

De verdraging, door de belofte van eene wettelijke regeling ontstaan in de herziening van de Indische ordonnantie van 1873, heeft ons reeds lang geleden doen betoogen, dat het beter ware, die herziening weder bij Indische ordonnantie te doen geschieden en dus het plan tot regeling bij de wet te doen varen. Dat betoog heeft weinig weerklank gevonden... moge het dan nu ook blijken, dat onze Volksvertegenwoordiging bij machte is, die wet tot stand te helpen brengen. Vooral in deze materie geldt het: *le mieux est l'ennemi du bien*.

Met het oog hierop wenschen wij ons, voor het oogenblik althans, slechts tot een paar aantekeningen te bepalen.

Tegenwoordig worden de «vergunningen tot het doen van mijnbouwkundige opsporingen» verleend voor den tijd van vijf jaren. Die termijn, meent de Minister, is «buitensporig lang»; daardoor kan, indien de vergunning aan niet-ernstige opspoorders is verleend, ten nadeele van het algemeen belang, een terrein geruimen tijd voor werkelijke opsporingen gesloten blijven. Overeenkomstig het advies van den chef van het mijnwezen in Ned.-Indië wordt dus nu voorgesteld, de vergunningen te verleenen voor den tijd van hoogstens twee jaren, met bepaling dat zij voor hoogstens een jaar kunnen worden verlengd.

Wij gevoelen veel voor het aangevoerd bezwaar, maar meenen, dat het genesmiddel erger zou zijn dan de kwaal, en ten nadeele van het algemeen belang, menige ernstige bedoelde opsporing onmogelijk zoude maken.

Hoe is de gewone gang van zaken?

Iemand vermoedt, in zeker terrein de eene of andere delfstof te kunnen vinden; brengt met eenige vrienden een klein kapitaalje bijeen, vraagt vergunning en stelt voorloopige onderzoekingen in. Geven deze voldoende uitkomst, dan tracht hij het verder benodigd kapitaal bijeen te brengen, waarmede dikwijls vrij wat tijd verloren gaat. Is het geld beschikbaar, dan moet het noodige materieel besteld, het vereischte personeel gezocht worden... en tegen dat de exploratie flink zoude kunnen beginnen, zijn allicht de twee jaar om. De vergunning kan nog voor één jaar verlengd worden, maar ook weigering is mogelijk; en wanneer de exploratie in dat ééne jaar niet slaagt, is van geen verlenging meer sprake, is onherroepelijk al het kapitaal verpsild, alle gedane werk onnut... Welk kapitalist zal onder dergelijke omstandigheden zijn geld beschikbaar stellen?

Het hier aangevoerde bezwaar zal, dunkt ons, kunnen worden ondervangen door eene wijziging der voorgestelde bepaling in dien zin, dat de vergunning aanvankelijk voor twee jaren wordt verleend, maar telkens voor een jaar wordt verlengd wanneer de belanghebbende doet blijken, dat hij de noodige activiteit heeft betracht.

Dergelijke wijziging schijnt ons vooral noodig voor de petroleum-industrie; laat men de voorgestelde regeling onveranderd, dan zal het alleen aan bestaande maatschappijen, die dadelijk geld, materieel en werkkrachten beschikbaar kunnen stellen, mogelijk wezen nieuwe terreinen degelijk te explooreeren.

Een hoofdpunt, waarin het voorstel van den Minister CREMER van dat zijner voorgangers verschilt, is zeker de weinig fiscale strekking daarvan. Zijn stelsel is, niet te veel te letten op het dadelijk belang van de schatkist, maar den mijnbouw te ontwikkelen; deze zal, indirect, de schatkist groote voordeelen bezorgen.

Dat stelsel is alleszins aannemelijk. Billiton, vroeger een lastpost, bracht in de laatste jaren van de werking van het voor de aandeelhouders zoo weinig bezwarend contract toch jaarlijks aan belastingen, pachten, in- en uitvoerrechten, vendusalaris enz. cc. acht tonnen gouds in de Indische schatkist!

De Minister vraagt dus, behalve een matig vast recht, twee procent van de bruto-opbrengst der mijnontginningen.

Hij geeft de voorkeur aan eene heffing naar den grondslag van de bruto-opbrengst, omdat dan de minste inmenging van het bestuur in den mijnbouw en in de administratie der ondernemingen gevorderd wordt. Er is vóór en tegen, — maar o. i. is er geen bezwaar, ten deze met den Minister mee te gaan. Slechts veroorloven wij ons eene vraag: wat beteekent, in art. 36, deze bepaling: als bruto opbrengst wordt aangemerkt de gemiddelde handelswaarde... van de gedurende het afgelopen halve kalenderjaar... verkregen... producten? Als een jaarlijksche cijns wordt geheven, zal toch ook jaarlijks moeten blijken over welk product die cijns verschuldigd is?

Bij de tegenwoordig bestaande regelingen bedraagt de cijns van drie tot tien procent van de netto-opbrengst. Wie voor verschillende maatschappijen nagaat, hoe groot het verschil tus-

schen bruto- en netto opbrengst is, zal onmiddellijk inzien dat twee procent van de bruto-opbrengst geen te lage heffing is. Om een voorbeeld te nemen stellen wij dat eene petroleum-onderneming haar product voor f 200 per kist verkoopt en daarop f 0.40 winst behaalt; dat is twee pCt. van het product (bruto-opbrengst) gelijk aan tien pCt. van de winst (netto-opbrengst).

De gevallen, waarin zonder onbillijkheid eene hoogere heffing mogelijk wezen zou, komen te zelden voor dan dat de wet daarmede rekening kan houden. En dit is óók waar: *mining is chance*; sommigen kunnen groote winsten behalen, — vele anderen zullen nooit iets van hunne winsten zien. Wie met de laatsten geen medelijden heeft, mag ook van de eersten niet jaloersch wezen.

De door den Minister CREMER gewenschte regeling heeft dit vóór, dat men, eene mijnconcessie aanvaardende, juist weet waaraan men zich te houden heeft; en dat de voordeelen, door overleg en beter beheer verkregen, geheel ten bate van den ondernemer blijven. Van die voordeelen trekt de Staat op zijn beurt toch weder zijn aandeel door de gewone belastingen... Men denke aan het antwoord dat gegeven werd aan iemand die «vooral de rijken» wilde doen betalen voor de behoeften van 's lands kas: «volkomen juist, — laat ons dus handel en nijverheid zóó ontwikkelen dat er vele rijken zijn»...

Die ontwikkeling komt, ook afgescheiden hiervan, het algemeen belang ten goede: elke onderneming, die floreert, is een bron van welvaart voor hare omgeving.

Tot het ontstaan van vele dergelijke ondernemingen moge de nieuwe mijnwet krachtig medewerken!

STATEN-GENERAAL.

EERSTE KAMER.

Goedkeuring der overeenkomsten betreffende overneming enz. van Nederlandsche gedeelten van spoorwegen.

Het wetsontwerp, waarin de contracten met de Belgische regering en met de Exploitatie-Mij. ter goedkeuring aan de vertegenwoordiging werden aangeboden, ging, gelijk men zich zal herinneren, in de Tweede Kamer zonder hoofdelijke stemming onder des voorzitters hamer door. Aan de overzijde vond het vijf tegenstemmers, de hh. van Heek, van Marle, Buitman, van Nispen tot Panneerden en Rutgers van Rozenburg.

