

van renteloze voorschotten en de onontbeerlijke steun van Staatswege zou worden verleend door deelneming van den Staat in het maatschappelijk kapitaal als gewoon aandeelhouder. Daardoor zou dan — meende hij — tevens het voordeel bereikt worden dat de Regering, wetend dat te eener tijd van social-democratische zijde in het Parlement zou worden geprotesteerd tegen „het afbeulen van het personeel“, wel zorg zou dragen de belangen daarvan, beter dan tegenwoordig, door de directieën te doen behartigen.

Tegenover de financiële beschouwingen van den heer Troelstra stelden de heer Van Asch van Wijck en de Minister in hoofdzaak de argumenten, die reeds bij de schriftelijke behandeling van het voorstel voor het stelsel van renteloze voorschotten werden aangevoerd en, wat het tweede gedeelte der rede van den heer T. aangaat, deed de Minister opmerken, dat hier over het hoofd gezien werd art. 54 van het Wetboek van Koophandel, volgens hetwelk geen der vennoten eener vennootschap meer dan 6 stemmen kan uitoefenen. De heer Troelstra, meende de Minister, kon toch niet verwachten, dat de Staat zijn aandeelen zou verzeelen om invloed uit te oefenen.

Het wetsontwerp werd aangenomen met 3 stemmen tegen; die van de heeren Troelstra, Van Kol en Van der Zwaag.

Dat het tweede wetsontwerp, het voorstel tot goedkeuring der overeenkomsten betreffende overneming enz. van Nederlandsche gedeelten van spoorwegen geen of nagenoeg een bestrijding in de Kamer zou vinden en ten slotte geheel ongewijzigd, zonder hoofdelijke stemming, zou worden aangenomen, werd zeker niet algemeen verwacht. Voor de E. M. S. Mij. moet deze loop van zaken een gevoelige teleurstelling zijn geweest.

Wij zullen de verschillende sprekers niet in al hun beschouwingen volgen. Alleen teekenen wij aan dat de overeenkomst met de Belgische Regering door niemand werd bestreden en dat het contract met de Mij. tot E. v. N.S. in hoofdzaak slechts aanleiding gaf tot enkele vragen, die meest allen de concessien betroffen, welke de Regering ten bate der E. M. S. Mij. nog na de inleuning van het ontwerp van de E. M. heeft weten te verkrijgen. Voorts dat zich ook ditmaal bij sprekers van zeer verschillende politieke kleur, een vrij sterke neiging tot Staatsexploïtatie openbaarde. De strekking van het debat blijkt o. i. volkomen duidelijk uit de rede van den Minister, die tot geen replieken aanleiding gaf en die wij in haar geheel hieronder afdrukken.

„Het wetsontwerp, waarintrent thans de goedkeuring van de Kamer wordt gevraagd, is eigenlijk niet bestreden; de conclusie van alle sprekers, die wij gehoord hebben, was deze, dat, welke bezwaren zij ook mochten hebben, nanningen van het wetsontwerp toch wenschelijk was. Bij de bespreking van dit wetsontwerp zijn onderwerpen behandeld, die zeer zeker van groot gewicht zijn.

Men heeft onder andere de wenschelijkheid betoogd, dat de Staat de exploitatie van de spoorwegen op zich zou nemen. Het wil mij echter voorkomen, dat dit eene zaak is van zoo groot financieel en economisch belang, dat het wenschelijk zou zijn dit onderwerp tot terugkeer ter sprake te brengen. Voóránt hierover een debat werd gevoerd, zou in ieder geval eerst een overleg met mijne ambtgenooten noodig zijn. Voorts zou ik de brochure van den heer Sanders, door de genachtige afgevaardigden, de heeren Van Kol en Hartogh genoemd, niet gaarne als leidraad voor zulk een debat kiezen, omdat in die brochure gegevens voorkomen, die in vele opzichten minder juist zijn.

