

mede de theorie wordt opgebouwd, om te kunnen nagaan onder welke omstandigheden de overgang van het abstracte tot het reële gewettigd is, en zóó de overgang al niet geheel juist is, dan te kunnen beoordeelen in hoeverre bij zijne resultaten kan vertrouwen: want alleen dan is een onnauwkeurigheid gevaarlijk, als zij onbekend is of haar invloed niet overzien kan worden.

Maar dit vordert dan ook een breede opleiding, een degelijk weten en beheerschen van het geleerde. Niet moet de vraag overheerschen, wat zal directe toepassing vinden in de latere loopbaan, maar toch moet het doel in zoverre in het oog gehouden worden, dat steeds gewezen wordt op de abstracties, die de theorie moet maken om een bepaald onderwerp toegankelijk te maken voor een mathematische behandeling en welke dienen in acht te nemen zijn bij den overgang van de abstracte naar de reële wereld. En hoe kan dit beter geschieden dan door toepassingen die in nauw verband staan met de theorieën als gevolg hiervan andere, die er verder van verwijderd zijn.

Het is nu juist een deugd van het boek, dat het allerlei toepassingen onder de oogen durft zien.

Men vindt bicycles problems ter illustratie van energie en de ball bearing wordt behandeld bij rollende wrijving.

Op blz. 33 wordt als toepassing van relatieve beweging de beweging van water in een centrifugaalpomp beschouwd en de voorwaarde afgeleid voor stootvrije intrede van het water.

Uit den aard van het boek wordt de wrijving uitvoerig behandeld en methoden aangegeven ter bepaling van wrijvingscoëfficiënten en tot opsporing van het verband tusschen snelheid en wrijving; want de schrijver wil dat de wetten der mechanica gecontroleerd worden in een laboratorium evengoed als de fysica en chemie dit van hare leerlingen vorderen.

En hoe dit weer behandeld wordt blijkt uit het volgende:

Na er op gewezen te hebben dat de conditie voor het niet warmlopen der assen vordert dat het product $p \cdot n \cdot d$, waarin p de projectie-druk is per vierkante eenheid, n het aantal omwentelingen per minuut en d de diameter van den tap, constant is, merkt hij op dat deze «constanten» tusschen 30,000 en 1,300,000 varieert bij uitgevoerde machines, die geen van allen warm lopen.

De reden hiervan is, dat van een onvolmaakte theorie natuurlijk niet altijd bruikbare resultaten te verwachten zijn, terwijl een volledige theorie, zoo zij al mogelijk is, zeer ingewikkeld zal worden.

Hij tracht vervolgens de reden uit te vorscheen, waarom bij goed geconstrueerde snelloopende machines de verbouwing van de tap lengte tot den diameter evenredig toeneemt met het aantal omwentelingen.

Na opgemerkt te hebben, dat de tappen van snelloopers en dynamo's nog een andere functie te vervullen hebben dan het opnemen van het dood gewicht en vooral ook dienst moeten doen om den stand der as te verzekeren en den druk op te nemen der centrifugaalkracht tengevolge van het slecht centreeven en uitbalanceren der been en weerspannende deelen, komt hij, na de onderstelling ingevoerd te hebben dat het koppel, dat tengevolge hiervan optreedt, evenredig is met het aantal PK. op de as, tot de conclusie dat de evenredigheid werkelijk te bewijzen is.

Naar zijne meening is echter de verhouding bij snelloopende machines evenredig te nemen met n en den afstand der kussenblokken en, als er eenige mogelijkheid bestaat voor fouten in de opstelling, met het vierkant van het aantal omwentelingen per minuut.

Omtrent het verband tusschen snelheid en wrijving deelt hij mede dat de vele diagrammen genomen met toestellen, die hij beschrijft, bewijzen, dat deze bij constanten druk het grootst is bij geringe snelheid, vervolgens vermindert bij toenemende snelheid om, na een minimum — de kritische snelheid — bereikt te hebben, weer te stijgen.

Alle wrijving, zegt hij, is vloeistof-wrijving; bodies said to touch or rub on one another are really separated by a layer of air or other fluid . . . the greater the load, the less the thickness of air . . . The lubricant ought to suit the nature of the load (blz. 73, 74). De verklarung der wrijving van lichamen onderling is dan ook volgens Prof. O. REYNOLDS verbandhoudend in de Transactions of the Royal Society te verwachten van vorderingen der hydrodynamica.

In hoofdstukken VII en VIII wordt de grafostatica behandeld, toegepast op de bepaling van traagheidsmomenten, kappen, winddruk, vakwerken, druklijnen in gewelven en grondruk, gevolgd door een hoofdstuk, bewerkt door HARRISON, over de grafische behandeling van krachten en vakwerken in de minute.

Deze hoofdstukken worden gevolgd door andew vol practische opmerkingen omtrent hydraulische krachtsverbrenging, rendementsbepalingen van werktuigen, terwijl hoofdstuk XII gewijd is aan constructie-materialen, waarbij zelfs de invloed van mangaan op de magnetische eigenschappen van het ijzer niet vergeten mag worden.

Worden in hoofdstukken XIII en XIV de wetten behandeld van uitrekking, samendrukking, buiging, wringing en afschuiving onder de eenvoudige omstandigheden waaronder zij meestal in de practijk voorkomen, hoofdstuk XV behandelt zakeijk en elegant de theorie der elasticiteit van een meer algemeen standpunt, in den geest zoodaals GRASHOF dit in zijne Theorie der Elasticität und Festigkeit en THOMSON and TAIT dit in zijne Treatise on natural Philosophy doen.

Ten slotte worden nog verplaatsbare lusten behandeld, het theorema der drie momenten afgeleid en toegeleijk, knik bestudeerd, de invloed der centrifugaalkracht nagegaan op roterende assen, die belast zijn met riemschijven en op schroefassen, vervolgens de booglijgers onder handen genomen, de bewegingen van vloeistoffen in pompen, kanalen en de uitstrooiing door nauwe openingen beschouwd en de periodieke

beweging van nabij bestudeerd, met zijn aanhang van bifaire ophanging, demping van trillingen enz.

Met de studie der bewegings-mechanismen en trandraden, de beweging van een lichaam om een as, de centrifugaalkracht met behouding der contre-gewichten en den invloed der heen- en waer gaande massa's wordt het boek besloten.

Aan het werk zijn enige tabellen toegevoegd met fysische en metrische constanten, elasticiteitsmoduli en dergelijke cijfers meer, die de ingenieur dagelijks nodig heeft, benevens logarithmen en anti-logarithmen.

Een flinke alfabetische index maakt het boek geschikt om gemakkelijk te kunnen worden opgeslagen. En ook hier geeft hij weer blijk van practisch man te zijn, terwijl men gewoonlijk niet weet of de in een register achter de woorden geplaatste cijfers bladzijden of paragrafen betoekenen en men dan altijd wreeflijk een tiental bladen vooruit moet zoeken of er misschien aan het hoofd vermeld staat wat het is, schrijft hij boven elke bladzijde: the reference are to pages.

Het moet wel een voorrecht zijn zijne studien te maken onder de leiding van een man als PERRY, die, goed mathematicus als hij is — hij geeft ook college in mathesis — zooveel blijk geeft op de hoogte te zijn van alle takken van ingenieurswetenschappen.

Hoe meer kijkt toch een doent heeft op allerlei gebied, des te vruchtbaarder zal zijn onderwijs zijn, en des te meer belangstelling zal hij weten te waken bij zijne leerlingen, en daar komt het ten slotte toch op aan.

Terecht zegt LAISANT in zijn Mathématique Philosophie, Enseignement: «D'abord l'enseignement ne forme pas des savants; les savants se forment eux-mêmes».