De heer van Heek, voorstander der veel aangevallen spoorwegovereenkomsten van 1890, zag, het debat openend, het beginsel der overeenkomsten in deze regeling miskend. Tot dusver twee gelijkkrachtige maatschappijen, elkander, ten profijte van het publiek, een scherpe doch gezonde concurrentie aandoend; in de toekomst, naar zijne opvatting, een ongelijke strijd tusschen de versterkte Exploitatie-Mij. en de onredelijk verzwakte Hollandsche Spoorweg Mij. Dientengevolge groote kans dat laatstgenoemde het onderspit zal delven en naasting zal eischen. En dan, onvermijdelijk staatsexploitatie, een ramp „waarvoor de Hemel ons mag bewaren“.

Met scherpe pijlen op zijn boog trad vervolgens de heer Rutgers in het krijt. Zijn rede, de eenige uitgewerkte bestrijding der voordracht, die in het Parlement werd uitgesproken, meenen wij den lezer niet te mogen onthouden.

De spoorwegregeling van 1890 was — zoo ving de heer R. aan — gebaseerd op het streven tot vestiging van eene gezonde concurrentie, ongeveer op gelijken voet, tusschen onze twee groote spoorwegmaatschappijen, de Exploitatie-maatschappij en de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij. Men is daarin ook wel geslaagd tot vrij algemeene voldoening der gegadigden of belanghebbenden bij het goederenvervoer. Die concurrentie is niet alleen scherp geweest, maar mede op den gewenschten gelijken voet gevoerd, zooals o.a. blijkt uit het vergelijk, door de concurrenten in een geval, waar zij niet geheel vrij, maar van een derde afhankelijk waren, als ten aanzien van het internationaal verkeer met België, getroffen, krachtens hetwelk om de maand beurtings over de lijnen van den een en van den ander het internationaal vervoer zou worden geleid.

Dit is zoo voortgegaan, totdat de Nederlandsche Staat de fragmenten van het net der Grand Central Belge op Nederlandsch gebied wilde overnemen. Toen heeft het Departement van Waterstaat in overleg met de Exploitatie-maatschappij, buiten kennis van den anderen concurrent, eene regeling ontworpen, die het stelsel van onze oude spoorwegregeling omverwerpt, en de Exploitatie-maatschappij zoodanig overwicht verzekert, dat zij met de hulp der Belgische spoorwegadministratie zich een monopolie voor het internationaal goederenverkeer, met uitsluiting van de Hollandsche Spoorwegmaatschappij en met miskenning van het stelsel van 1890 kan bezorgen. Hoe stellig die toelag was, blijkt uit het proces-verbaal der conferentie, die door de Exploitatie-maatschappij met de Belgische spoorwegadministratie 2. Juli j.l. is gehouden, welk proces-verbaal als bijlage van de Memorie van Antwoord aan de Tweede Kamer is overgelegd.

Daarin vinden wij eerst het doel der bijeenkomst geconstateerd door den representant der Exploitatie-maatschappij, den heer Engeringh, die

zeide: „il sera nécessaire de prendre de commun accord des arrangements spéciaux pour l'organisation du service par les nouveaux points d'échange à la frontière.”

Daarna preciseerde nader de representant der Belgische spoorweg-administratie dat doel aldus: La première question à pour but notamment de supprimer les doubles itinéraires et de choisir celui qui offre la plus courte distance.

Dan weder het woord verkregen hebbende, sluit er zich weer bij aan de representant der Exploïtatie-maatschappij die, na eerst voor den vorm te hebben gespeeld, wat men noemt la petite bouche, en iets verteld te hebben van nadeelen, aan de algemeene toepassing van het stelsel der kortste route voor zijne maatschappij verboden, niettemin zich haast juist die algemeene toepassing van het stelsel als voorwaarde te stellen, er nog bijvoegende, dat hierop geene uitzondering mag worden gemaakt, en dat het op alle internationale betrekkingen moet worden toegepast.

„Néanmoins—lezen wij er—M. Engeringh consentirait à faire le sacrifice, qui doit en résulter pour son administration, s'il était bien entendu que le principe de la plus courte distance, serait appliqué d'une manière générale et sans exceptions dans toutes les relations belges-néerlandaises.”

Kan men nu op steller en scherper wijze doen uitkomen den toelag en afspraak om, met miskenning van het stelsel der spoorwegregeling van 1890, een monopolie in het leven te roepen voor de Exploïtatie-maatschappij, ten koste en met uitsluiting van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij? Zeer zeker niet; en als men nu vraagt, waarom toch de Belgische Spoorwegadministratie, die er geen belang bij had, of hare goederen, nog of eenmaal buiten de grenzen, kwamen in handen van de Exploïtatie-maatschappij of van de Hollandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij, zoo partij koos voor één van beide concurrenten, dan wordt dit ook duidelijk uit datzelfde proces-verbaal, gelijk wij straks zullen zien.

Wanneer wij lezen in de Memorie van Toelichting: „En ten aanzien van den spoorweg Antwerpen—Gladbach, die van zeer groot gewicht is voor het verkeer naar de haven van Antwerpen, geldt de overweging dat het van belang is dezen te brengen in handen van de Maatschappij tot Exploïtatie van Staatsspoorwegen, omdat hierdoor meer waarborg verkregen wordt, dat de Nederlandsche belangen, die bij de exploitatie dezer lijnen betrokken zijn, niet uit het oog zullen worden verloren.”

Dan kunnen deze woorden wel niet anders beteekenen dan dat men met de Grand Central Belge meer dan met de Exploïtatie-maatschappij gegaar liep, dat de exploitant van de Limburgsche Lijntjes Budel—Vlodrop en Lanaken—Simpelveld gebruik en misbruik maken zoude om ten koste van de Nederlandsche havens Amsterdam en Rotterdam de haven van Antwerpen te begunstigen, door het bepalen van zeer lage tarieven van vervoer dwars door Limburg voor goederen, bestemd naar, of afkomstig van Antwerpen, waar dit had te concurreren met Rotterdam.

Laat ons nu echter zien, hoe de Exploïtatie-maatschappij aan die goede verwachtingen heeft beantwoord.

Dit — zeide ik zooveen — leert ons hetzelfde proces-verbaal van 2 Juli.

Immers wij vinden daarin deze zinsnede: „M. Engeringh déclare que son administration serait disposée à accepter pour le trafic entre les ports belges et l'étranger en transit par les lignes néerlandaises les barèmes que l'Etat belge désire appliquer, à la condition que l'Etat belge consentit par contre à accorder ces mêmes barèmes pour le trafic entre les ports néerlandais et l'étranger en transit par la Belgique.”

Natuurlijk beteekent die laatste voorwaarde niets: want transit van Nederlandsche havens door België is alleen denkbaar zuidwaarts in de richting naar Frankrijk; en concurrentie door België naar Frankrijk is voor Nederlandsche havens tegen die van Antwerpen onmogelijk, omdat zij, achter Antwerpen liggende, veel grooter afstand naar het Zuiden hebben af te leggen dan Antwerpen, en daarbij dus steeds ten achter staan. Datzelfde is niet het geval ten aanzien der concurrentie tusschen Antwerpen enerzijds en de Nederlandsche havens anderzijds naar het Oosten, naar Duitschland, omdat zij ten aanzien van dat land, en speciaal ten aanzien van Keulen, ongeveer naast elkaar liggen. Antwerpen heeft hier echter het nadeel, dat het afhankelijk is van het vervoer dwars door Limburg, dat zich zuidwaarts als een schiereiland tusschen Duitschland en België uitstrekt, en dat de Nederlanders, als zij even protectionistisch waren als de Belgen, door hooge spoorwegvrachten dat vervoer door Limburg konden belemmeren, om de Nederlandsche havens tegenover Antwerpen te steunen.