De wenschelijkheid, om tot Staatsexploïtatie over te gaan, kunnen wij dus thans buiten beschouwing laten; deze zaak staat daarmede niet in verband; zij wordt niet door datgene, wat hier is voorgesteld, gepropageerd; zij wordt niet noodzakelijk door de nanningen van dit wetsontwerp; zij wordt evenmin of onmogelijk door. Integendeel, de mogelijkheid om er later toe over te gaan, zal door de nanningen van dit wetsontwerp gemakkelijker worden dan thans, omdat wij daardoor een vollediger niet in handen zullen krijgen dan wij op het oogenblik zouden kunnen hebben. Ik meen derhalve dat wij wel zullen doen, om de vraag, of Staatsexploïtatie van onze spoorwegen al dan niet wenschelijk is, geheel en al thans buiten de zaak te houden en ons te bepalen tot de behandeling in de beslissing van de vraag, die ons feitelijk alleen bezighoudt, ntelijk, in de toestandkoming van de overeenkomsten die voor ons liggen, in 's lands belang wenschelijk. En dan aarzel ik niet, in overeenstemming met hetgeen door vele genachtige sprekers hedenmorgen hier reeds is verklaard, ten volle bevestigend daarop te antwoorden. Zoals door den genachten afgevaardigde uit Amsterdam, den heer Hartogh, reeds is aangemerkt, hebben wij hier te doen met twee wel te onderscheiden overeenkomsten: die met België en die met de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen. Wat de eerste betreft, er is geloof ik niemand, die tegen die overeenkomst bezwaar kan maken. Zelfs de Hollandsche Lijven Spoorwegmaatschappij doet dit niet. Die maatschappij toch wijst er in haar adres op, dat die overeenkomst in 's lands belang aangenomen behoort te worden. Trouwens wij krijgen hier de beschikking over een betrèkkelijk groot aantal spoorwegen tegen een zeer billijken prijs. De billijkheid van dien prijs is reeds in de stukken uiteengezet, maar ik meen toch, om de hoorderoening nog gemakkelijker te maken, enkele cijfers te moeten noemen. Wij krijgen deze spoorwegen tegen plm. f 70,000 per K.M. en de spoorwegen, door ons zelve aangelegd in de onmiddellijke nabijheid van de hierbij betrokken lijnen, de lijnen Venlo-Breda en Venlo-Maastricht, hebben gekost, *zonder bruggen*, gemiddeld f 80,000 per K.M. Waar wij dus nu een geheel niet met twee bruggen krijgen voor gemiddeld f 70,000 per K.M. en zelf hebben betaald f 80,000 per K.M. zonder bruggen, dat meen ik, dat hierdoor alleen reeds voldoende in het licht wordt gesteld, dat de overeenkomst financieel voordelig voor den Staat is.

Maar, zoals ook door den genachten afgevaardigde uit Amsterdam is in het licht gesteld, het is niet alleen een financieel voordeel dat wij verkrijgen in dezen zin, wij raken ook verlost van het contract betreffende den Luik-Limburgschen spoorweg, dat zeer nadeelig was voor de Exploitatie-maatschappij en dus indirect voor den Staat als associé in zekeren zin van die maatschappij, en verkrijgen daardoor tevens, dat in de toekomst daarvan geen moeilijkheden meer kunnen worden verwacht bij eventuele naasting.

Waar die beide voordelen vaststaan, behoeft, dunkt mij, niet verder betoog te worden, dat nanningen van de overeenkomst met België in het Staatsbelang is, zoodat van verwerping daarvan uit den aard der zaak geen sprake kan zijn.

Thans kom ik tot eene andere quaestie, n.l. de opdracht der exploitatie, wanneer de Staat eenmaal die lijnen heeft gekocht.

Aan wie zal die exploitatie worden opgedragen? Die vraag is in de eerste instantie niet door deze, maar door de vorige Regering beslist en het komt mij voor, dat niet moeilijk zal zijn aan te toonen, dat hare beslissing juist is geweest.

In de eerste plaats hebben wij de exploitatie van den Luik-Limburgschen spoorweg. Krachten de bestaande overeenkomsten van 1890 heeft de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen een onbetwistbaar recht om met de exploitatie daarvan te worden belast, zoodat daarover geen verschil van gevoelen kan bestaan en wat de lijnen betreft door Limburg en de lijn Tilburg-Turnhout, deze sluiten uitsluitend aan de Staatspoorwegen aan en het ligt in den aard der zaak, dat bij de opdracht der exploitatie alleen gedacht is aan de Maatschappij tot Exploitatie van Staatspoorwegen. Feitelijk tocht komt de opdracht aan die maatschappij slechts hierneder, dat men het punt van verbinding met de Belgische lijnen eenige kilometers verlegt, en wel van Tilburg naar de Belgische grens, van Roermond naar Budel enz.