Eigenaardig zijn zijne meeningen omtrent onderwijs. «If it is possible, zegt hij op blz. 3, we try to learn all our mathematics, mechanics, physics, and chemistry from teachers who are engineers».

En verder: «Our aim is to get students to think, and it is astonishing how difficult it is to effect this object . . .»

In the mechanical laboratory I find that even the dullest student begins to think for himself if he is not too much spoonfed; and if his difficulties are not cleared away by some wretched routine system of laboratory work being adopted by cheap laboratory instructors, the fundamental principles of mechanics will become part of his mental machinery (blz. 36).

Latent wij hopen, dat hij de door den Minister toegezegde omroeping der Polytechnische School in de Technische Hoogeschool het laboratorium niet vergeten zal worden, als krachtig hulpmiddel bij de studie der toegepaste mechanica.

G. J. VAN DE WELDE.

STATEN-GENERAAL.

Goedgekeuring van de overeenkomst tusschen Nederland en België op 23 April 1897 te Brussel gesloten, betreffende overname van de Nederlandsche gedeelten van enige in Nederland en België gelegen spoorwegen, en van de mede tot die spoorweggedeelten betrekkelijke met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen gesloten overeenkomst.

De Memorie van Antwoord, die lang op zich liet wachten, is den 5den Maart j.l. bij de 2e Kamer ingekomen.

Wij ontleenen aan dit stuk het volgende:

§ 1. De regering vleit zich, dat de bereidwilligheid der Kamer, om ook ditmaal aan België de gevraagde medewerking niet te onthouden, niet zal nalaten een gunstigen invloed op de verhouding tusschen beide landen uit te oefenen.

Door eenige leden werd de meening geuit, dat de door Nederland te betalen koopprijs te hoog is. Hetgeen daartegen door andere leden werd aangevoerd, kan de Regering beaamen. Daaraan wordt nog toegevoegd, dat de koopprijs slechts dan te hoog zou kunnen geacht worden, indien hij meer bedroeg dan de sommen aan den aanleg en de verbetering van den weg ten koste gelegd, of wanneer het zich liet aanzien, dat de vermoedelijke netto-opbrengst der gekochte spoorweggedeelten minder zal bedragen dan de rente van de daarvoor betaalde sommen. Noch het een, noch het ander is echter in het Voorloopig Verslag aangeetoend. (Dat dit inderdaad niet het geval is, wordt door de Regering T. a. d. Grand Central-lijnen en der lijn Luik—Maastricht naar uiteengeset.)

Bovendien, de koopprijs van frcs. 13,000,000 voor de Grand Central-lijnen en frcs. 3,000,000 voor de lijn Luik—Maastricht zijn maxima, welke vermindering zullen ondergaan, indien blijkt, dat de globale raming der bruto-opbrengsten, op welke de zoeven aangezeven berekening tot het vinden der bedoelde maxima is toegepast, hooger is dan de werkelijke bruto opbrengst, welke voor elk Nederlandsch station met raadpleging van de boeken der Grand Central-lijnen nauwkeurig zal worden nagegaan.

En wat betreft den koopprijs van de Luik—Limburgsche lijn, het is gebleken, dat de aanlegkosten van de lijn van Eindhoven naar Hasselt ruim francs 13,000,000 hebben bedragen, dat is ongeveer frcs. 224,000 per kilometer, terwijl de van Nederland bedongen koopprijs $\frac{2,000,000}{18}$ ongeveer frcs. 107,000 per K.M. bedraagt. Neemt men

den aanlegkosten in aanmerking, zoo kan niet bewaerd worden, dat de koopprijs te hoog is. Toch is het wel waarschijnlijk, dat de op die lijn te verkrijgen netto-opbrengst minder zal bedragen dan de rente van de te betalen koopsom. Dat aldus beschouwd die koopprijs

hoog moet geacht worden, is echter een onvermijdelijk gevolg van de omstandigheid, dat de Luik-Limburgsche spoorwegmaatschappij haren spoorweg voor geen lagere prijs heeft willen afstaan, dan het bedrag, dat verkregen wordt, door het kapitaliseeren van de winst, die zij trekt uit een in verhouding tot de innerlijke waarde van haar bezit uiterst voordelig en daarom voor de Exploitatie-Maatschappij zeer nadeelig contract. Dat echter de nadeelen uit deze transactie voortvloeiende voor het Belgische gedeelte, ongeveer $\frac{1}{2}$ van den geheelen spoorweg, door de Belgische Regering geheel voor hare rekening zijn genomen, ofschoon deze Regering volstrekt vreemd was aan het nadeelige exploitatie-contract, acht de Regering eens gunstige regeling, gunstig n.l. niet alleen voor de Exploitatie-Maatschappij, maar ook voor den Staat, omdat, gelijk uitvoerig is betoogd in de Memorie van Toelichting, in dezen het belang van den Staat evenwijdig loopt met dat van genoemde Maatschappij.

§ 2. Verscheidene leden gaven als hunne meening te kennen, dat de Memorie van Toelichting onvoldoende licht verschaft omtrent de gevolgen van de met de Exploitatie-Maatschappij gesloten overeenkomst. Die meening werd geuit naar aanleiding van een adres door de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij aan de Kamer ingediend. Daarbij wordt tegen die overeenkomsten opgekomen, omdat zij in hare gevolgen oorzaak zou zijn, dat aan de beginselen van de spoorwegovereenkomsten van 1800 geweld wordt aangedaan, ten koste van de algemeene belangen van handel en nijverheid en van genoemde Maatschappij.

Naar aanleiding van dit adres, dat blijkt het Voorloopig Verslag uitvoerige beschouwingen heeft uitgelokt en ook weerklink heeft gevonden zowel in sommige Kamers van Koophandel als in de pers, wordt omtrent het Belgisch-Nederlandsch tarief en de bezwaren van de Hollandische Spoorwegmaatschappij tegen de voorgenomen herziening daarvan, het volgende aangegeekend.

Op den 1sten Juli 1880, den dag waarop de exploitatie van den spoorweg Antwerpen—Rotterdam in handen van de Exploitatie-Maatschappij overging, trad een algemeen Belgisch-Nederlandsch goederentarif in werking, waardoor de toepassing werd verkregen van een barême, doorlopend over de gezamenlijke afstanden op de beide spoorwegnetten af te leggen, berekend naar den kortsten afstand, met verdelving van de vrachten tusschen de beide ondernemingen in verhouding tot het aantal kilometers op elk niet afgelegd. Dit stelsel, in andere verkeer van Nederland met buitenlandsche spoorwegen onbekend, is aan de samenstelling van een bruikbaar tarief zeer bevorderlijk. Voorts werd bij de vaststelling van het Belgisch-Nederlandsch tarief het beginsel gevolgd dat voor alle relatien tusschen België en Nederland, het vervoer over de kortste route zou worden geleid. Deze regeling werd door alle ondernemingen, behalve den Grand Central Belge aangenomen, zoodat van de lijnen (resp. overgangstations) dezer onderneming voor de leiding van het verkeer geen gebruik werd gemaakt, en dientengevolge van het aangenomen beginsel eenigszins moest worden afgeweken. Eerst in 1884 gaf deze spoorweg-administratie den wensch te kennen in het Belgisch-Nederlandsch verkeer te worden opgenomen. De andere ondernemingen stemden hierin slechts toe onder voorwaarde, dat deze onderneming geen inbreuk zou maken op haar verkregen rechten. Zoo wenschte het Belgische Staatsspoorwegbestuur niet te bevorderen, dat het destijds over Eschen geleid wordende verkeer ten deele aan de concurrerende route over Weelde-Merxplas (lijn Tilburg—Turnhout) werd afgegaan. Te dien einde moesten voor de toen reeds bestaande relatien de in 1880 bepaalde overgangstations gehandhaafd blijven, zelfs wanneer de lijnen van den Grand Central Belge een korteren weg aanboden. De Grand Central Belge zag zich genootzaakt hiernaede genoegen te nemen, maar eischte daarentegen, dat voor zijne concurrentiestations met de Belgische Staats- en andere Belgische spoorwegen naast de bestaande een voor zijne administratie geldige route zou worden opgenomen. Hiertoe werd besloten en het aldus gewijzigd en aangevuld tarief bleef daarna, voor wat de richting van het vervoer betreft ongewijzigd van kracht, tot 1890, toen rekening moest worden gehouden met de gewijzigde toestanden van de spoorwegnetten in Nederland. De wijziging bleef in dat jaar echter beperkt tot het erkennen van de aansluiting van de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij te Eschen verkregen, zoodat daardoor verandering werd gebracht in de overgangstations tusschen België en Nederland, zoodat de Hollandische Spoorwegmaatschappij onafhankelijk van de Exploitatie-Maatschappij slechts die relatien verkreeg, welke over genoemd overgangstation werden geleid.