De Hollanders nu zijn wel zoo klein niet; maar het kon daarentegen wel gebeuren dat de Belgen door uiterst lage tarieven de concurrentie van Antwerpen tegen de Nederlandsche havens wenschten te begunstigen, en daartoe dan eene exploitante van die spoorweglijntjes dwars door Limburg noodig hadden, die, voor hen zeer meegande, alles doet wat zij Belgen verkiezen.

Zulk een hebben zij nu in de Exploïtatie-maatschappij gevonden, die ter conferentie van 2 Juli de bepaling aannam, dat zij de vrachtprijzen op hare nieuwe thans over te nemen lijntjes in Limburg zal stellen juist zoals de Belgen verlangen.

Als middelen de Belgen de vrachten verlagen, moet de Exploïtatie-maatschappij volgen en dat evenzeer doen. Deze wordt op die manier slavin van de Belgische spoorwegadministratie; Limburg wordt, wat het spoorwegvervoer betreft, als 't ware ingelijfd bij België; en de Nederlandsche Exploïtatie-maatschappij heeft voortaan indirect van de

Belgische Regeering, direct van de Belgische Spoorwegadministratie de bevelen af te wachten, of te vragen, welke tarieven zij op die Nederlandsche lijnen heeft toe te passen.

Wanneer het nu gebeuren mocht dat men 't in België in het hoofd krijgt om, ten einde aan Antwerpen de concurrentie met Rotterdam te vergemakkelijken, een denkbeeldig tarief in te voeren, bij voorbeeld van slechts 5 pct. van hetgeen het behoorde te zijn om de kosten te dekken, dan zou dat niet alleen gelden voor het op Belgisch territorium gelegen deel van de lijn Antwerpen—Keulen, maar ook voor de lijntjes dwars door Nederlandsch-Limburg, en zulks ten nadeele van Nederland, speciaal van Rotterdam.

Nu vraag ik of wij gerechtigd zijn daartoe mede te werken en of wij ons niet door goedkeuring van dit ontwerp medeplichtig maken aan eene verderfelijke begunstiging van den vreemdeling ten koste van eigen landgenooten.

Toen indertijd aanhangig was de zoogenaamde Kanalenwet van Minister Tak van Poortvliet, heb ik mij verklaard tegen het aanleggen van de Noordvaart, die eene nieuwe, directe watergemeenschap in het leven zou roepen dwars door Limburg tusschen Keulen en Antwerpen. Om dezelfde reden moet ik mij thans verzetten tegen het scheppen van eene zoo goedkoope spoorweggemeenschap door Limburg, ten bate van Antwerpen en ten nadeele van Holland, speciaal van Rotterdam.

Nu weet ik wel dat de Regeering, zelve gevoelende de gegrondheid der bezwaren, die tegen deze regeling zijn geopperd, gezocht heeft naar palliatieven, en ook, wat betreft de gewraakte opheffing van concurrentie tusschen de Hollandsche Spoorwegmaatschappij en de Exploïtatie-maatschappij, iets van dien aard gevonden heeft, meent gevonden te hebben althans, in zekere verklaringen of beloften, afgelegd door de Exploïtatie-maatschappij en door de Belgische spoorwegmaatschappij, maar verklaringen en beloften die, naar mijne opvatting, geene waarde of betekenis hoegenaamd bezitten.

In het algemeen hecht ik altijd weinig aan beloften en niet in rechten verhaalbare verklaringen; soms worden ze te kwader trouw afgelegd, meestal te goeder trouw, maar dan nog vaak geschonden, wanneer hij, die ze aflegde, redeneert: had ik dat geweten, en de tegenwoordige omstandigheden, die inmiddels veranderd zijn, voorzien, dan had ik die verklaring nooit afgelegd, en zich dan afgevraagd, of hij toch eigenlijk onder deze veranderde omstandigheden wel gebonden is aan eene verklaring of belofte, door hem met het oog op geheel andere omstandigheden gedaan. In weerwil van die verzoeking houdt zich dan een individu meestal uit eergevoel toch aan de belofte, maar zelden doen dat maatschappijen of andere colleges, omdat die, al heeten zij *corpora moralia*, zedelijke lichamen, toch, veel minder dan de individuen, door het eergevoel en de goede zeden zich leiden laten, vooreerst omdat zij van nature geen ziel, dus ook geen eergevoel hebben, en in de tweede plaats omdat bij hen de verantwoordelijkheid zich te veel verdeelt, en steeds ieder lid achter de rest, achter zijn medeleelen, zich kan verschuilen.

Ik zou daarvan sterk sprekende voorbeelden kunnen aanhalen, maar zal dat met het oog op den tijd nu nalaten; doch het is voor mij eene reden om aan verklaringen, als ons hier vanwege de Exploïtatie-maatschappij en de Belgische spoorwegadministratie zijn opgedischt geene waarde te hechten, noch er mijn oordeel door te laten influenceeren.

De waarde dier documenten wordt er vooral niet beter op, wanneer men ze van naderbij beziet.

Ik wil dan het eerst stilstaan bij de verklaring der Exploïtatie-maatschappij. Die vangt aan met den plechtigen aanhef: „De Maatschappij tot Exploïtatie van Staatsspoorwegen verbindt zich aan Zijne Excellentie den Minister van Waterstaat”. Men zou denken: verbindt zich om te zorgen dat de hierna sub I en II omschreven uitzonderingen op den regel der kortste verbinding worden toegepast. Maar neen! niets daarvan in die verbintenis! Waartoe verbindt zich dan de Exploïtatie-maatschappij? Om aan de administratie der Belgische spoorwegen iets mede te deelen. Letterlijk staat er: „verbindt zich mede te deelen dat zij bereid is toe te stemmen in de volgende afwijkingen van dit beginsel, t. w. enz.”. En wanneer die mededeeling eenmaal gedaan is, dan is de verbintenis gequitteerd, de geheele verplichting afgehoopen, en geëindigd ook de rol des Ministers van Waterstaat, die tegenover de Exploïtatie-maatschappij krachtens hare verbintenis nu niets meer te zeggen heeft. En aan wien verbond zij zich mede te deelen, dat zij bereid was die exceptie toe te passen? Aan de Belgische spoorweg-administratie, iemand, die er zelf niet het minste belang bij heeft door wie de goederen in Nederland worden vervoerd, en die bijgevoegd of van die bereidverklaring der Exploïtatie-maatschappij geen notitie nemen, of na er notitie van genomen te hebben haar naast zich nederleggen en de zaak zoals zij is laten zal.

De Minister zelf hecht dan ook niet veel aan die verklaring; de heer van Heek heeft zooveen nog herinnerd, in welke bewoordingen van die verklaring in de Memorie van Antwoort, wordt gewag gemaakt, namelijk als eene *morele* verplichting en als eene verplichting om *zooveel mogelijk* de toepassing der aangehaalde exceptien te bevorderen. Ergo twee slagen om den arm: eene *morele*, dus niet judicieele, niet in rechten verhaalbare verplichting en in de tweede plaats om *zooveel mogelijk* te bevorderen, zonder dat een arbiter wordt benoemd, om over die mogelijkheid te jegeren, zoodat het oordeel er over blijft overgelaten aan hem die die verklaring heeft afgelegd, namelijk de Exploïtatie-maatschappij zelve. Is het nu niet duidelijk dat eene dergelijke verklaring ons geen stap verder brengt?

