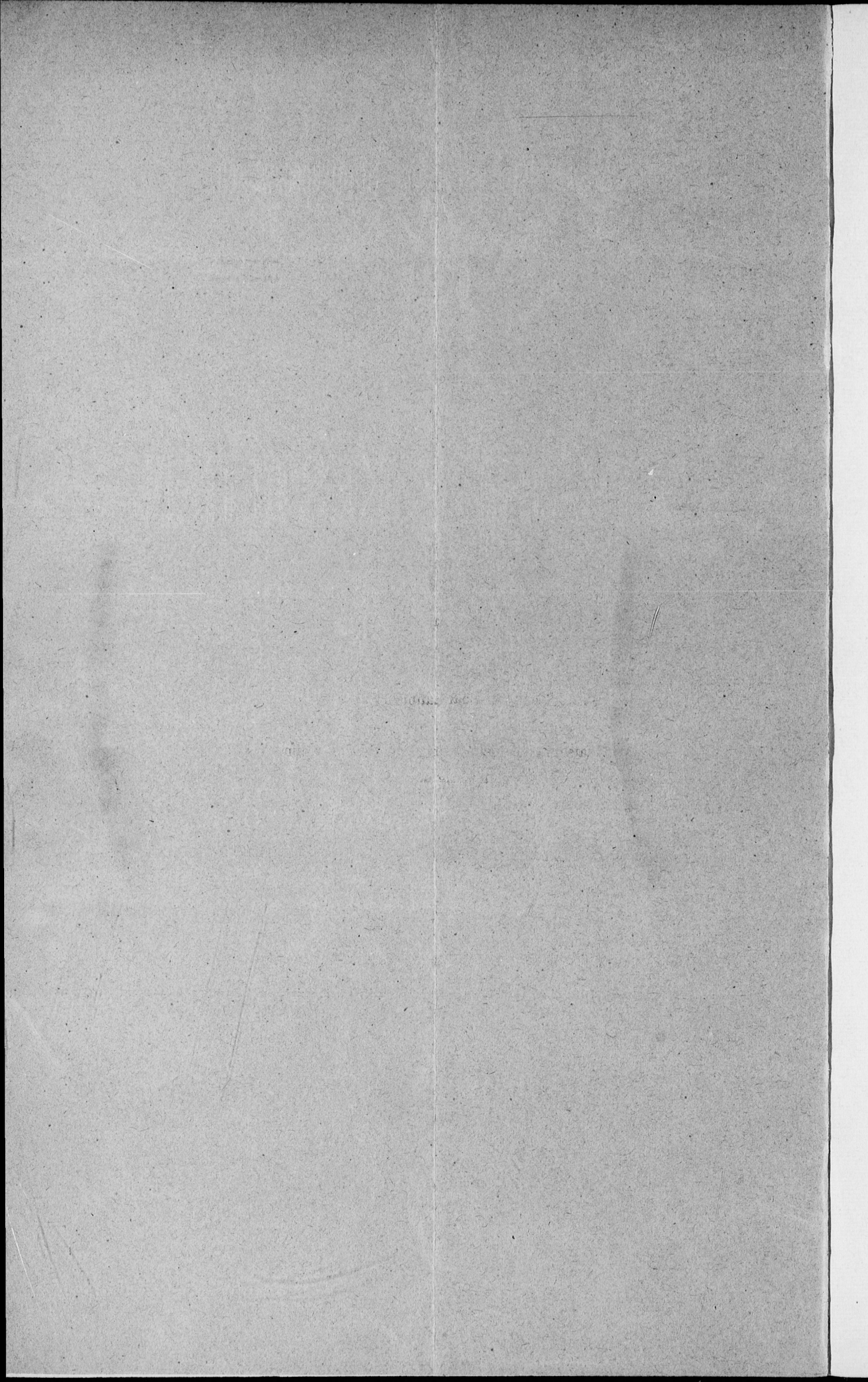
AMERSFOORT—KESTEREN.

ADRES

AAN DE EERSTE KAMER DER
STATEN-GENERAAL.

November 1885.





Aan

de Eerste Kamer der Staten-Generaal.

Geeft met verschuldigden eerbied te kennen:

W. K. M. VROLIK, Directeur-Generaal der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen;

dat hij zich veroorlooft de aandacht der Eerste Kamer te vragen voor de mededeelingen door hem gedaan aan de Tweede Kamer der Staten-Generaal, zoowel in het adres als in de Beschouwingen, bijlage tot dat adres uitmakende, van welk adres hij aan ieder lid der Eerste Kamer een exemplaar aanbiedt.