In het voorlaatste lid van § 2 van het Voorloopig Verslag wordt beweerd, dat het aandeel van de Hollandische Spoorwegmaatschappij in het verkeer met België betrekkelijk gering is. Aan de Regering is geheleken dat in 1890 ongeveer 70 pCt. van het totaal der ontvangsten van dit goederenverkeer aan de Exploitatie-Maatschappij, en 30 pCt. daarvan aan de Hollandische Spoorwegmaatschappij, ten deel viel.

Van 1880 tot nu toe heeft alsoo, behoudens enkele uitzonderingen, in het Belgisch-Nederlandsch verkeer altijd het stelsel gegolden van vervoer langs de kortste route.

Vermits ook de Grand Central Belge in 1884 tot het Belgisch-Nederlandsch tarief was toegetreden, moet, daar deze administratie door hare opheffing uit dit tariefverband uittreedt en door een andere spoorwegadministratie wordt vervangen, dit tarief aan een herziening onderworpen worden. Bij de voorloopige besprekingen dienaangaande gehouden heeft het Belgische Staatsspoorwegbestuur op den voorgoed

gesteld, dat nu de overeenkomst van 1884 met den Grand Central Belge aangegaan, tengevolge van de overneming van de lijnen dezer administratie een einde neemt, ook de uitzonderingen op den regel der kortste route met het oog op de concurrentie met die administratie aangenomen, zouden komen te vervallen. Dit is op zich zelf verklaarbaar en het is niet gebleken, dat de Belgische Staatsspoorwegadministratie daarbij geleid werd door de overweging, dat gelijk in het Voorloopige Verslag beweerd wordt, tengevolge van de consequente toepassing van het beginsel van de kortste route de Belgische spoorwegen voortaan over een grooter, de Nederlandsche over een kleiner aantal kilometers bereiden zullen worden, dan tegenwoordig het geval is. Dit is waar voor sommige relatien, maar daartegenover staan andere, waaromtrent het omgekeerde geldt.

De Exploitatie-Maatschappij verklaarde aan den wensch der Belgische spoorwegadministratie om de bestaande uitzonderingen op het stelsel van de kortste route op te heffen slechts te kunnen voldoen onder voorwaarde, dat dan ook voortaan geene enkele uitzondering meer op dit stelsel zou worden toegelaten. Daarvan zou het gevolg zijn, dat een groot gedeelte van het verkeer, dat thans over Roosendaal gaat, voortaan over de lijn Tilburg—Turnhout zou worden geleid, dat wil zeggen zou worden ontrokken aan de mededinging van de Hollandische Spoorwegmaatschappij, welke geen anderen toegang naar België heeft dan via Roosendaal.

Hieromtrent was de Exploitatie-Maatschappij met het Belgische Staatsspoorwegbestuur in een tusschen beide administraties gehouden bespreking dd. 2 Juli j.l. tot voorloopige overeenstemming gekomen, voordat op 27 Juli j.l. een tariefconferentie werd gehouden, waar ook de Hollandische Spoorwegmaatschappij vertegenwoordigt was.

De voorstelling als zou de Exploitatie-Maatschappij in de conferentie van 2 Juli j.l. een voor Antwerpen gunstige tariefbehandeling op de Limburgsche spoorweggedeelten hebben geruild tegen de medewerking van het Belgische Staatsspoorwegbestuur om het vervoer van de Hollandische Spoorwegmaatschappij met België aan die Maatschappij te onttrekken, mist blijkens het protocol van die conferentie allen grond. Hervan is in dit protocol, evenals in dat van 27 Juli, — van welke protocollen de tekst als bijlagen A aan deze Memorie is toegevoegd — geen sprake. Dat echter de Hollandische spoorwegmaatschappij geen genoegen kon nemen met het op den voorgoed stellen van het beginsel van de kortste route bij de herziening van het Belgisch-Nederlandsch tarief is de Kamer gebleken uit haar adres van 10 November j.l. Zij geeft daarin te kennen, dat tengevolge van het aangenomen stelsel, of — maar dan ook alleen met toestemming van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen — het verkeer van die stations slechts over een zeer korten afstand over de lijnen der Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij in Noord- en Zuid-Holland en ten Oosten van Amsterdam met België en Frankrijk niet dan in transit over de lijnen der Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen kan worden bediend en dat Rotterdam niet verkrijgt tarierven met Oostelijk België over de lijnen van de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij. Genoemde Maatschappij zag hare bezwaren aldus samen, dat Amsterdam en vele andere voornaame stations in verkeer met België en Frankrijk zullen missen de voordelen, die de concurrentie aanbiedt; dat vele andere stations zullen moeten derven de voordelen van het verkeer in ééne hand naar de grenspunten des Rijks; dat Rotterdam niet verkrijgt waarop het recht heeft, n.l. met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen concurrerende tarierven naar Oostelijk België.

Eerst nadat de onderworpelijke overeenkomst in onderzoek was geweest bij den Raad van State, n.l. op 23 Augustus j.l., werd door de Hollandische Spoorwegmaatschappij de aandacht der Regering gevestigd op de tariefherziening, welke na het tot stand komen van de overneming der spoorwegen in België en Nederland kon worden voorzien. Het is dus niet te verwonderen, dat de vorige Regering daarop niet is bedacht geweest, daar immers de regeling der tarierven uitsluitend door de belanghebbende spoorwegbesturen wordt tot stand gebracht, en de Regering in den regel geene hemoeking heeft met de samenstelling van tarierven en de intradering van het vervoer. Daarvan is het waarschijnlijk toe te schrijven, dat de Hollandische Spoorwegmaatschappij niet is betrokken geworden bij de onderhandelingen der Regering met de Exploitatie-Maatschappij over de opdracht in Exploitatie van spoorweggedeelten, welke op geen enkel punt aan het net der Hollandische Spoorwegmaatschappij aansluit.