En is het wel beter geschapen met de verklaring der Belgische

spoorwegadministratie? Deze is niet eens in den vorm van eene verbintenis of van eene verklaring aan den Minister van Waterstaat, in Holland vervat. Het is eenvoudig een briefje van den directeur der Belgische spoorwegadministratie aan de directie van de Exploïtatie-maatschappij, die de conferentie van 2 Juli hebben gehouden, waarin het geheele complot was gesmeed tegen de Hollandsche Spoorwegmaatschappij en tegen de spoorwegregeling in Holland van 1890. In dat briefje verklaart dan op hare beurt de Belgische spoorwegadministratie, dat zij ook bereid is.

Wat hebben wij derhalve nu? Twee bereidvaardige lieden, maar die geen van beiden belang er bij hebben, die exceptie op het kortste roestelsel toe te passen. Neen, dat is niet volkomen juist: waarvan de een, België, geen belang er bij heeft, en de ander, de Exploïtatie-maatschappij, een tegenovergesteld belang. Nu vraag ik: hoe zullen die twee elkander dwingen gevolg te geven aan hunne wederzijdsche bereidverklaringen, terwijl de twee werkelijke belanghebbenden, de Hollandsche Lijzen Spoorwegmaatschappij voor zich zelve, en de Nederlandsche Minister voor het Nederlandsche volk, buiten de zaak staan, zoodat wanneer de Minister van Waterstaat begint te reclameeren bij de Exploïtatie-maatschappij, hij ten antwoord krijgen zal: „Excellentie, bemoei u thans niet meer met de zaak: er is eene verbintenis gecoest, die de Exploïtatie-maatschappij jegens u had aangegaan, namelijk om iets mede te deelen aan de Belgische administratie, wat zij gedaan heeft, en waarmede zij jegens u haar schuld gekwetend heeft; terwijl, indien de Hollandsche Lijzen Spoorwegmaatschappij, op die verklaring zich beriep, zij ten antwoord zou krijgen: bemoei u met uw eigen zaken, niet met de onze, niet met verklaringen, gewisseld tusschen twee u vreemde partijen. Wat geven dan de door den Minister bijgebrachte palliatieven?

Doel laat ik bovendien nog in herinnering brengen wat de Belgische administratie onvoorzichtig nog heeft toegevoegd aan het slot van dat briefje aan de Exploïtatie-maatschappij, namelijk de restrictie, die, wanneer er eenige waarde in dat briefje stak, deze daaraan weer geheel zou ontnemen, te weten: „mais il reste bien entendu que cette adhésion, comme la première, ne présente aucune connexité avec le traité, et ce sens que l'arrangement est conclu uniquement entre les administrations et dans les limites des pouvoirs de celles-ci.”

Wanneer toch de Belgische Regeering, die partij is in het traité, maar niet gebonden is door de verklaringen der twee spoorwegadministraties, het in het hoofd mocht krijgen uit protectionistische overwegingen, of om welke reden ook, de zuivere toepassing van het systeem der kortste route te eischen, en dan zeggen mocht: ik blijf hechten aan mijn beproefd, overoud en overheerlijk stelsel der kortste route, ik duld niet dat daarvan door mijne spoorwegadministratie worde afgeweken, en verbied haar eenige medewerking tot afwijking aan wien ook te verleenen, er bij voegende dat zij zich aan gene verklaringen en afspraken tusschen spoorweg-exploitanten wenschte te storen, dan zullen de Belgische administratie en de Hollandsche Exploïtatie-maatschappij waarschijnlijk uit één mond zeggen: ja à l'impossible nul n'est tenu, en zij het dan ook niet een bloedend hart, omdat wij onze belofte niet kunnen naleven — gedwongen zijn wij nu toch toe te passen het stelsel der kortste route in al zijne consequenties. En op die wijze zal de Minister het moeten aanzien dat krachtens zijn legislatief werk van 1890 wordt geroegerd tegen het stelsel van de nationale Hollandsche spoorwegregeling van 1890.

Wanneer dergelijke onnozele middeljes als de ons voorgelegde verklaringen van een paar spoorweg-exploitanten op ons worden toegepast om ons te dwingen tot goedkeuring van eene afkeurenswaardige regeling, dan vraag ik, of dat niet wat te veel van ons gezond verstand gevraagd, of dat niet al te kras is. Der Regeering, zoo het schijnt, niet. Der moederheid van de Eerste Kamer? Wij zullen het moeten zien. Mij wel!

Na den heer Rutgers een korte rede van den heer van Swinderen. Deze afgevaardigde heeft in der tijd zijn stem onthouden aan de spoorwegovereenkomsten, maar, nu ze werkelijk geregeld zijn, wilde hij daartegen niet reageeren. Of hij zijn stem voor de thans aanhangige voordracht zoude uitbrengen liet hij in het midden, maar, deed hij het, dan wenschte hij daarbij zijn neutraal standpunt ten aanzien van Staatsexploïtatie uitdrukkelijk te handhaven. Hij meende dit te moeten verklaren naar aanleiding zoowel van de in de Tweede Kamer door den Minister gemaakte opmerking dat door de aanneming van dit wetsontwerp de invoering van Staatsexploïtatie gemakkelijker zou worden, als van de tirade in het Eindhvslag der Eerste Kamer, waarin sommige leden verklaarden geen bezwaar tegen de voordracht te hebben, ook al zou zij in de toekomst tot Staatsexploïtatie leiden.

Gelijk men weet is de voorgedragen regeling grootendeels het werk geweest van de vorige Regeering. Het lag daarom voor de hand, dat de premier van dat kabinet, de heer Röell, onlangs in de Eerste Kamer terugkeerde, tot verdediging der zaak zou spreken.

De heer Röell richtte allereerst het woord tot de leden, die, blijkens het Eindhvslag, de te betalen koopsom te hoog achtten, en toonde met cijfers aan, dat deze opvatting inderdaad geen steek kan houden. Vervolgens trachtte hij te doen uitkomen, dat de opdracht aan de Exploïtatie-maatschappij om de aan te koopen lijnen in exploitatie te nemen, voortvloeide uit de redactie der overeenkomst van 1890. Volgens dat contract kan de Luik-Limburgsche lijn onmogelijk aan de Exploïtatie-maatschappij ontnomen worden. Daarentrent bestaat geen verschil van gevoelen en, zoo vervolgdde hij, wat de andere lijnen betreft, zoo is de overdracht daarvan aan de Exploïtatie-maatschappij wel niet verplichtend, maar stelt art. 2, late lid, het toch wel als

eenigermate voor de hand liggende, dat — tenzij het tegendeel om bijzondere redenen van spoorweg-politiek geraden zij — de exploitatie van nieuw te verkrijgen lijnen, zal worden opgedragen aan de maatschappij aan wier net die lijnen aansluiten.