Hij meent te mogen opmerken, dat in de discussiën in de Tweede Kamer de mededeelingen der Maatschappij niet alleen niet weêrlegd zijn, maar kan zelfs de vrees niet verbergen, dat de eerdere behandeling dan aanvankelijk verwacht werd, en de groote spoed, waarmede het wetsontwerp in de Tweede Kamer is afgedaan, oorzaak zijn geweest, dat de tijd ontbroken heeft om die studie dezer allergewichtigste, voor tal van jaren het geheele spoorwegwezen in Nederland beheerschende aangelegenheid, te maken, als anders het geval zou geweest zijn.

Zoo werden herhaaldelijk de ernstigste bezwaren geuit over de financieële lasten, die op den Staat gelegd zouden worden — de millioenen aan dezen gevraagd, en die de tegenwoordige financieële toestand des lands niet zou veroorloven aan de plannen der Exploitatie-Maatschappij te wijden.

Het is blijkbaar aan allen ontsnapt — en toch is dit duidelijk genoeg in de door de Maatschappij ingediende stukken te lezen — dat de Exploitatie-Maatschappij, noch voor vergoeding, eventueel te betalen aan de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij voor eenig medegebruik, *noch voor de Stations-emplacementen te Amsterdam*, van den Staat een enkel offer, een enkelen penning vraagt *).

*) Pag. 1 der Bijlagen tot het adres aan de 2de Kamer.

Pag. 4 idem, pag. 12 idem, pag. 14 en 15 idem; pagina 7 en 8 van het adres.

De Minister van Financiën gaf in de Tweede Kamer eenige financiële berekeningen, die moesten aantonen, dat het aannemen van het Wetsvoorstel der Regeering voor de schatkist *voordeeliger* was, dan dat der Exploitatie-Maatschappij. Doch hoe zijn die overzichten genaakt — nog daarvan gezwezen zij ook rekenkundig niet geheel juist zijn?

De Minister van Financiën stelt de resultaten, te verkrijgen door de Exploitatie-Maatschappij uit de lijn Amersfoort—Kesteren als *lokaallijntje*, doodlopende in Amersfoort, tegenover die, welke eene exploitatie door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij zou opleveren, wanneer zij, behalve die lijn, tevens verkrijgende runningpower op Kesteren—Nijmegen, in de geheele verbinding Amsterdam—Nijmegen zal bezitten eene *internationale verbinding van de haven Amsterdam met Duitschland!*

Nu zegt de Minister van Financiën wel: «zoolang de lijn (beter gezegd de «Exploitatie-Maatschappij) geen terminus te Amsterdam heeft *en daaraan kan om financiële redenen niet gedacht worden enz.*» maar hij verzuimt eene enkele becijfering over te leggen, waaruit dit zou blijken. Uit de bij de Exploitatie-Maatschappij opgemaakte berekeningen, blijkt dan ook het tegendeel.

De grondslagen dezer berekeningen zijn o. a.:

de aanlegkosten in Amsterdam der goederen-emplacementen, die thans konden worden opgemaakt, sinds over de huur der terreinen overeenstemming was te verkrijgen;

de sommen te betalen voor medegebruik Centraalstation, Handelskade enz. te Amsterdam;

de huur te betalen voor medegebruik Amsterdam—Amersfoort en Utrecht—Hilversum **en wel berekend naar volkomen denzelfden maatstaf**, dien, zoowel de Regeering **als de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij** hebben aangenomen voor de berekening der vergoeding voor medegebruik Kesteren—Nijmegen. De uitslag der becijferingen was, dat niet alleen, zoowel de Maatschappij als haar vennoot de Staat, volkomen zouden gerechtigd zijn om tot Amsterdam door te gaan, maar zelfs dat *beiden niet verantwoord* zouden wezen hiertoe niet over te gaan, ten einde de veel grootere *positieve schade* te ontgaan, voortspruitende uit eene aanneming van dit wetsvoorstel. Dit zeiden wij duidelijk (pag. 8 adres Tweede Kamer).