Deze zaak beschouwend, moet men dus wel tot de conclusie komen, dat hetgeen hier wordt voorgesteld, in geen enkel opzicht strijdt tegen de overeenkomst van 1890. De koop zelve is eene volkomen goetloofde wettige daad; daartegen zal niemand uit hoofde van die overeenkomst van 1890 eenig bezwaar maken. Dat de Staat, de lijnen eenmaal gekocht hebbende, de exploitatie daarvan opdraagt aan de enige maatschappij, wier lijnen aansluiten aan die nieuwe lijnen, is niet alleen niet in strijd met de overeenkomst van 1890, maar volkomen in overeenstemming daarmede.

Tegen den aankoop en de voorgestelde opdracht tot exploitatie heeft dan ook de Hollandsche Spoorwegmaatschappij vóór 27 Juli geen enkel bezwaar geopperd.

Mijkbaar had zij daartegen geen bezwaar, want den 23sten Augustus deelde zij mij ontrent de uitnodiging tot de tarief-conferentie van den 27sten Juli te Brussel mede; „Deze uitnodiging was onzerzijds met vrede begroet; wij meenden dat de hoog noodige herziening van het tarief van 1 October 1887 met zijne 28 vervolgen, het onderwerp dier conferentie zoude zijn.“

Dus, nadat de regeling in België tot stand was gekomen en het tractaat met Nederland in de Belgische Kamer was goetgekeurd, bestond ook bij de Hollandsche Spoorwegmaatschappij tegen de overeenkomst met België geen enkel bezwaar. Zelfs gaat zij niet vreugde naar de tarief-conferentie; eene vreugde, die echter van korten duur is geweest.

Eerst na den 27sten Juli, toen de conferentie had plaats gehad, heeft de Hollandsche Maatschappij, en wel op den 23sten Augustus, mij hare bezwaren kenbaar gemaakt. Ik heb mij toen afgevaardigd, of voor de Regering wel aanleiding was om in deze zaak tusschen beide te komen, en haren invloed aan te wenden om die bezwaren der maatschappij eenigermate uit den weg te ruimen. Het spreekt vanzelf, dat daarbij niet op den voorgrond kan staan het financieel belang van een der maatschappijen. Het is toeh niet de vraag om dan de eene maatschappij wat te geven, dan de andere; de Regering heeft bij beide maatschappijen als associé hetzelfde belang, en het is voor haar onverschillig, of de eene dan wel de andere maatschappij meer verdient.

De vraag was dus, of door hetgeen werd voorgesteld, werd voldaan aan de bedoeling van den wetgever van 1890. Het antwoord op die vraag was niet zoo gemakkelijk. Wat men wenscht in praktijk te brengen, was eene strikte toepassing van het stelsel: vervoeren langs de kortste route. Is nu het denkbeeld van vervoer langs de kortste route in strijd met de overeenkomst van 1890? Ik geloof, dat men bezwaarlijk zou kunnen zeggen, dat de wetgever van 1890 in vervoer langs de kortste route op zichzelf zoo overwegend bezwaar heeft gezien. Wanneer men namelijk de Memoria van Toelichting bij het wetsontwerp van 1890 opslaat, dan vindt men deze woorden: „Ook voor zoooveel eene korte route is aangelegd, en men niet door den onnig genoevendaakt wordt tusschen middelpunten van handij wij verkeer een omweg te volgen, voldoet de korte route niet, omdat zij niet éénen weg, niet ééne heibrans vormt, maar eene aansenschakking is van wegen, die bij verschillende maatschappijen in beheer zijn. Werd het verkeer nu maar, zij het dan ook niet door de zorg van één en hetzelfde spoorwegbestuur, wat natuurlijk ter besparing van tijd en kosten gewenscht is, toch over de kortste route geleid, dan zou de splitting van het beheer minder bezwaar opleveren, dan nu indertijd het geval is, tengevolge van het op zichzelf zeer verklaarbare streven der spoorwegmaatschappijen, om het verkeer, zij het ook langs een omweg, zieding mogelijk over de eigene lijn te vervoeren, om zoodanige een zoo klein mogelijk gedeelte van de vracht aan andere maatschappijen te moeten afstaan, en aldus den berrichter voordelige voor-

waarden te kunnen aanbieden en met andere kortere routes te kunnen concurreeren."