Waren er nu „bijzondere redenen” om van dezen regel af te wijken? De heer Röell meende „neen”. Ten onrechte toch zou men als zoodanig de verzwakking der Hollandsche Spoorwegmaatschappij kunnen aanvoeren, want van verzwakking dier maatschappij kan geen sprake zijn. Immers — in stede dat het concurrentiegebied voor haar verkleind wordt, zal zij, juist door het beginsel van den kortsten afstand, ook zonder toepassing der nadere verklaringen van de Exploïtatie-maatschappij, een geheel gebied verkrijgen, dat haar tot dusver gesloten was. En het daartegenover liggend verlies is door de nadere verklaringen der Exploïtatie-maatschappij en der Belgische Spoorwegadministratie zoo goed als weggenomen.

Wel is waar heeft men hier met verklaringen, niet met contractueele bepalingen te doen, maar de heer Röell sprak in de eerste plaats uit volkomen vertrouwen te stellen in de eerlijkheid der Exploïtatie-maatschappij en hij wees er voorts op, dat zelfs indien de goede trouw niet aan de Exploïtatie-maatschappij gebood de verklaringen na te leven, de Regeering genoeg middelen zou bezitten om haar daartoe te dwingen.

Maar buiten en behalve dit alles, pleitte volgens den spreker voor de voorgestelde regeling, dat geen andere praktische mogelijke oplossing is aangegeven. Wel is er gesproken van het in exploitatie geven aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij van een der Limburgsche lijntjes, maar dit zou niet kunnen geschieden zonder haar tevens running-power te verzekeren over lijnen, thans bij haar concurrentie in exploitatie; iets waartegen deze laatste zich zeker zou verzetten.

Bovendien, als er gevaar bestaat dat de Exploïtatie-maatschappij — gelijk de heer Rutgers deed uitkomen — door een lage tariefstelling op die lijntjes, het verkeer tusschen Duitsland en Antwerpen ten koste van onze eigen zeehavens zal bevorderen in sterker mate zou dat gevaar te duchten zijn als de Hollandsche Spoorwegmaatschappij hier in de plaats van de Exploïtatie-maatschappij trad. Maar, voegde de heer Röell hieraan toe, de gedachtegang van den heer Rutgers betreffende dat gevaar maak ik niet tot de mijne.

Ziedaar in hoofdzaak den inhoud van de belangrijke rede van den heer Röell. Na hem sprak de Minister als volgt:

„Bij de bespreking van dit wetsontwerp men ik twee vraagpunten buiten debat te kunnen laten, omdat zij met deze zaak niets hebben te maken.

Het eerste betreft de vraag of Staatsexploïtatie van spoorwegen wenschelijk is. Reeds in de Tweede Kamer heb ik uiteengezet dat dit wetsontwerp daarop niet influenceert. En het komt mij voor, dat uit de aanhaling door den geachten afgevaardigde uit Friesland, den heer van Swinderen, gebezigd, niet valt af te leiden, dat bij dit wetsontwerp van dit standpunt zoude zijn afgeweken.

Wat toch heb ik gezegd? Het wetsontwerp maakt Staatsexploïtatie niet noodzakelijk en niet mogelijk. Integendeel de mogelijkheid wordt er door bevorderd. En hiermede heb ik alleen bedoeld dat een bestaand beletsel voor algemeene Staatsexploïtatie, namelijk het bezit van enkele lijnen in handen van eene buitenlandse maatschappij; uit den weg wordt geruimd. De quaestie van Staatsexploïtatie komt mij dus voor buiten debat te kunnen blijven.

In de tweede plaats is gesproken over de overeenkomsten van 1890 en ook in de stukken is daarnaar verwezen. Heb ik den geachten afgevaardigde uit Noordholland, den heer Rutgers van Rozenburg, goed verstaan, dan schijnen die overeenkomsten thans zijne instemming te hebben, doordien de tengevolge daarvan ontstane concurrentie zeer heilzaam gewerkt zou hebben, in tegenstelling met hetgeen vroeger door velen van die overeenkomsten werd verwacht. Mij komt het voor, dat ook die overeenkomsten van 1890 thans geen debat noodig is. Immers zelfs indien zou geschieden wat gevreesd wordt, namelijk de vernietiging der concurrentie in het Belgisch verkeer, dan nog zou dit slechts geschieden na het tot stand komen der thans aanhangige overeenkomsten, maar niet tengevolge daarvan, want zulks zou evenzeer kunnen gebeuren onder den tegenwoordigen toestand. Indien men dan ook uit het ophouden van de concurrentie iets zou kunnen afleiden, zou het niet zijn, dat deze overeenkomsten in strijd zijn met de beginselen van de overeenkomsten van 1890, maar zou men alleen deze conclusie kunnen maken, dat men bij de overeenkomsten van 1890 iets had bedoeld tot stand te brengen, zonder dat het behoud daarvan in de toenmalige regeling zelve was gewaarborgd. Indien men dit op den voorgrond stelt en zoowel de vraag of Staatsexploïtatie wenschelijk is als de vraag in hoeverre de overeenkomsten van 1890 gunstig gewerkt hebben buiten debat laat, dan meen ik dat de zaak, waarover thans beslist moet worden, zeer eenvoudig is. Ik heb niet genoeg gezien, dat het wetsontwerp ook in deze Kamer op geen grooten tegenstand zal stuiten, wat ik afleid uit het feit, dat de Kamer over een zoo gewichtig wetsontwerp direct eindvslag heeft uitgebracht en het daarop reeds den volgenden dag in openbare behandeling neemt; terwijl uit de omstandigheid, dat enkele leden, die nog bezwaren ontwikkelden, toch geen stemming verklaarden te verlangen, wel de conclusie mag worden getrokken, dat het wetsontwerp, zooals het daar ligt, in 's lands belang wordt geacht.

Deze meening is ook de Regeering toegedaan. Zij heeft deze overeenkomsten niet zelf gesloten, maar overgenomen van de vorige Regeering, doch zij heeft ze *con amore* verdedigd, overtuigd als zij was, dat de aanneming was in 's lands belang.

Wat behelzen deze overeenkomsten? De aankoop van eenige spoor-

wegen op Nederlandsch gebied, die thans het eigendom zijn van vreemde maatschappijen. Nu zal het wel absoluut onnoodig zijn nader aan te toonen, dat het wenschelijk is de spoorwegen van ons eigen land te brengen in handen of van den Staat of van Nederlandsche maatschappijen, dat men om die reden moet trachten de lijnen, die in handen van vreemde maatschappijen zijn, tegen billijken prijs te koop. Mocht iemand daaromtrent nog eenigen twijfel koesteren, dan zal die twijfel wel verdwenen zijn door de rede van den heer Rutgers van Rozenburg. Deze toch heeft gewezen op het groote belang van de exploitatie van de lijn Budel—Vlodrop in Limburg; hoe door de exploitatie van die lijn de handel van Antwerpen zou kunnen worden bevoordeeld ten koste van dien van Amsterdam en Rotterdam. Is dit het geval, dan ligt daarin wel de meest overtuigende reden om te trachten die lijn van de Belgische maatschappij over te nemen en ze te geven aan eene Nederlandsche maatschappij, wier eigenbelang medebrengt het belang van de Nederlandsche havens te behartigen boven dat van de vreemde havens.