De ware uitleg van de handelwijze der Regeering is dan ook, dat deze wenscht — niettegenstaande al hare vroegere beloften — de Exploitatie-Maatschappij, *niet* naar de hoofdstad te brengen. Het wachtwoord wordt: *de Staatsspoor nimmer naar de hoofdstad!*

Maar zoolang dit niet door de Kamers, door de publieke opinie, door Amsterdam zelve beaamd is, en dus gelijktijdig uitgemaakt, *dat men de Exploitatie-Maatschappij nimmer in Amsterdam wenscht te laten komen*, dan hebben de becijferingen van den Minister geenerlei practische waarde, maar blijven bij vergelijking van *gelijksoortige* omstandigheden: Amsterdam—Amersfoort—Kesteren—Nijmegen in één hand geëxploiteerd door de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, tegenover Amsterdam—Amersfoort—Kesteren—Nijmegen in één hand, geëxploiteerd door de Exploitatie-Maatschappij, geheel intact de becijferingen op pag. 8 van het adres aan de Tweede Kamer te vinden, en blijft onaange-

vochten, dat het aannemen van het wets-voorstel der Regeering aan de schatkist te staan komt, op een jaarlijksch *verlies van een halve ton* *).

Het zal de Eerste Kamer zeker treffen, hoezeer in de discussien in de Tweede Kamer, voorstellingen gegeven zijn van de schrikwekkende gevolgen van het komen der Exploitatie-Maatschappij te Amsterdam, nog wel toegelicht door het wijzen op hetgeen thans gebeurd te Rotterdam, die juist doordien zij zoo absoluut strijdig zijn met wat in Rotterdam werkelijk voorvalt, door eene eenvoudige kennismeming der feiten zouden weêr-legd zijn.

Wel verre dat Rotterdam het gevaar zou aantoonen voor den handel van het samen zijn der drie spoorwegen aldaar, kunnen de afgevaardigden uit die plaats getuigen: dat sedert het komen der Exploitatie-Maatschappij te Rotterdam, het quantum goederen door de Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij vervoerd, eerder grooter dan minder is geworden, niettegenstaande de Exploitatie-Maatschappij minstens evenveel bekwam en de waterroute sterker in vervoer toenam dan ooit. En zulks niettegenstaande de zeer merkbare stagnatie van zaken in de laatste jaren. **)

De Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij heeft evenzeer reeds een zeer belangrijk verkeer. Doch niet regtstreeks in aanraking met de rivier, is het streven dier Maatschappij steeds geweest, zich nog veel directer met Rotterdam te verbinden; de bevrediging van dit streven der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij was niet alleen het onderwerp van zeer gewichtige onderhandelingen met de Exploitatie-Maatschappij, maar de plannen eener verbinding van den Hollandschen IJzeren Spoorweg door den Coolpolder met de rivier en langs de kaden op den noordelijken oever, zijn reeds meermalen niet alleen ernstig ter sprake gebracht, maar kunnen niet anders dan deel uitmaken van de uitbreidingsplannen als deze een vasten vorm zullen aangenomen hebben.

Er is nog meer. Uit het juist dezer dagen in de Kamer van Koophandel te Rotterdam besprokene blijkt, dat de aanleg der lijn naar den Hoek van Holland zoodanig zal geschieden, dat deze zooveel mogelijk langs en in aanraking met de rivier blijft. Deze op Staatskosten aan te leggen lijn is wederom voor de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij weggelegd †). De toekomst zal dus wezen bij aanneming van dit wetsvoorstel:

de Hollandschen IJzeren Spoorweg-Maatschappij, meesteres van de Handelskade,

*) De Minister van Financiën legt, tot staving zijner becijferingen, der Maatschappij beweringen in de pen, die zij nimmer heeft nedergeschreven. De Minister zeide: „nu schrijft de heer VROLIK op bladzijde 6 van zijn gedrukt „adres, dat de geheele opbrengst van het verkeer over den Staatsspoorweg tusschen Amsterdam en Duitschland in de „richting Venlo—Nijmegen allengs verminderd is en in 1882 f 90.000 bedroeg;” leest men nu evenwel pag. 6 dan zal men zien dat die f 90.000 slechts een der elementen van schade is, en dat dus de Minister niet op die f 90.000 maar op twee à drie ton verlies van **bruto**-ontvangsten moet bedacht zijn.

**) De Nederlandsche Rijnspoorweg-Maatschappij is dus — in plaats van «dood» zooals in de Tweede Kamer verhaald werd — volkomen *levend*. Dat zij echter niet tevens «heel wel» is, ligt niet aan de concurrentie der Exploitatie-Maatschappij, maar aan geheel andere oorzaken, door den heer R. VAN DEN WALL BAKE ontvouwd in het November nummer van de Economist.