Wanneer zou iets in de Memorie van Toelichting op den voorgrond wordt gesteld, dan zal men bezwaarlijk kunnen beweren, dat tegen het volgen van de kortere route volgens den wetgever van 1890 uit een oogpunt van spoorwegbelang zulke overwegende bezwaren bestaan.

Maar ik zal niet ontkenen, dat men bij de overeenkomsten van 1890 nog iets anders bedoeld heeft; men heeft namelijk bedoeld aan de Hollandische Spoorwegmaatschappij een verkeersweg te geven, waardoor zij zou kunnen concurreeren met de Exploitatie-Maatschappij, bepaaldelijk voor westelijk België en Frankrijk, en met het oog op deze bedoeling en op de door den handel geuite bezwaren, bestond er, mijns inziens, voor de Regering aanleiding te trachten door hare tusschenkomst de bezwaren uit den weg te ruimen. Ik zeg te trachten, want op den voorgrond staat, dat de Regering niet de macht heeft te dwingen. Zij kan noch op de instandhouding, noch op de tarieven, voor zover die beneden de maxima blijven, krachtens de bestaande overeenkomst, eenigen invloed uitoefenen, en waar de geachte afgevaardigde uit Grave daartegen bezwaar maakt, moet ik opmerken, dat dit toch reeds lang bekend was, ook aan hen die hebben medegewerkt tot de overeenkomsten van 1890. Het is destijds ook volkomen duidelijk in het licht gesteld.

Op welke wijze nu kan in deze zaak eene gewenschte regeling tot stand worden gebracht? Het antwoord op deze vraag moet luiden: alleen door overleg met de Exploitatie-maatschappij. Het geldt hier namelijk eene overeenstemming tusschen drie partijen: de Hollandische Spoorwegmaatschappij, de Exploitatie-maatschappij en de Belgische Spoorwegadministratie. Het enige middel nu om de overeenstemming tot stand te brengen was, aan de Exploitatie-maatschappij te vragen of geef iets toe. Het bleek niet het protocol van de tariefconferentie van 27 Juli 1897, dat de Belgische administratie geen bezwaar had om aan het verlangen van de Hollandische Spoorwegmaatschappij tegemoet te komen. Ik heb mij toen geverd tot de Exploitatie-maatschappij met betrekking tot de handhaving der bestaande concurrentie en de leiding van het vervoer in één hand voor de niet-gelijknamige stations der Hollandische Spoorwegmaatschappij en er den directeur-generaal op gewezen, dat het leiden van het vervoer langs de kortste route met uitsluiting van de Hollandische Spoorwegmaatschappij niet overeenstemde met de bedoeling van de overeenkomsten van 1890. Deze heeft daarop de verklaring gegeven, welke bij de stukken is overgelegd.

Ik geloof, dat door deze verklaring ook de financiële bezwaren van de Hollandische Spoorwegmaatschappij grootendeels opgelost zullen worden. Ik heb vroeger reeds in de stukken medegedeeld, dat het geheele vervoer van de Hollandische Spoorwegmaatschappij naar België en Frankrijk eene bruto opbrengst had van plm. f. 500,000, waarvan plm. f. 225,000 voor het verkeer van de niet-gelijknamige stations van en naar België.

Daarvan komt weder plm. f. 155,000 voor het vervoer van de niet-gelijknamige stations naar België en de rest voor de omgekeerde route. Het verlies voor de Hollandische Spoorwegmaatschappij zal dus tot eenen betrèkkelijke kleine som bepaald blijven.

Ik kom thans tot de verklaring van de exploitatie-maatschappij, waartegen enkele bezwaren zijn ingebracht, in de eerste plaats door den geachten afgevaardigde met Rotterdam, den heer Mees. Deze vroeg: wat beteekent de voorwaarde, dat de vrachtprijzen voor de concurrentie-stations over den Hollandischen IJzeren Spoorweg niet lager zullen mogen zijn dan over den Staatsspoorweg? Ik kan daarop antwoorden, dat zulks niet anders beteekent dan dat de vrachtprijzen van de tarieven voor de Hollandische Spoorwegmaatschappij niet lager zullen mogen zijn dan voor de Staatsspoorwegmaatschappij, maar dat in geen enkel opzicht wordt buitengesloten de bevoegdheid van de spoorwegmaatschappijen om overeenkomsten aan te gaan voor het vervoer van groote hoeveelheden.