Is dus de koop op zich zelf wenschelijk, dan rijst de vraag, of de koopprijs te hoog is. Ik heb reeds in de stukken gezegd dat de gevraagde prijs betrekkelijk laag was, doch ik meen nog wel een oogenblik van het geduld van deze Vergadering te mogen vergen om dit nader uiteen te zetten, want wordt men overtuigd, dat de koop wenschelijk en de koopprijs laag is, dan is feitelijk daarmede de wenschelijkheid van aanneming van dit wetsontwerp beslist.

Is nu de prijs laag? Wij kunnen dit op verschillende wijzen nagaan. Volgens welken maatstaf is hij berekend? Volgens dien van art. 49 der Spoorwegwet.

Volgens dit artikel moet de prijs berekend worden naar de gemiddelde netto opbrengst in vijf der laatste zeven jaren gekapitaliseerd volgens een rentevoet van 5 pct. met eene premie van 15 pct. of, wat op hetzelfde neerkomt, volgens een rentevoet van $\pm 4,35$ pct. Aangezien deze rentevoet is vastgesteld bij de wet van 1875, toen de rentestandaard belangrijk hooger was dan thans, zal men dus reeds hierdoor een voordeligen koop kunnen sluiten, nu de rentestandaard zooveel lager is.

Bij de berekening van de zooveel bedoelde netto opbrengst, doet zich nog de vraag voor hoe die uit de bruto opbrengst moet worden berekend. Hierover zou uit den aard der zaak belangrijk verschil kunnen bestaan. Zoo is bijv. de exploitatie-coëfficiënt van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen hooger dan die van de Grand Central Belge. De vorige Regeering nu is er in geslaagd den exploitatie-coëfficiënt van de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen als grondslag van de berekening te doen aannemen, waardoor de netto opbrengst, welke als grondslag moest dienen voor de kapitalisatie zooveel lager berekend werd dan anders het geval zoude zijn geweest. Indien bijv. de exploitatie-coëfficiënt van de Grand Central Belge als grondslag der berekening was aangenomen, zouden wij ongeveer 4 miljoen francs meer hebben moeten betalen.

Is op dien grond de prijs laag te noemen, hij is het ook wanneer wij de kosten van aanleg in aanmerking nemen. Voor 13 miljoen francs krijgen wij namelijk de lijnen bedoeld sub *a*, *b* en *c* van het eerste artikel der overeenkomst, welke bij aanleg 15½ miljoen hebben gekost, terwijl wij de lijn Luik—Maastricht krijgen voor 167,000 fr. per K.M. en de prijs daarvoor bij aanleg 224,000 per K.M. geweest is. De koopprijs is dus belangrijk minder dan de kosten van aanleg.

Nu blijft nog de vraag over: zouden de kosten van aanleg misschien minder hoog zijn geweest, wanneer wij zelf de lijnen hadden aangelegd? Ook het antwoord op deze vraag moet ontkennend luiden, gelijk ik reeds in de andere Kamer heb medegedeeld, en thans ook door den geachten afgevaardigde uit Zuidholland, den heer Roell, in het licht is gesteld. De kosten van de lijn Maastricht—Venlo waren f 87,000 per K.M., van de lijn Venlo—Helmond f 112,000 met en f 83,000 zonder de kunstwerken, van de lijn Helmond—Tilburg f 76,000 en van de lijn Tilburg—Breda f 84,000 per K.M. Neemt men daarbij nog in aanmerking dat hierbij het renteverlies gedurende den tijd van aanleg niet is berekend, dan blijkt dat een gemiddelde prijs van f 70,000 per K.M., waarvoor wij thans de lijnen zullen koopen, zeer laag is te noemen.

Staat het dus vast dat de prijs laag is te achten, het komt mij voor dat het onverantwoordelijk zou zijn geweest deze overeenkomst niet te sluiten, nu de gelegenheid zich daartoe aanbood. Van het oogenblik af echter dat besloten was den koop aan te gaan, moest de Regeering, gelijk de geachte afgevaardigde uit Zuidholland opmerkte, ook onderhandelen over de exploitatie. Wel is gezegd dat het beter zoude zijn geweest indien het exploitatiecontract niet met het koopcontract ware verbonden, omdat de Regeering aldan vrij zoude zijn geweest over de exploitatie zelfs nog na den koop te onderhandelen, doch ik moet opmerken, dat ik zulke eene vrijheid niet zou hebben begeerd, overtuigd als ik ben dat onderhandelingen over de exploitatie uiterst moeilijk zouden zijn geweest indien de Regeering zich reeds vooraf tegenover België had verplicht op bepaalde tijd die exploitatie te doen aanvangen. Mijn inziens was het dus rationeel dat de exploitatie volledig geregeld werd, vóór dat de koop van de lijnen een voldongen feit was geworden.

Het bezwaar tegen de voorgestelde exploitatie geopperd, is uitsluitend de vrees dat de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij daardoor een groot gedeelte van haar vervoer zal verliezen.

Ik heb reeds gezegd, dat indien dit mocht gebeuren na deze overeenkomsten, men daartoe niet moet afleiden, dat het zoude zijn tengevolge van die overeenkomsten.

Immers hetzelfde zou hebben kunnen gebeuren bij eene gewone tariefsherziening ook zonder dat de exploitatie der te koop lijnen aan de Staatsspoorweg-maatschappij was opgedragen, in welk geval deze maatschappij allicht geene concessien zou hebben gedaan.

Thans zal het verlies dat de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij zal lijden, niet zeer belangrijk zijn. Waarschijnlijk zal het niet meer dan ongeveer f 70,000 bruto bedragen.

Het totale vervoer der Nederlandsche IJzeren Spoorweg-maatschappij in verkeer met België bedraagt ruim $\frac{1}{2}$ miljoen. Door toepassing van het stelsel der kortste route zou zij dit grootendeels verloren hebben, doch door de verklaring van de Staatsspoorweg-maatschappij is dit verlies tot het bovengenoemde bedrag gereduceerd.

Gelijk door den geachten afgevaardigde uit Zuidholland, den heer Roell, is gezegd, heeft de Staatsspoorweg-maatschappij toegestaan, dat het vervoer met de in de verklaring genoemde concurrentiestations dat volgens het beginsel der kortste route over Weelde—Merxplas moet gaan, ook over Eschen zal kunnen plaats hebben.

Maar door oepassing van dat beginsel zal een groot gedeelte van het vervoer dat thans over Achel instraadeert over Weelde—Merxplas moeten gaan en, tengevolge der verklaring tevens via Eschen bediend kunnen worden, wat geheel komt ten voordeele van de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij.

Het concurrentiened wordt dus niet beperkt, maar tengevolge van hetgeen door de Staatsspoorweg-maatschappij is toegezegd, zelfs uitgebreid.

De voorstelling alsof de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij door deze overeenkomst in eenen toestand zou komen, waardoor zij de exploitatie niet meer zou kunnen volhouden, is geheel onjuist.

Dit kan men in de eerste plaats bewijzen uit de balans van 1896. Daaruit blijkt, dat wanneer het geheele verkeer met België was verloren, dan nog de maatschappij niet in de positie zou verkeeren, waarin zij het recht zou hebben zich te doen maaten door den Staat.

Maar ook kan men uit den koers der aandelen der maatschappij wel de gevolgtrekking maken, dat het verlies vermoedelijk niet zoo groot zal wezen.

Nadat de overeenkomsten in de Tweede Kamer waren aangenomen, werd de vrees voor maasting, voor ondergang der maatschappij, in den lande zoo weinig gedeeld, dat de koers, die toen 116 was, thans bijna 1 procent is gerezen, terwijl daarentegen de aandelen der Exploitatie-maatschappij $\frac{1}{2}$ procent lager genoteerd werden, dan eenige dagen vóór de aanneming in de Tweede Kamer.