De bezwaren dezer Maatschappij zijn door de Regering aan een ernstig onderzoek onderworpen. In de eerste plaats bleek haar daarbij, hetgeen boven werd uiteengezet, dat het beginsel der kortste route in het Belgisch-Nederlandsch verkeer volstrekt niet nieuw is, en voorts dat de Exploitatie-Maatschappij reeds sinds vele jaren een vrij uitgebreid monopolie in bedoeld verkeer heeft. In sommige opzichten zal dit monopolie voortaan zelfs beperkt worden, omdat bijv. de trekougenige instradering in verkeer met Rotterdam, 's-Gravenhage en Leiden eens vermindering van verkeer gebiedt van Weelde—Merxplas ten laste der route via Eschen zal tengevolge hebben. Het verkeerde gebied ten aanzien van deze stations met de lijnen Boisschot—Aersclot—Diest—Hasselt—Cortlenbosch—Lauden; Aersclot—Leuven—Wavre—Ligny—Lodelinsart—Charleroy en al de Zuidelijke lijnen van den Grand Central Belge in de richting van Couvin—Vireux en Givet zal voortaan via Eschen loopen.

Het is dus ook een feit, dat de concurrentie met Rotterdam door de verdere toepassing van het stelsel der kortste route in plaats van verloren te gaan belangrijk zal worden uitgebreid, al is het dan

ook niet in die mate als de Hollandsche Spoorwegmaatschappij wellicht zijn in een min of meer verwijderde toekomst heeft voorgesteld. Daarentegen zou het vervoer van Amsterdam met geheel westelijk België (uitgezonderd Antwerpen—Esschen) voortaan over Weelde—Merxplas worden geleid, zoodat de Hollandsche Spoorwegmaatschappij van dit verkeer zou worden uitgesloten — hetgeen evenzeer geldt voor de oostelijk van Amsterdam gelegen stations.

Den Minister van Financien, die de Memorie mede onderteekent, kwamen de bezwaren der Hollandsche Spoorwegmaatschappij gewichtig genoeg voor om te trachten ze door overleg met den Directeur-generaal der Exploïtatie-Maatschappij uit den weg te ruimen.

Na herhaalde besprekingen verklaarde die spoorwegbestuurder zich bereid tot handhaving van de concurrentie ten aanzien van concurrentiestations, welke bij strenge toepassing van het beginsel van de kortste route zou verloren gaan. Hij wilde er in toestemmen, dat voor die stations, behalve de route via Tilburg—Turnhout, die via Esschen in stand zou blijven. Aan deze verklaring werd echter uitdrukkelijk de voorwaarde verbonden, dat zij alleen zou gelden voor zooveel in den vrachtbrief de route via Esschen zou zijn voorgeschreven. Bij gemis aan zoodanig voorschrift zou de route over Tilburg—Turnhout (Weelde—Merxplas) worden gevolgd.

Het kwam de Regeering voor, dat door deze verklaring der Exploïtatie-Maatschappij, bij een nader schrijven in dien zin aangevuld, dat zij ook gold voor Frankrijk, de bezwaren tegen de voorgenoemen tariefherziening gedeeltelijk werden opgelost. Niet slechts, dat daardoor de concurrentie zou worden gehandhaafd, maar zij zou zelfs worden verscherpt. Tot dusver is namelijk in het Belgisch-Nederlandsch verkeer het geven op den vrachtbrief van een route-voorschrift uitzondering. In het bestaande tarief is bepaald, dat de goederen bestemd naar Nederlandsche concurrentiestations te Roosendaal aankomende, bij gebreke van een voorschrift op den vrachtbrief de éens maand over de Hollandsche lijn en de andere maand over die der Exploïtatie-Maatschappij zullen worden geleid. Zonder inspanning van de spoorwegbesturen wordt aldus een gedeelte van de verzendingen toen over hunne lijnen vervoerd. Hierin zal verandering komen tengevolge van de toevoeging van de verklaring van de Exploïtatie-Maatschappij, dat bij gemis van routevoorschrift het vervoer over Tilburg—Turnhout zal geleid worden. De Hollandsche Spoorwegmaatschappij zal nu de verzendingen moeten opsporen en zooveel mogelijk moeten doen voorzien van het voorschrift van instradering over Esschen. De Exploïtatie-Maatschappij zal moeten trachten zulks te voorkomen. Gelukt haar dit, dan zullen de goederen bij gebreke van zoodanige uitdrukkelijke route-aanwijzing over Weelde—Merxplas en hare lijnen geleid worden.

De concurrentie zelve echter zal niet slechts worden verscherpt, maar haar gebied zal ook tengevolge van de verklaring worden uitgebreid. Immers zal voor het vervoer tusschen de daarin genoemde plaatsen, dat naar het beginsel der kortste route via Weelde—Merxplas zou worden geleid, de route via Esschen in het tarief worden opgenomen. Derhalve geldt de verklaring niet slechts het vervoer, dat thans over Esschen instradert en via Weelde—Merxplas zou worden geleid, maar evenzeer verkeer, en bijvoorbeeld naar Amsterdam, welke thans via Achel (Luik—Limburgsche lijn) gaan, maar volgens het beginsel van den kortsten afstand en als de verklaring niet tusschenbeide kwam, uitsluitend over Weelde—Merxplas zouden geleid worden. Ook dat vervoer, dat tot dusver geheel buiten het bereik viel der Hollandsche Spoorwegmaatschappij, zal voortaan door haar kunnen bediend worden, mits zij maar zorgt voor een voldoende routevoorschrift.

Wat nu de vraag betreft in het Voorloopig Verslag gedaan, of de verklaring der Exploïtatie-Maatschappij nu zij niet in de overeenkomst met die maatschappij noch in die met België is opgenomen, voor de toekomst voldoende waarborgen oplevert, moet worden opgemerkt, dat elke tariefregeling van conventioneelen aard is en niet langer geldt dan een der partijen verlangt.

De verklaring, door de Exploïtatie-Maatschappij aan de Regeering gegeven, legt echter meer dan eenige andere afspraak bij onderhandelingen over tarieven, aan de Exploïtatie-Maatschappij de moreele verplichting op, haar zooveel mogelijk in de toekomst gestand te doen. De Belgische Staatspoorwegadministratie heelt aan de Exploïtatie-Maatschappij te kennen gegeven, in willen medewerken tot bedoelde regeling, zoodat feitelijk aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij geen mindere zekerheid wordt gegeven, dan wanneer de Exploïtatie-Maatschappij in de conferentie van 27 Juli j.l. zich tot concessien had bereid verklaard en deze zaak derhalve, zooals gewoonlijk, buiten de Regeering om zou zijn geregeld geworden. Van de verklaring, welke in de plaats treedt van de toen ontbrekende overeenstemming, kan niet meer worden verwacht dan van overeenstemming, had zij zich in bedoelde conferentie openbaar, het gevolg zou geweest zijn.

Werd derhalve door de verklaring der Exploïtatie-Maatschappij voldoende gewaakt voor het behoud der concurrentie, het bezwaar der Hollandsche Spoorwegmaatschappij tegen de aanstaande tariefherziening met betrekking tot hare niet-gelijknamige stations werd er niet door opgelost.

Desindanks heeft de Regeering gemeend aan de overeenkomst met de Exploïtatie-Maatschappij hare handteekeningen niet te moeten onthouden.

In de eerste plaats toch was haar gebleken, dat reeds bij missie van 20 21 Mei 1897 aan de Exploïtatie-Maatschappij was te kennen gegeven, dat de toenmalige Regeering bereid was de overeenkomst

volgens het daarbij ingesloten ontwerp na verkregen Koninklijke machtiging aan te gaan. De Regeering meende daarom dat de Exploïtatie-Maatschappij aanspraak mocht maken op aanbieding van die overeenkomst aan de goedkeuring van de vertegenwoordiging.