De geachte afgevaardigde uit Grave, de heer Harte, heeft de meening uitgesproken, dat de Exploitatie-maatschappij te veel had gegeven ten aanzien van het vervoer naar België van de niet-gelijknamige stations. Dit meent ik niet gevraagd, maar de maatschappij heeft bij de verklaring omtrent het vervoer van de niet-gelijknamige stations der Hollandische Spoorwegmaatschappij hare zijds te kennen gegeven, dat zij de concurrentie van die stations weinig op prijs stelt, overtuigd als zij was, dat zij deze toch niet met veel succes zoude kunnen voeren. Inmers de Hollandische Spoorwegmaatschappij zal wel zorg dragen dat alles wat wordt aangeboden aan hare niet-gelijknamige stations, ook volgens hare route gefaciliteerd wordt. Iets anders is het natuurlijk, waar het betreft het vervoer van België naar Nederland.

In verband met den inhoud van het protocol van 2 Juli 1897 is door den geachten afgevaardigde uit Apeldoorn, den heer Van Bylandt, en den geachten afgevaardigde uit Rotterdam, den heer Mees, de vraag gedaan, of de vrachtprijzen tusschen Antwerpen en Duitschland ten gevolge van de gesmaakte afspraak lager zouden worden dan de vrachten tusschen Rotterdam en Duitschland. Het komt mij voor, dat zulks geenzins uit die verklaring volgt. Er is geen sprake van lagere vrachtprijzen, maar van vrachtprijzen die eenigzins overeen zonden kunnen met de bestaande, en bij de oplossing van de vraag, hoe dit verkregen moest worden, rechte de directeur Garnis toepassing van het Belgische barème met verhooging, zoo noodig van 1 fr., daartoe het meest geschikte middel. Nu heeft de Hollandische Spoorwegmaatschappij gezegd, dat de tarieven daardoor voor Antwerpen fr. 1.25 lager zouden

zijn dan voor Rotterdam en Amsterdam. Ik heb die cijfers uijnerzijds laten onderzoeken en daarvoor is mij gebleken, dat de berekeningen van de Hollandische Spoorwegmaatschappij juist zijn. Wanneer men het stelsel toepast, door den directeur Garnis in de conferentie van 2 Juli 1897 voorgesteld, komt men voor vele relatien tot een eenigzins hooger prijs voor Antwerpen. Men zal dus bij het Belgische barème slechts een gedeelte van een franc moeten bijvoegen om te komen tot de gewenschte gelijkstelling. Ik geloof, dat ik hiermede van de bezwaren tegen de verklaring en de overeenkomst van 2 Juli kan afstappen. Het hoofdbezwaar is thans nog: hebben wij waarborgen, dat in de toekomst behouden zal blijven, wat wij nu hebben verkregen?

Het wil mij voorkomen, dat wij in deze de waarborgen hebben verkregen, die mogelijkere wijze waren te verkrijgen. Wij hebben de bindende verklaring van den Staatsspoorweg tegenover den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid. Het is de vraag, of eene regeling, gegrond op zulk eene verklaring, niet sterker moet worden geacht, dan wanneer zij gegrond was op eene overeenkomst, waar het geldt een zoo moeilijk te regelen onderwerp, waarbij zich eventualiteiten kunnen voordoen, die men niet kan voorzien.

De maatschappij is gehouden die verklaring te goeder trouw gestand te doen, en ik geloof, dat zij zich wel wachten zal dit in de toekomst na te laten, wel wetende, dat zij zoodoende niet alleen tegenover de Regering, maar ook tegenover het publiek haar goeden naam zou verliezen, waarop zij thans terecht aanspraak mag maken.

Gesteld, dat men wende, dat het wenschelijk was meerdere waarborgen te vinden, dan ymag ik: wie kan daartoe de middelen aan de hand geven? De Staatsspoorwegmaatschappij wil geene overeenkomst hieromtrent aangaan, doch aangenomen dat zij het wilde, op welke wijze zou dan de regeling geformeeld kunnen worden, zoodanig, dat daarin ook in de toekomst geene bezwaren kunnen voortvloeien? Ik heb dan ook in de debatten geene middelen vermenen, die uitvoerbaar zijn.