†) Overeenkomst tusschen den Staat en de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij, bekrachtigd door de wet van 19 December 1882 (Staatsblad 241).

van de petroleumhaven en houthaven, van de nieuwe vaart, van de rietlanden, van het Centraalstation te Amsterdam en bovendien van IJmuiden, voorhaven van Amsterdam,

zal in Rotterdam verkrijgen:

de verbinding met het beste gedeelte der stroomafwaarts liggende kaden en bovendien de lijn naar den Hoek van Holland, voorhaven van Rotterdam;

de Nederlandsche Rijnspoorweg is uitstekend ingericht, zoowel te Rotterdam, als te Amsterdam;

de Staatsspoorwegen hebben Feijenoord, eene gebrekkige inrichting op den linkeroever van de Maas, ver van het centrum der stad gelegen, en waarheen de verhoogde sleep- en laadloonen het vervoer langen tijd ten zeerste bemoeielijkten.

en worden door eene aanneming van dit wetsontwerp *voor goed gebannen uit Amsterdam.*

De Exploitatie-Maatschappij — wel verre van de oppermachtige, ieder en alles aanvallende Maatschappij te zijn, waarvoor zeer geïnteresseerde partijen haar zoo gaarne zouden laten doorgaan, is *feitelijk* de zwakste. Hoe moedig zij ook èn tegen dat Antwerpen, waarnaar men in de Tweede Kamer haar beschuldigde de goederen te zullen afleiden! — èn tegen de machtige oostelijke bureu de concurrentie opgenomen hebbe of pal gestaan voor onze Nederlandsche havens *) — hoeveel zij zich ook hebbe ingespannen om Nederland met eene uitstekende dienstregeling en de daarvoor onmisbare verbindingen met Amsterdam, te begiftigen — het oogenblik is daar, waarop zij moet vragen den steun te erlangen, die haar onmisbaar is om te kunnen volhouden.

Wel verre, dat waar zou wezen, dat de Exploitatie-Maatschappij: «met 's lands geld» de concurrentie drijft tegen hare medestanders, werd terecht in de nieuwe Rotterdamsche courant van 14 Oct. jl. aangetoond, dat de Exploitatie-Maatschappij veel eerder en veel sterker wordt getroffen door «geldverspilling» dan de Staat. Er is echter veel meer. Voor de «machtige» Exploitatie-Maatschappij is door het prelevement van den Staat iedere gulden slechts tachtig centen. Zij kan dus veel moeilijker dan eenig harer concurrenten den strijd opnemen en des te minder, wijl geene Maatschappij zoodanige verdere lasten te dragen heeft. **Een derde** van het haar ter exploitatie overgegeven Staats-

*) Opzegging der Transitietarieven in 1880.

Einde 1880 waren te Keulen ambtenaren der verschillende Spoorweg-Maatschappijen bezig aan de omwerking van de transitietarieven van Duitschland naar Nederlandsche havens en vice-versa. Op 31 December vernamen plotseling de Nederlandsche Maatschappijen, dat de Pruisische Minister terug kwam op zijne toezegging tot het maken dier tarieven. Op 1 Januari zouden zich dus de Nederlandsche havens voor een belangrijk deel van het Duitsch verkeer zonder bruikbare tarieven hebben bevonden. Onmiddellijk voerde de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen voor Rotterdam en Vlissingen *gelijke* tarieven tot Venlo in, waardoor bij omexpedieering in Venlo het vervoer per spoorweg mogelijk bleef. — Dit koste haar natuurlijk eene belangrijke prijsverlaging.

Eerst twee jaren later stemden de Deutsche naburen weder toe in het maken van rechtstreekse *bruikbare* tarieven. Zeer zeker zou in dergelijke gevallen de Staatsspoorweg-Maatschappij niet aarzelen voor Amsterdam—Kesteren—Nijmegen—Venlo (165 kilometers) hetzelfde te doen, wat zij deed voor Rotterdam—Venlo (175 tarief-kilometers 160 kilom. werkelijke afstand) en voor Vlissingen—Venlo (210 kilom.)

spoorwegnet levert jaarlijks verlies op, en wel verre van de «dolle» concurrentie op haar geweten te hebben — laat zij deze reeds dikwerf aan de bureu over *).

De Exploitatie-Maatschappij *kan*, zonder hulp, op den duur hare plaats in het Nederlandsche Spoorwegwezen niet handhaven. Zij zal hare breede opvatting van zaken moeten opgeven — zij is nu eenmaal reeds de zwakste — en wordt iederen dag meer getroffen.

Is dit in 's lands belang, of uitsluitend in dat der Hollandsche IJzeren- en Nederlandsche Rijn-Spoorwegmaatschappijen, wier belangen hier hand aan hand gaan?