Voorts werd door haar overwogen, dat de aankoop van den Grand Central Belge wel zal worden gevolgd door eene wijziging van het Belgisch-Nederlandsch tarief, maar dat die wijziging toch ook *zonder dien aankoop* had kunnen plaats hebben, bijv. indien de Belgische Regeering bij de herziening van het Belgisch-Nederlandsch tarief met den Grand Central Belge ware overeengekomen omtrent de opheffing van met het oog op de concurrentie tot dusver geldende uitzonderingen van het stelsel der kortste route. De Regeering — het werd reeds opgemerkt — staat buiten regelingen van tarieven en buiten de instradering en toen zij in 1890 aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij een uitweg naar België opende, heeft zij haar daarbij geen min of meer uitgestrekt verkeersgebied kunnen waarborgen.

En eindelijk — de Regeering vond zich gesteld voor de keus, om de overeenkomst met de Exploïtatie-Maatschappij op te geven of er in te berusten, dat de bezwaren der Hollandsche Spoorwegmaatschappij, ofschoon door de verklaring der Exploïtatie-Maatschappij grotendeels, toch niet geheel waren opgelost. Zij vond tot het eerste geene vrijheid. De regeling door hare ambtsvoorgangers getroffen biedt — het zal zoo aanstaande nog nader worden aangezocht — onmiskenbare voordelen voor de schatkist aan, zoodat de Regeering de verantwoordelijkheid niet kon aanvaarden van het vervallen van zoodanige regeling, bij de volkomen onzekerheid ten aanzien van hetgeen, in geval van verwerping van die regeling, daarvoor in de plaats zou kunnen treden.

Het gevaar is niet denkbeeldig, dat de Regeering, indien nieuwe onderhandelingen moesten gevoerd worden, er niet in zou slagen dezelfde financiële voordelen van de Exploïtatie-Maatschappij te beëindigen. Deze Maatschappij toch zou tengevolge van de bekrachtiging van de conventie van 23 April 1897, krachtens art. 2, 2de lid harer overeenkomst van 1890 eene stellige aanspraak verkrijgen om met de exploitatie van de lijn Eindhoven—grens te worden belast, zoodat haar in geen geval het grootste voordeel, uit die conventie voortvloeiend, zou kunnen worden onthouden. Of van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij financieel even gunstige voorwaarden als van de Exploïtatie-Maatschappij zouden kunnen worden bedongen, moet twijfelachtig heeten op grond van de conclusie van haar adres aan de Tweede Kamer. Wat toch verlangt die Maatschappij? Zij beveelt eene regeling aan, waarbij de spoorweggedeelten in Limburg (Hamont-Budel; Lanaken-Simpelveld; Maastricht-Vielé) aan haar in exploitatie zouden worden gegeven en het medegebruik van den Staatsspoorweg Nijmegen-Maastricht, dat zij tot Venlo heeft, zou worden uitgebreid tot Maastricht. Indien zoodanige regeling tot stand komt, zou die Maatschappij bereid zijn aan het Rijk naar evenredigheid dezelfde huursom te betalen als door de Exploïtatie-Maatschappij is beloofd.

Uit het adres blijkt echter niet, wat de Maatschappij bedoelt met de woorden: «indien bovenbedoelde regeling tot stand komt». Is het de bedoeling, dat de uitbreiding van het libre parcours in overeenstemming geschiede met de Exploïtatie-Maatschappij, zoodat in der minne de schadevergoeding aan die Maatschappij door de Hollandsche Spoorwegmaatschappij voor het medegebruik te betalen zou worden geregeld, zoo is het duidelijk, dat van zoodanige regeling moet worden afgezien, want van de Exploïtatie-Maatschappij is geene medewerking tot uitbreiding van het libre parcours te verwachten. Die uitbreiding zou dus moeten geschieden uit kracht van art. 5 der wet van 9 April 1875 (Staatsblad no. 67).

Of echter aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij het medegebruik van Venlo tot Maastricht bij Koninklijk besluit kan worden opgelegd, zou, daar de Exploïtatie-Maatschappij dat betwist op grond, dat veldere toepassing van art. 5 dan bij de overeenkomst van 1890 werd bedongen, uitgesloten moet worden geacht, vermoedelijk aan het oordeel van den rechter onderworpen moeten worden. De Regeering zou zich dus ten hoogste bereid kunnen verklaren zoodanig een Koninklijk besluit uit te lokken, zonder echter de door de Hollandsche Spoorweg-Maatschappij daarvan verwachte gevolgen te kunnen waarborgen. Dat ook zonder dien waarborg de Hollandsche Spoorwegmaatschappij de aan het slot van haar adres genoemde toezegging gestand zou willen doen, blijkt niet uit haar adres.

Maar indien dit al vaststond, zou zou de Regeering toch tot de door de Hollandsche Spoorwegmaatschappij aanbevoelen regeling hare medewerking niet kunnen verleenen. Het is wenschelijk, dat de lijn van Budel naar Vlodrop in handen komt van de Exploïtatie-Maatschappij met het oog op den mogelijken aanleg van een spoorweg van Weert of Budel naar eenig punt op het Nederlandsche gedeelte van de tegenwoordige Luik—Limburgsche lijn, waardoor eene kortere verbinding tusschen Holland en Limburg zou kunnen tot stand komen.

Bovendien heeft voortgezet onderzoek geenszins de overtuiging geschonken, dat eene regeling als door de Hollandsche Maatschappij werd bepleit, tot gevolg zou hebben, dat het vervoer tusschen België en Frankrijk en hare stations, hetwelk nu over Esschen wordt geleid, over dit grensstation zal lijnen gaan. Het is niet gebleken, dat het al of niet instraderen over Weelde—Merxplas in plaats van over Esschen in onmiddellijk verband staat met de vraag, wie de Limburgsche spoorweggedeelten zou exploïtteren. Ontbreekt dit verband, zoodat de wijziging der instradering, waartegen de Hollandsche Spoorwegmaatschappij opkwam, niet worden verhindert door aan haar de exploitatie der Limburgsche baanvakken toe te vertrouwen. Bovendien staat vast, dat haar daardoor niet de kortste route zou worden

verzekerd van oostelijk België met de meeste Twentsche stations. Van Roermond af is de afstand via Arnhem—Zutphen—Hengelo—Enschede, de lijn der Exploitatie-Maatschappij korter dan via Arnhem—Zevenaar, de lijn der Hollandsche Spoorwegmaatschappij.

Op grond derhalve van de onzekerheid, al indien de overeenkomst van 29 October j.l. niet tot stand kwam, eene regeling zou kunnen worden getroffen, welke geldelijk even voordelig ware voor den Staat en waardoer de nadelige gevolgen zouden worden uitgesloten, welke de Hollandsche Spoorwegmaatschappij van de voorgenomen tariefherziening ducht, moede de Regeering het in den aanhef der Memorie van Toelichting aangegeven standpunt te moeten innemen, dat zij zich onbezwaard achtte de aanneming van de overeenkomst van 29 October j.l. aan te bevelen.

Intusschen heeft de Regeering ook na de indiening van deze wetsvoordracht al het mogelijke in het werk gesteld, om de Exploitatie-Maatschappij te bewegen, eveneens ten aanzien van de niet-gelijknamige stations der Hollandsche Spoorwegmaatschappij eene meer tegenwoordige houding aan te nemen. Zij deed dit, ofschoon het op dit punt door laatstgenoemde maatschappij gemaakte bezwaar niet van overdrijving was vrij te pleiten, en in het adres der Kamer van Koophandel te Amsterdam ten onrechte werd beweerd, dat voor nagenoeg alle niet-gelijknamige stations der Hollandsche Spoorwegmaatschappij het vervoer in eene hand zou vervallen. Voor de lijn Rotterdam—Amsterdam en voor het westelijk gedeelte van Noord-Holland, waartoe de voor veehervoor zo belangrijke stations Helder en IJmuiden behooren, blijft het directe verkeer geheel ongewijzigd in stand. Ook behoelt het overgeven van goederen van de Exploitatie-Maatschappij niet tijdig tot noemenswaardige vertragen te leiden, want de goederenwagens zouden in den regel zonder overlading aan die dienst der Exploitatie-Maatschappij op het overgangsstation worden overgegeven. Er kunnen zich echter gevallen voordoen, dat de goederentrein van de eene maatschappij niet dadelijk aansluit aan dien der andere. En vermits bij de regeling van 1890 van de gedachte is uitgegaan, dat het verkeer zovoel mogelijk in éene hand zou blijven, heeft de Regeering er bij de Exploitatie-Maatschappij met ernst op aangedrongen, dat ook het bezwaar ten aanzien der niet-gelijknamige stations van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij op een of andere wijze tot oplossing zou worden gebracht.