De heer Harte heeft de vraag gesteld, of wellicht niet artikel 15 van de spoorwegovereenkomsten de Regering het middel aan de hand geeft om tarieven, die niet gewenscht zijn, af te keuren of althans invloed uit te oefenen op de instandhouding.

Ik moet de vraag omtrentend beantwoorden. Art. 15 der spoorwegovereenkomst van 1890 bepaalt: „De voorwaarden voor het vervoer over Nederlandsch grondgebied behoeven, voor zover daarin niet bij de wet of bij algemeen maatregel van bestuur wordt voorzien, voor al de spoorwegen welke de maatschappij exploiteert en voor die waarvoor zij het medegebruik heeft, de goedkeuring van den Minister van Waterstaat, Handel en Nijverheid.

„Gelijke goedkeuring is noodig voor elke in die voorwaarden te brengen wijziging of aanvulling.”

Welnu, de voorwaarden van het vervoer, dat wil zeggen, de verplichtingen die de maatschappij bij een zeker vervoer tegenover het publiek kunnen worden opgelegd, behoeven de goedkeuring van den Minister, maar men kan hieruit niet afleiden, dat de richting, waarlangs het goed zal worden vervoerd, de goedkeuring van den Minister behoeft.

Die geachte afgevaardigde zou de bevoegdheid van de Regering gaarne belangrijk uitgebreid zien, doch ik moet hem opmerken, dat zulks onmogelijk zonder de goedkeuring en medewerking van de maatschappij kan geschieden. De maatschappij nu zal zonder compensatie niet licht toe over gaan om de rechten die zij heeft, prijs te geven.

Ook de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij heeft enige middelen aan de hand gedaan. Hoe moeilijk het is om een afdoend middel te vinden, blijkt reeds daarin, dat de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij achtereenvolgens in verschillende middelen de oplossing wende te moeten vinden. Op 23 Augustus heeft zij mij verzocht, van de Belgische Regering de verzekering te vragen, dat zij te allen tijde bereid zal gevonden worden om het verkeer met stations van den Hollandischen spoorweg uitsluitend via Eschen te leiden. Ik heb die vraag natuurlijk niet aan de Belgische Regering gedaan, wel wetende dat zij deze onmogelijk bereistgeen kon beantwoorden.

Volgens de wetgeving in België toch heeft de Regering de bevoegdheid slechts voor een bepaald aantal jaren de tarieven vast te stellen; thans loopt deze bevoegdheid tot 1900. De gevraagde toezegging zou dus niet kunnen worden gegeven zonder eene speciale wet, die in België natuurlijk niet zou worden aangenomen.

Maar bovendien, ik verwacht, dat, zoo de Belgische Regering deze toezegging al aan geven, zij dit toch niet zou kunnen doen zonder dat wij ook van onze kant enige verbintenis inzicht stelden en ik behoef niet te zeggen, dat het bezwaren zoude wezen om in spoorwegrizaken tegenover een anderen Staat voor onbepaalden tijd te verbinden. Bovendien werd door de Hollandische Maatschappij niet gevraagd behoud der concurrentie met West-België, maar uitsluiting der concurrentie tot geheel België. Dit middel verviel dus vanzelf. Toen heeft de Hollandische IJzeren Spoorwegmaatschappij aan de Kamer gevraagd, haar op te dragen de exploitatie van de lijnen door Limburg, ten einde op die wijze enige pressie te kunnen uitoefenen op de Belgische Spoorwegadministratie. Ik zou hietegen bezwaar moeten maken. De lijnjes door Limburg sluiten aan de Staatsspoorwegmaatschappij aan. Het ligt dus voor de hand, dat deze met de exploitatie daarvan belast wordt. Het algemeen belang brengt dit mede, vooral met het oog op den aanleg van eene gewenschte kortere spoorwegverbinding tusschen Eindhoven en Weert of Boermond.

Bovendien zou, zelfs indien aan het verzoek der Hollandische Maatschappij, om de lijnjes door Limburg in exploitatie te hebben, voldaan werd, zij daarmede niet gebaat zijn, want de kortste route zou daarmede niet in hare handen zijn. Die maatschappij dacht echter daardoor