Wij laten de beantwoording dier vraag gerust aan uwe Vergadering over.

Nog eene opmerking zij geoorloofd.

Het aanhangig wetsvoorstel is een eerste stap op een allergevaarlijksten weg, het scheppen van speciale wetten voor speciale gevallen. Het is overbodig. De wet van 9 April 1875, artikel 5, regelt *volkomen*, wat hier wordt verlangd. Het eenige onderscheid is, dat volgens de wet van 1875, de *rechter* schadeloosstelling voor het medegebruik van Nijmegen—Kesteren zou bepaald hebben, dit wetje daarentegen *onttrekt* de Exploitatie-Maatschappij aan haren natuurlijken rechter, om haar te plaatsen tegenover een accoord, getroffen tusschen den Minister van Waterstaat en de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij.

Wij zwijgen hier over de zedelijke waarde van dat accoord. Hierover spreekt het adres aan de Tweede Kamer duidelijk genoeg. Hier zij alleen nog geconstateerd dat de Minister van Waterstaat in de conferentie van 19 September 1884 mededeelde dat de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij hem verklaard had, zij zich niet kon noch mocht verbinden, verder te exploiteeren dan tot Kesteren. En toch onderteekende hij deze schijn-overeenkomst, ofschoon de onbevoegdheid der andere Contractante hem bekend was.

Men zal ons tegenwerpen, dat de Minister zijnerzijds ten minste wel bevoegd was een dergelijk accoord te treffen, door de bekende uitspraak van den Hoogen Raad in zake Almelo. De Staat nu eenmaal als eigenaar van Kesteren—Nijmegen, door den Hoogen Raad verklaard zijnde te wezen «de Ondernemer,» als bedoeld in art. 5 van de Wet van 1875, zoo behoefde de Minister de uitspraak van den rechter niet in te roepen, maar kon aan eene minnelijke schikking de voorkeur geven. Dit moest hij echter zeer bepaald in 's lands belang niet gedaan hebben, wetende, dat de Exploitatie-Maatschappij geen genoeg

*) Wilde zij — en dit zij even aangehaald om de beteekenis van sommige daden aan te toonen — bijv. in Amsterdam op de Handelskade, Spaansche erts en inladen (voor een oogenblik aannemende zij in Amsterdam was) dan zou zij rekening moeten houden met de vervoerprijzen van anderen. Nu wordt erts vervoerd voor f 5.— de tientons wagen — als aandeel op nederl. gebied. Hier zou voor de Exploitatie-Maatschappij de rekening zich dus stellen:

		Uitgaven.	Ontvangsten.
Aan de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij voor brengen van de wagens op			
de Handelskade	= f 2.50	f 5.—	
Aan den Staat der Nederlanden. Prelevement	- 1.—		
			- 3.50
Zou dus overblijven tot dekking der exploitatiekosten en winst			f 1.50
voor het transport over (aannemende de wagen ging via Amersfoort naar Venlo) 165 kilometer of wel			
f 0.0009 per tonkilometer!!			

nam met de geheel onvoldoende schadevergoeding. Want nu is het alleen eene *verplaatsing* van moeilijkheden en kosten, en wel ten voordeele der Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en tot schade der schatkist. In plaats van het proces van den Hollandschen IJzeren Spoorweg tegen de Exploitatie-Maatschappij, zooals de oorspronkelijke zin is der Wet van 1875, en waarin de Staat in geen geval een penning zou hebben te betalen, krijgt men nu (zie adres Tweede Kamer, pag. 17 der bijlage) het proces tusschen de twee vennooten, de Exploitatie-Maatschappij tegen den Staat der Nederlanden, waarin de Staat in elk geval: betalende of *medebetalende* partij is. Door het accoord tusschen de Hollandsche IJzeren Spoorweg-Maatschappij en den Staat getroffen, heeft gene — behendig als immer — in de eventualiteit van een proces de kosten ten laste van den Staat — nimmer voor hare rekening — weten te brengen. De Staat is, zoowel in dit détail als in de geheele zaak, steeds het kind der rekening, en tracht zijn associée, de Exploitatie-Maatschappij, daarin mede te slepen.

Wij blijven met den meesten aandrang u verzoeken, door het verwerpen van deze voordracht eene groote ramp, het volkomen bederven der Spoorwegtoestanden voor jaren — het verbreken van het evenwicht ten nadeele der eigen Staatslijnen en ten bate der particuliere Maatschappijen — van ons reeds zoo zwakke landje af te wenden.

't Welk doende,

W. VROLIK.