Het komt mij dus voor, dat de bezwaren door de Nederlandsche IJzeren Spoorwegmaatschappij geopperd, niet zoo ernstig zijn.

De geachte afgevaardigden, de heeren Rutgers van Rozenburg en van Heek, hebben er vooral op gewezen, dat hetgeen thans tot stand werd gebracht geene waarde had voor de toekomst.

Ik heb die opmerking betreurd. In de eerste plaats omdat zij mij onjuist voorkomt — ik kom daarop straks terug — maar in de tweede plaats, omdat, indien men aan de Staatsspoorweg-maatschappij een wapen in handen had willen geven om zich later van de verklaring los te maken, dit niet beter had kunnen geschieden dan door in deze Vergadering te verklaren, dat zij daaraan eigenlijk niet gebonden is.

Ik acht bedoelde opmerking echter geheel onjuist, omdat ik voor mij zeven ondervonden heb hoeveel bezwaar het heeft gehad om eene dergelijke verklaring van de maatschappij te verkrijgen en zij zeker daartoe veel eerder zoude zijn overgegaan, indien bij haar de ernstige wil om er zich aan te houden niet had bestaan.

Doch in ons land hecht men gelukkig nog groote waarde aan een goeden naam. Waar nu — ik heb dit in de andere Kamer ook reeds gezegd — de Exploitatie-maatschappij te recht prijs stelt op haar goeden naam, zal zij zich wel tweemaal bedenken, alvorens aan hare te goeder trouw aangegane verplichtingen te kort te doen.

Trouwens gebeurde dat, dan zal de Regeering wel middelen kunnen vinden om tegenover de maatschappij in andere opzichten eene minder welwillende houding aan te nemen.

Daarom meen ik, dat wel degelijk aan deze verklaring waarde moet gehecht worden en dat men mag vertrouwen dat de overeenkomst te goeder trouw zal uitgevoerd worden. De Belgische Regeering heeft er geen belang bij de verklaring niet te doen uitvoeren. Maar al was dit niet zoo, is er hier of in de andere Kamer hetzij bij de schriftelijke, hetzij bij de mondelinge gedachtenwisseling een ander middel aangegeven om hetzelfde te verkrijgen wat nu verkregen is? Geen enkel middel is er aangegeven. Is het dan niet gerechtvaardigd de bezwaren tegen deze overeenkomsten op te geven en om amore met de voorvoordracht mede te gaan?

Ik acht mij nog verplicht, naar aanleiding van eenige vragen in het Eindverslag eene enkele opmerking te maken.

In de eerste plaats lees ik: „Intusschen zal volgens het gevoelen van eenige leden de van de koopsom te betalen 5 pct. rente aan België een schadepost zijn, indien de over te nemen lijnen niet de geraamde f 1800 per kilometer opbrengen en waarschijnlijk zullen zij dit niet.”

De betekenis van deze opmerking is mij niet duidelijk. Ik meen dat waar men spreekt van opbrengst, men zal bedoelen het netto provenu. Ware de opbrengst van de lijnen werkelijk gemiddeld f 1800, dan zou het er treurig uitzien zij is gelukkig enkele malen grooter. Vermoedelijk zal men bedoeld hebben dat de netto opbrengst minder zou kunnen zijn dan de huur door de maatschappij te betalen. Ik geloof niet dat daarvoor vrees behoef te bestaan, doch al ware zulks het geval, dan zou de Staat er geen directe schade bij hebben. De Staat ontvangt in elk geval 3 pct. over de verschuldigde koopsommen van de Exploitatie-

maatschappij, die de bruto opbrengst int. De Staat kan dus geen schade lijden.

Verder wijs ik op hetgeen op bladz. 3 voorkomt: „Naar aanleiding der overweging van dit wetsontwerp werd in ééne afdeling de Regeering nog om eene inlichting gevraagd.

„Op bladz. 4 der brochure van den heer T. Sanders, civiel- en bouwkundig ingenieur: *De spoorwegovereenkomsten van 1890 en 1897/98*, leest men: „Onbekend”, — namelijk aan het publiek in 1890 — „was ook, dat aan de ingenieurs, aan wie destijds het onderzoek naar den staat van weg en werken (te weten der Rijnspoorwegmaatschappij), was opgedragen, stilziggendheid was opgelegd omtrent den waren toestand, waarin zij de lijnen der maatschappij hadden aagnetroffen, een toestand zoo verwaarloosd, dat zonder naasting binnen enkele jaren een faillissement onvermijdelijk ware geweest.”

„Kan de Regeering, werd gevraagd, omtrent hetgeen hier beweerd wordt, aan de Kamer eene opheldering geven?”

Ik ben zeer gaarne bereid aan dat verzoek te voldoen. Het bedoelde onderzoek heeft vóór het aangaan der overeenkomsten niet plaats gehad. Van opgelegde stilziggendheid omtrent de resultaten van dat onderzoek kan derhalve geen sprake zijn.” (1)

De heer Rutgers gaf geen kamp.

Aan den heer Böel deed hij opmerken, dat art. 2 der overeenkomst van 1890, waarop deze zich had beroepen om aan te toonen, dat de Regeering moeilijk anders doen kon dan de bewuste lijntjes te geven aan de maatschappij, die de aansluitende lijnen exploiteert, niet spreekt van een verplichting der Regeering tegenover de maatschappij, maar integendeel van een obbligo der maatschappij tegenover de Regeering. De maatschappij is volgens dit artikel verplicht in zoo'n geval de haar opgedragen exploitatie te aanvaarden, maar de Regeering wordt door het artikel geheel vrijgelaten. En verder hield hij ten aanzien van bijna elk onderdeel zijn gevoelen tegenover zijn bestrijders staande, ofschoon de heer Rutgers ook ditmaal herhaaldelijk met pakkende argumenten te berde kwam, ontstak zijne rede geen nieuw licht. Evenmin deed zulks de repliek van den Minister. We meenen van het slot van het debat, daarom niet uitvoerig verslag te moeten geven.

In dezelfde vergadering der Kamer is zonder hoofdelijke stemming het wetsontwerp betreffende het *renteloos voorschot aan de stoomtram Nijkerk—Barnesveld—Ede* aangenomen. De Minister beantwoordde de medeling het weinig beteekenend verslag en verzette zich daarna tegen den wensch van den heer van de Putte, dat dergelijke wetsvoordrachten in het vervolg ook door den Minister van Financiën zouden worden ondertekend. Alleen als groote uitgaven uit wetten voortvloeien, achtte hij mede-indiening door den beheerder der schatkist noodig.

12 April 1898.

TH. SIX.

Maandelijksch Overzicht van het Weder,
medegedeeld door het Kon. Nederl. Meteorologisch Instituut.