Het is haar aangenaam te kunnen mededeelen, dat hare pogingen ten slotte met goeden uitslag zijn bekrond.

De Exploitatie-Maatschappij heeft verklaard, er in toe te stemmen, dat voor het verkeer van de stations naar (dus niet van) België, waardoor de kortste route leidt via Weelde—Mersplas, *niet het ook thans geheel in handen van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij* zij, niet de route via Weelde—Mersplas, doch *uitloftend* de route via Eschen in het tarief zal worden opgenomen. In de omgekeerde richting, d. i. van België naar die stations zal echter steeds de kortste route zijn te volgen.

Daar vervoer in éene hand vooral wenschelijk wordt geoordeeld met het oog op de verzending van licht bederfelijke waren, en deze (visch en groenten) worden verzonden van Nederland naar België, doch België in hoofdzaak bouwmaterialen naar Nederland zendt, schijnt deze oplossing aannemelijk. Het belang van handel en nijverheid in Nederland wordt door deze verklaring voldoende beschermd, want bij het verkeer in omgekeerde richting, n.l. van België naar de niet-gelijknamige stations der Hollandsche Spoorwegmaatschappij is dit belang nauwelijks betrokken. De Exploitatie-Maatschappij heeft derhalve met deze toezegging hare bovengenoemde verklaring aangevuld.

De Regeering heeft deze verklaring aangenomen, omdat daardoor voor het behoud der concurrentie is gewaakt, en het verkeer ook met de niet-gelijknamige stations voor zovoel nodig in éene hand zal blijven. Door een en ander zijn de in het Voorloopig Verslag opgesomde bezwaren tegen de overeenkomst met de Exploitatie-Maatschappij voldoende opgelost en wordt de goedkeuring daarvan met volkomen vertrouwen aanbevolen.

Door vele leden werd betoegd, dat de Regeering bij het contracteeren met de Exploitatie-Maatschappij over de opdracht van de exploitatie der over te nemen lijnen voordeliger voorwaarden had moeten weten te hedigen. De gesloten overeenkomst toch werd al te zeer ook in het rechtstrecksch financieel belang van die Maatschappij gesicht. Zij zal niet alleen worden ontheven van de exploitatie van verreweg het grootste, n.l. het Belgische gedeelte van de Luik-Limburgsche lijnen en dus ook van het grootste deel van het door haar op f 350.000 per jaar geschatte verlies, dat die exploitatie haar opleverde, maar zij zal bovendien bij de overdracht van dat gedeelte aan den Belgischen Staat eene uitkeering ontvangen van frcs. 150.000 als vergoeding wegens op dat gedeelte door haar uitgevoerde werken. Eindelijk zal zij zelfs niet ten volle 3 pct. over den door den Staat te betalen koop prijs als huur voor de over te nemen lijnen hebben te voldoen, vooreerst niet omdat van dien koop prijs wordt afgetrokken de restitutie door België aan Nederland wegens te veel betaalden koop prijs voor den spoorweg Antwerpen—Moerdijk, en in de tweede plaats niet, indien de omstandigheid zich voordoet, waarin de door den Staat uit te geven sommen, om de over te nemen spoorwegen in goeden toestand te brengen, niet of niet ten volle begrepen zullen zijn in het kapitaal, waarover de als huur te betalen 3 pct. zal worden berekend.

Gelijk reeds hierboven werd opgemerkt, meenen de Ministers van W. f. en N. en van Financien, dat het aan de vorige Regeering gelukt is voor de spoorweggedeelten, welke bij de aanneming van dit

wetsontwerp aan de Nederlandsche Staatsspoorwegen zullen worden toegevoegd, voordeliger huurovereenkomsten van de Exploitatie-Maatschappij te bedingen. Over het kapitaal, tot nog toe door den Staat voor aanleg en aankoop van Staatsspoorwegen uitgegeven, wordt als huur van die spoorwegen nog niet ten volle 1,37 pct. ontvangen. De nu aangekene overeenkomst daarentegen is gesloten op den grondslag van eene huur van 3 pct. van de koopsom, niettegenstaande deze spoorwegen voor het overige op de voorwaarden van de overeenkomsten van 21 Januari 1890 (er exploitatie worden gegeven.) Volgens de bepalingen zijner overeenkomst was de Exploitatie-Maatschappij, gelijk reeds in de Memorie van Toelichting werd herinnerd, niet verplicht voor de over te nemen spoorwegen, met uitzondering van het gedeelte Eindhoven-Belgische grens, eene hogere huur te betalen dan van f 1000 per K.M. Ware voor het genoemde spoorweggedeelte de huur gevorderd, welke de Exploitatie-Maatschappij er tegenwoordig voor betaalt, te weten frcs. 132.144, dan zou de Staat uit dien hoofde per jaar hebben ontvangen ± f 63.430. Daarentegen zal de Exploitatie-Maatschappij in het geheel, ingevolge de artikelen 1, 4 en 6 der overeenkomst, te betalen hebben (voor zover niet zal gebleken zijn, dat de door den Staat uit te geven sommen beneden de daarvoor gestelde maxima blijven) f 183.830 + 143.200 + f 43.200 = f 270.230.

Vermindert men dit bedrag met den huurprijs, welke voor het gedeelte Eindhoven-grens had kunnen worden gevorderd, dan blijkt, dat voor de lijnen van den Grand Central Belge en voor het over te nemen gedeelte van de lijn Luik—Maastricht een huurprijs is bedongen van f 295.800. Aangezien de maximum-koop prijs van de lijnen bedraagt respectievelijk frcs. 12.765.993 en 3.000.000 of te zamen frcs. 15.765.993 = f 7.507.077, is de bedongen huur, gelijk deze boven werd berekend, 2,7 pct. over die koopsom, d. w. z. tweemaal zoo hoog als het bovengenoemde percentage van 1,37 pct., dat voor de thans in exploitatie zijnde Staatsspoorwegen wordt betaald. Per kilometer berekend bedraagt die huursom voor de 112 kilometers, welke de over te nemen gedeelten van den Grand Central Belge en van de lijn Luik—Maastricht te zamen lang zijn, f 1840, dus ook weinig minder dan het dubbele van hetgeen volgens de overeenkomst van 21 Januari 1890 kon worden gesocht. In het geheel berekend zou volgens die overeenkomst voor genoemde lijnen slechts f 112.000 als huur kunnen zijn gevorderd. Badongen werd een huurprijs van f 221.200.

Deze gunstige uitkomsten nu zijn verkregen, niettegenstaande voor de berekening van den huurprijs der lijnen van den Grand Central Belge de koop prijs werd vermindert met de nog wegens de naasting van Antwerpen—Rotterdam te ontvangen restitutie. Dat tegen die vermindering ten onrechte bezwaar werd gemaakt, ware dus reeds op grond van het resultaat van bovenstaande berekening als vaststaande aan te nemen. Onjuist is bovendien de voorstelling alsof de Exploitatie-Maatschappij, tengevolge van die vermindering, eenig voordeel zou genieten, in dien zin dat zij daardoor ontheven zou worden van enige op haar rustende verplichting. Waar zij zich verbonden heeft voor de lijnen van den Grand Central Belge bijna het dubbele te betalen van het door haar volgens de overeenkomst van 21 Januari 1890 verschuldigde bedrag, is er blijkbaar van geneerlei onthieving of bevoordeelding sprake. Het in de Memorie van Toelichting geleverde betoog omtrent het verband, dat er bestaat tusschen den aankoop van het gehele net van den Grand Central Belge en het ontvangen van deze restitutie, werd trouwens door de leden, welke deze bedenking opperden, niet wegbled.

Evenmin behoelt, naar het voorkomt, met het oog op de bedoelde gunstige uitkomsten der onderhandelingen veel gewicht te worden gehecht aan de mogelijkheid, dat de sommen door den Staat uit te geven om de over te nemen spoorwegen in goeden toestand te brengen, niet ten volle zullen zijn begrepen in de bedragen, waarover 3 pct. rente wordt vergoed. Waar voor de ruim 100 K.M. over te nemen lijnen van den Grand Central Belge, de uitgaven uit dien hoofde te doen op ongeveer f 125.000 worden geschat, kan zelfs in het ongunstigste geval, dat over die som in haar geheel geen rente zal worden vergoed, de transactie, waartoe men met betrekking tot dit punt gekomen is, geene noemenswaardige verandering brengen in de hierboven gegeven becijfering aangaande de voordeelen van de getroffen regeling.

Wat betreft de kwestie van het vervallen van de concessie van den spoorweg Loiden—Woerden, het is niet gebleken, dat zij bij de onderhandelingen van de vorige Regeering met de Exploitatie-Maatschappij ter sprake is gekomen. De Regeering is thans betreffende die zaak met de Maatschappij in overleg getreden, hetwelk evenwel tot dusver nog niet tot een bepaald resultaat heeft geleid.

Was tot nu toe alleen sprake van de stellige geldelijke voordeelen voor den Staat, in de Memorie van Toelichting werd er reeds op gewezen, hoever de kans voor den Staat om een aandeel in de winst van de Exploitatie-Maatschappij te verkrijgen door de totstandkoming van deze regeling zal worden verhoogd. Trouwens het feit op zich zelf, dat die Maatschappij vermoedelijk enige meerdere winst zal maken, is in het voordeel van den Staat te achten, aangezien op die wijze eene goede en duurzame exploitatie van zijne aan die Maatschappij in gebruik gegeven spoorwegen zal worden bevorderd.

(1) Dit laatste brengt voor de Exploitatie-Maatschappij mede de verplichting, om jaarlijks de winst- en verliesrekening te bezwaren met de reute van de voorschotten, welke zij krachtens art. 20 der overeenkomst te doen heeft en met de afschrijving op het roland materieel, bepaald in art. 30e van de overeenkomst.

Tegen al te hooge verwachtingen met betrekking tot de voordeelen, welke de Exploïtatie-Maatschappij rechtstreeks uit deze regeling zal trekken, moet echter worden gewaarschuwd. Men zou toch verkeerd doen met te onderstellen, dat waar het verlies, dat de exploitatie van de Luik-Limburgsche lijnen oplevert, door die Maatschappij op f 350,000 per jaar wordt geschat, door de onthefing van het grootste gedeelte van die exploitatie hare winsten nu ook met die volle f 350,000 zouden vermeerdere. Immers zijn in deze som niet onaanmerkelijke bedragen begrepen voor het aandeel van de Luik-Limburgsche lijnen in de kosten van de hoofdadministratie, alsmede in het saldo der interest-rekening, welke uitgeven door de ontbinding der exploitatie-contracten van 1864 niet noemenswaardig zullen verminderen. Voorts moet worden in aanmerking genomen, dat de Exploïtatie-Maatschappij belast blijft met de exploitatie van het Nederlandsch gedeelte van de lijn Eindhoven—Hasselt, welke exploitatie, ook wanneer men de verminderde huur, welke zij daarvoor zal verschuldigd zijn, in aanmerking brengt, vermoedelijk eenig verlies zal blijven opleveren.

Naar aanleiding van de vraag om inlichtingen, aan het slot van § 2 van het Voorloopig Verslag gedaan, kan worden medegedeeld, dat, nadat op 2 September 1874 na langdurige onderhandelingen een conventie tusschen Nederland en België was tot stand gekomen over de verbetering van het kanaal van Ter Neuzen, ter wille van zeeschepen bestemd naar Gent, bij het sectie-onderzoek in de Belgische Kamer groots ontevredenheid werd opgewekt door art. 11 van die conventie, waarbij voor de in België gelegen gedeelten van de spoorwegen van Ter Neuzen respectievelijk naar Gent en Mechelen even lage tarieven waren bedongen als de Belgische Regering aan andere havens zou toestaan. De Nederlandsche Regering bewilligde er toen in, dat de Belgische Regering de bevoegdheid zou hebben zich na 15 jaar van deze verplichting te ontslaan, terwijl de Belgische Regering als compensatie voor deze concessie er in toestemde de spoorwegen van Luik—Limburgsche Spoorwegmaatschappij te koopen en die Exploïtatie-Maatschappij van het onreuzen exploitatie-contract te ontslaan, voor zooveel betreft de lijnen zuidelijker dan Hasselt gelegen.

Deze aankoop kwam tot stand en voor de exploitatie van de lijn Eindhoven—Hasselt werd eene overeenkomst tusschen de Belgische Regering en de Exploïtatie-Maatschappij gesloten. De koopovereenkomst met Luik—Limburg, het exploitatie-contract met de Exploïtatie-Maatschappij en de conventie met de Nederlandsche Regering betreffende Ter Neuzen werden tegelijkertijd aan de goedkeuring van de Belgische Kamer onderworpen, maar de oppositie, welke tegen art. 11 van laatstgenoemde conventie, ook na de aangebrachte wijziging, gericht werd, leidde tot verwerping van deze Regeeringsvoordracht op 24 Mei 1876.

Toen later de onderhandelingen betreffende de aangelegenheid van Ter Neuzen hervat werden, gaf de Nederlandsche Regering te kennen, dat zij, als compensatie voor het geheel prijsgeven van het bedoelde art. 11, de medewerking van België verlangde voor het naasten van den Antwerpen—Rotterdamchen spoorweg, maar dan ook van de ontbinding van het contract Luik—Limburg afzag. Deze aangelegenheid bleef dientengevolge tusschen de beide Regeeringen rusten, totdat zij nu in verband met den aankoop van den Grand Central Belge dezerzijds weder werd ter sprake gebracht.

§ 3. Wat de positie betreft van de Nederlandsche spoorwegbeambten, die thans in dienst zijn van de Belgische spoorwegen, wier lijnen genaast worden of zullen worden, kan het volgende worden medegedeeld. In België heeft de Regering gemeerlijk beiding, waardoor zij tot overneming van personeel verplicht zou worden, willen aanvaard; volgens hare verklaringen achtte zij het onmogelijk eene zodanige overname op billijke wijze te regelen, zoo als zij eveneens te zamenover het oude personeel te regelen. Dat het desniettegenstaande haar voorneemen is het aan de over te nemen spoorwegen op Belgisch grondgebied werkzame personeel de gelegenheid te geven in haren dienst over te gaan, volgt behalve uit hare verklaringen, uit eenige bij de wet, waarbij tot de overneming dezer spoorweglijnen in België werd besloten, vastgestelde faciliteiten voor het aan die lijnen verbonden personeel, dat in Belgischen Staatsdienst wenscht te treden.