MAART 1898.	Normaal.	Waargenomen.
Gemidd. barometerstand	759.6 mM.	756.2 mM.
Hoogste „ den 11den Maart	773.4 „	765.5 „
Laagste „ „ 26sten „	741.2 „	742.5 „
Gemidd. temperatuur	5.73 Cs.	4.20 Cs.
Hoogste „ den 17den Maart	15.52 „	11.74 „
Laagste „ „ 13den „	-4.21 „	-4.75 „
Gemidd. betrekk. vochtigheid	85 %	82 %
Hoeveelheid verdamp. water	47.5 mM.	48.8 mM.
„ „ gevallen	44.5 „	45.8 „
Aantal dagen met neerslag	17	20
„ „ „ van 0.5 mM.		
„ of meer	12	13
Gemiddelde bewolking	5.8	7.3
Aantal bewolkte dagen	6.4	14
„ heldere „	3.6	4

De maand treedt onder den invloed van een depressie, die zich van Schotland naar Denemarken voortbeweegt, in met regenachtig weer bij Z.W. wind. De wind ruikt den 2den bij buig weer tot N.W.; den 3den bij opklarend weer tot N. wind. Daarna wordt de wind, onder den invloed van een depressiegebied over Zuid-Europa Oostelijk. Den 8sten waait er een stormachtige en koude N.O. wind en ook de volgende dagen blijft de wind N.O. en het weer betrokken en koud. Eerst den 15den krijgt 't depressie-gebied bij Schotland weer de overhand en wordt de wind Z.W. en het weer mistig en regenachtig, terwijl de temperatuur rijst. Den 18den en 19den trekt een depressie over Scandinavië, die regenachtig weer bij ruimenden Westelijken wind veroorzaakt; daarna wordt het weer onder den invloed van een gebied van hooge luchtdrukking over Engeland stil en helder. Een depressie ontwikkelt zich den 23sten over Zuid-Zweden en de Noordzee, waardoor de wind Z.W. wordt en de hemel weer betreft. Deze depressie trekt op ongewone wijze Zuidwaarts naar Midden-Duitschland en

(1) Zie ook het artikel «De Spoorwegovereenkomsten van 1890 en 1897/98» in dit nummer. (RED.)

Frankrijk, waardoor de wind door het N. naar 't N.Oosten loopt en het weer koud en buig wordt. Een algemeene, stormachtige N.Oostelijke luchtstrooming ontstaat over West-Europa; op de meeste plaatsen valt sneeuw. Hoewel de depressie over België blijft hangen, gaat de de N.O. wind den 23sten liggen en blijft het weer betrokken en mistig. Den 30sten vertoonen zich depressies over de Noordzee en 't Kanaal, die respectievelijk naar Noord-Duitschland en Frankrijk trekken, en waarbij 't weer ten onzent stil en betrokken blijft.

Weerkundige waarnemingen te de Bildt, 8 uur voormiddag.

1898.	Barometerstand in mM.	Windrichting.	Windkracht, naar Beaufort 12-d. sch.	Temperatuur, graden Celsius	Neerslag in mM.
8 April	769.3	W.	2	+ 9.1	—
9 „	762.6	Z.W.	3	13.2	—
10 „	760.0	Z.W.	4	10.4	1
11 „	756.2	W.	6	10.2	2
12 „	746.8	Z.W.	3	7.4	3
13 „	762.1	N.	4	5.6	7
14 „	765.2	Z.Z.O.	4	6.4	—

Rivierberichten.

Waterhoogten, in Meters + N.A.P. 8 uur voormiddag.

1898.	Keulen, 7 uur v.m.	Lobith.	Nijmegen.	Arnhem.	Westervoort, (reg. pl.)	Maas-tricht, (brug.)	Venlo.	Grave.
8 April	39.02	11.49	9.10	9.26	9.79	42.11	10.26	6.69
9 „	38.96	11.53	9.17	9.34	9.86	41.98	10.17	6.54
10 „	38.80	11.49	9.14	9.34	9.85	42.01	9.92	6.43
11 „	38.68	11.37	9.05	9.25	9.75	42.01	10. —	6.33
12 „	38.61	11.26	8.94	9.15	9.66	42.21	10.01	6.32
13 „	38.59	11.18	8.87	9.07	9.57	42.58	10.17	6.36
14 „	38.75	11.22	8.87	9.07	9.58	43.05	11.23	6.52
15 „	38.91	11.40	8.90	9.17	9.71	42.63	11.38	7.55

Na 1 Januari 1893 worden de opgaven der waterwaarnemingen aan de peilschalen langs de rivieren voorkomende in de Staatscourant herleid tot het Amsterdamsche peil volgens de UITKOMSTEN DER NAUWKEURIGHEIDSWATERPASSINGEN en de waterpassingen van den Algemeenen dienst van den Waterstaat.

Het Amsterdamsche peil wordt voor de hoogten, die dienovereenkomstig zijn bepaald, aangegeven door N.A.P. en de waterhoogten worden dus voortaan in meters volgens N.A.P. uitgedrukt.

De waterhoogten, betrekkelijk de nul der oude schaal blijven natuurlijk onveranderd.

BINNEN- EN BUITENLANDSCHE BERICHTEN.

Van de 13 ontwerpen, die met 35 teekeningen, die ruim eene maand geleden bij de versieringscommissie van het Hoofdcmité voor de Inhuiddingsfeesten voor de versiering van het Tournooiveld te 's-Gravenhage waren ingekomen, is het de jury na grondig onderzoek gebleken, dat geen der beide ontwerpen, die in aanmerking kwamen om in nadere beschouwing te worden genomen voor het in het programma aangegeven bedrag waren tot stand te brengen.

De jury heeft mitsdien tot zijn leedwezen aan geen ontwerp prijs of premie kunnen toekennen. Eenparig was de jury van oordeel, dat aan het ontwerp ingezonden onder het merk «Orange» de meeste verdienste moest worden toegekend en dat van het ontwerp, ingezonden onder het merk «Niets zonder moeite» ook enkele onderdeelen en de algemeene kleurverdeling mochten worden geroemd.

Op voorstel van de versieringscommissie heeft het uitvoerend comité besloten aan den ontwerper van «Orange», den heer PAUL J. DE JONGH, architect te Amsterdam (Reguliersgracht) eene vergoeding voor zijn te waardeeren arbeid te verleenen van f 75 en aan den ontwerper van «Niets zonder moeite», den heer FRANS BAKKER te 's-Gravenhage, eene vergoeding van f 25.

Verbinding met Engeland.

De Nederlandsche Kamer van Koophandel te Londen heeft besloten het plan voor een nieuwe internationale verbinding van Londen met het vasteland aanhangig te maken. Naar de «N. R. Ct.» uit Londen van haar correspondent verneemt, is daartoe een commissie benoemd, bestaande uit de heeren VAN LESSEN, ROZENRAAD, VAN DEN BERGH, BOISSEVAIN en den secretaris der Kamer, teneinde het plan te onderzoeken en daarover rapport uit te brengen.

Dat plan beoogt het inrichten van een middagtrein, ter vervanging van den Vlissingschen dagdienst, die niet aan de verwachtingen heeft beantwoord, omdat de trein er voor te vroeg uit Londen moet vertrekken. Die middagtrein zou, uitsluitend van Holborn, moeten vertrekken om half drie, en de corresponderende boot der *Zeeland* omstreeks 3.45 uit Queenboro. De overtocht zou in 6 uur moeten volbracht worden, zoodat de trein te Vlissingen omtrent 10 uur zou kunnen rijden. Een dergelijke trein zou te 8 uur 'smorgens te Hamburg moeten wezen en zooveel vroeger natuurlijk te Bremen.

De gemeenschap van Engeland met nog noorderlijker dan Hamburg en Lubeck gelegen plaatsen — in Denemarken, Scandinavië en Rus-