Hier te lande zal op geheel gelijksoortige wijze worden gehandeld. De Maatschappij tot Exploïtatie van Staatspoorwegen heeft zich bereid verklaard het op Nederlandsch grondgebied aan de over te nemen spoorwegen verbonden personeel, voor zooveel het de Nederlandsche nationaliteit bezit, den leeftijd van 65 jaren niet heeft bereikt en lichamenlijk geschikt is, in haren dienst te nemen in den rang, die het meest overeenstemt met de thans bij den Grand Central Belge vervulde betrekking en op eene bezoldiging, niet lager dan bij die administratie werd genoten. De ancienniteit van dit personeel zal worden geregeld met inachtneming van de bij den Grand Central Belge bewezen diensten. Alleen aan de indienstneming van jongelieden, die na 1 Januari 1876 als surnumerair of ambtenaar bij den Grand Central Belge zijn in dienst getreden, wenscht de Maatschappij de voorwaarde te verbinden, dat zij het voor al hare ambtenaren voorgeschreven surnumerair-examen afleggen.

Met betrekking tot de verzekering van de toekomst van dien dienst te nemen personen en van hunne nagelaten betrekkingen heeft de Exploïtatie-Maatschappij eene regeling aan de Regering medegedeeld, die in de M. v. A. is opgenomen, doch die wij hier om niet te veel ruimte te vragen, achterwege laten.

De mededeeling van het Voorloopig Verslag, dat aan Nederlandsche beambten, werkzaam op de lijn Aken—Maastricht, de vraag zou zijn

gedaan, of zij zich als Belgen wilden laten naturaliseren, berust vermoedelijk op misverstand. Niet de Belgische Staat loch, maar ingeval deze voordracht tot stand komt, de Exploïtatie-Maatschappij (en voor het baanvak Grens—Aken het Pruisische Spoorwegbestuur) zal op die lijn als exploitant optreden. Waarschijnlijk echter had men het oog op Nederlanders, die werkzaam zijn op spoorweggedeelten in België, welke door het Belgisch Staatspoorwegbestuur zullen geëxploiteerd worden.

Volgens ontvangen inlichtingen zijn er 40 Nederlanders in dienst van de Exploïtatie-Maatschappij op het Belgische gedeelte van den Luik—Limburgschen spoorweg en 14 in dienst van den Grand Central Belge op het Belgische gedeelte van het met dezer administratie. De in België bestaande bepalingen beletten het indienstnemen van vreemdelingen bij de Belgische Staatspoorwegen. Deze personen zouden dus, om daarbij in dienst te kunnen treden, zich moeten laten naturaliseren. De Exploïtatie-Maatschappij zal evenbedoelde 40 beambten, voor zoover zij dit verlangen, (sommigen wenschen de Belgische nationaliteit aan te nemen) op hare lijnen in Nederland gelegen overplaatsen. Wat de in de tweede plaats genoemde 14 beambten aangaat, die Exploïtatie-Maatschappij is geneigd een verzoek van deze personen om in haren dienst over te gaan in gunstige overweging te nemen, ofschoon er tusschen haar en deze beambten evenmin als tusschen haar en de lijnen of bureaux, waar zij thans werkzaam zijn, enige betrekking bestaat. Stelliger toezegging kon zeker van de Exploïtatie-Maatschappij niet worden verlangd, vermits haar omtrent deze beambten of omtrent de door hen bekleede betrekkingen niets bekend is. Eenig aanzoek hunnerzijds toch is tot doover noch tot de Regering, noch tot de Exploïtatie-Maatschappij gericht.

ARTIKEL EN.

Het Wetsontwerp.

Art. 1. Vermits de splitsing wordt verlangd door leden, welke zich niet met de overeenkomst met de Exploïtatie-Maatschappij konden vereenigen en deze gelijk hierboven werd uiteengezet, der Regering wel aanmerkelijk voorkomt, kan herzijds niet worden voldaan aan het verzoek tot splitsing van het artikel.

8 Maart 1878.

TH. SIX.

POLYTECHNISCHE SCHOOL.

Bij Kon. Boodschap van 4 Maart j.l. is bij de Tweede Kamer ingezonden een wetsontwerp tot verhooging van hoofdstuk V der Staatsbegroting voor het dienstjaar 1878, strekkende om het artikel betrekking hebbend op gebouwen enz. der Polytechnische School met f 40,000 te verhoogen.

Het wordt als volgt toegelicht:

«Bij de Memorie van Antwoord behorende bij hoofdstuk V der Staatsbegroting voor 1878 werd de post voor aanbouw en onderhoud van de gebouwen der Polytechnische School verhoogd o. a. met een bedrag van f 6000 voor het vergrooten van het laboratorium voor scheikunde. Daarbij werd medegedeeld, dat het wogens den in den laatste tijd buitengewoon sterk toenemenden aanwas van het aantal studenten, dringend noodzakelijk geworden was in het gebrek aan leslokalen te voorzien en dat de Minister zich persoonlijk overtuigd had, dat de tegenwoordige lokalen zoo overvuld zijn, dat meerdere studeerenden geen toegang tot de lessen kunnen erlangen, zoodat onverwijde voorziening gebiedend noodzakelijk is.

Het was de bedoeling om met die op de begroting toegestane bovenbedoelde som het scheikundig laboratorium op zeer bescheiden wijze te vergrooten met een uitbouw, die slechts uit eene verdieping op den hogen grond zou bestaan. Bij de uitwerking der plannen echter en bij nader overleg met den directeur en de betrokken hoogleraren gevorderd, is gebleken, dat deze voorziening slechts van zeer tijdelijken aard zou zijn en dat binnenkort toch tot eene nieuwe vergroting van den aanbouw en tot het optrekken eener bovenverdieping overgegaan zou moeten worden; immers de ontworpen aanbouw blijkt nu reeds niet meer voldoende te zijn voor al de thans ingeschreven ingenieurs en technologiën, die aldaar practisch werkzaam moeten zijn.

In deze omstandigheden ware het onraadzaam uitvoering te geven aan het aanvankelijk dankebedel der op f 6500 gerande vergroting, waarvan de uitgave weltra als weggeworpen beschouwd zou moeten worden. Het is onvermijdelijk den aanbouw op zondagse wijze te regelen, dat eene definitieve en afdoende voorziening tot stand komt. Het daartoe opgemakt ontwerp omvat op den hogen grond een laboratorium met werktafels voor 55 laboranten en ongeveer 11 plaatsen langs de ramen, en op de bovenverdieping eene collegezaal voor 130 toehoorders met aangrenzende preparatiekamer met lift, restitue en vertrek voor den hoogleraar. In verband daarmede zal de bestaande aangrenzende zaal der afdeeling Werktuigbouwkunde van bovenlicht moeten worden voorzien. De meerdere kosten zijn, buiten die der verwarming, geraamd op f 45,000, terwijl voor meubilair f 7000 noodig gerekend wordt.

Buitendien is de dringende noodzakelijkheid gebleken om op de binnenplaats een gebouwtje te zetten met waterclosets enz., geraamd op f 3500. De tegenwoordige aanwezigte inrichtingen van dien aard in de oude gebouwen verspreid, laten alles te wenschen over.

Daar in verband met de betalingstermijnen, de genoemde bedragen niet in hun geheel op den loopenden dienst benooidigd zullen zijn, wordt het artikel thans slechts verhoogd met f 40,000.

8 Maart 1878.

TH. SIX.