

(102. 4.)

## VOORLOOPIG VERSLAG.

Het afdeefingsonderzoek heeft aanleiding gegeven tot de volgende opmerkingen.

De aanleg van den locaalspoorweg Sittard-Herzogenrath werd zeer wenschelijk geacht. De kolenbeddingen rondom Heerlen zullen naar alle waarschijnlijkheid niet minder goede kolen leveren dan bij Aken worden verkregen, en het verdiende zeker aanbeveling om de ontginning van kolenmijnen door den aanleg van dezen locaalspoorweg te bevorderen. Evenwel hadden verscheidene leden bezwaren tegen de wijze, waarop de zaak in de ter bekrachtiging ingediende overeenkomst geregeld is.

Men betwijfelde of het wenschelijk was dat de Zuider-spoorwegmaatschappij met den aanleg van den spoorweg werd belast. Voor dien aanleg wordt een bedrag van f 1 400 000 noodig geacht, maar van die som betaalt de maatschappij slechts f 450 000, terwijl in dit laatste bedrag nog voor f 170 000 wordt bijgedragen door de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen. Van het totaal bedrag van 14 ton gouds wordt dus 80 pct. bijeengebracht door de Exploitatie-maatschappij, de provincie Limburg en de aan den spoorweg liggende gemeenten. Het scheen zonderling den aanleg van den spoorweg op te dragen aan eene maatschappij, die tot de benoodigde kosten slechts een betrekkelijk gering bedrag bijdraagt, en die ook niet de exploitatie der lijn niets zal hebben te maken. Verkieslijk scheen het de Exploitatie-maatschappij met den aanleg te belasten, die den spoorweg denkelijk beter en goedkoper zou leggen dan eene nieuwe maatschappij. Met het oog op de mogelijkheid van naasting van de lijn door den Staat, was het voor dezen niet onverschillig, hoe hoog de kosten van aanleg zouden zijn.

Hiertegen werd door andere leden opgemerkt, dat, waar de Staat zelf geene spoorwegen meer aanlegt, de eenige wijze om streken des lands, die nog niet van spoorwegen zijn voorzien, in het bezit daarvan te stellen, juist gelegen was in samenwerking van Staat, provincie en gemeenten; bleek dat de rechtstreeks belanghebbende provinciën en gemeenten geld voor den aanleg van nieuwe lijnen over hadden, dan kon ook de Staat, zoo noodig, te hulp komen. Indien nu de aanleg van den locaalspoorweg Sittard-Herzogenrath ware opgedragen aan de Exploitatie-maatschappij, dan zouden provincie en gemeenten denkelijk geene subsidiën hebben verleend. Dat de Exploitatie-maatschappij de lijn beter en goedkoper zou leggen dan de Zuider-spoorwegmaatschappij was overigens niet aannemelijk; bij de gesloten overeenkomst is toch aan eerstgenoemde maatschappij een overwegende invloed toegekend op de vaststelling van alle uitgaven voor de canteining en den bouw der lijn, en haar belang brengt mede dat de aanleg op behoorlijke wijze en zoo zuinig mogelijk geschiedt.

Voorts werd van verschillende zijden gevraagd, hoe het staat met den aanleg van de met deze lijn in zeer nauw verband staande lijn Echt-Eindhoven. In de Memorie van Antwoord betreffende de spoorwegbegroting voor 1893 wordt melding gemaakt van eene ministerieele beschikking van 10 October 1892, waarbij aan de Zuider-spoorwegmaatschappij werd te kennen gegeven, dat de Regeering, onder voorbehoud van machtiging van Hare Majesteit de Koningin-Weduwe, Regentes, bereid is de concessie voor den spoorweg van Echt naar Eindhoven aan haar te verleen en aan de Wetgevende Macht een voorstel te doen, om van Rijkswegen een subsidie toe te zeggen voor den bouw van eene spoorwegbrug over de Maas, indien door adressante binnen een jaar het bewijs wordt geleverd:

a. dat de bij den onderwerpelyken spoorweg belanghebbende provinciën en gemeenten zich bereid hebben verklaard aan de adressante, als bijdrage in de kosten van aanleg, subsidiën te geven tot een bedrag ten minste gelijkstaande aan tien ten honderd van het voor den aanleg gevorderde kapitaal;

b. dat de Maatschappij tot Exploitatie van Staatsspoorwegen genegen is, de exploitatie op zich te nemen en deswege met adressante en met den Staat eene soortgelijke overeenkomst te sluiten als ter zake van den

Locaalspoorweg Sittard-Herzogenrath is aangegaan; zulende wijders de concessie, nadat Lovengezegde voorwaarden zijn vervuld, verleend worden onder de voorwaarde, dat het sub b bedoeld exploitatie-contract door de Wetgevende Macht wordt goedgekeurd.

Gaarne vernam men of te dezer zake thans eenige nadere mededeeling kan verstrekt worden. Hierbij werd door een der leden opgemerkt, dat de aanleg van deze lijn niet geheel boven bedenking is, in zooverre zij tegenover de bestaande verbinding met Duitschland eene concurrerende lijn zou wezen. Van andere zijde werd opgemerkt, dat het de voorkeur verdiende den aanleg ook van deze lijn niet op te dragen aan de Zuider-spoorwegmaatschappij, waarvan de aandeelen voornamelijk zijn in Deutsche handen, maar aan de Exploitatie-maatschappij. In elk geval wenschte men zich door aanneming van het onderwerpelyke contract in geenen deele te verbinden ten aanzien van de lijn Echt-Eindhoven.

Voorts werd gevraagd of het tractaat met Pruisen, bedoeld in art. 1 der overeenkomst, reeds gesloten is.

Ten aanzien van den inhoud der overeenkomst werd inlichting verzocht ten opzichte der beteekenis van de in artt. 3, 4 en 7 voorkomende uitdrukking »in overeenstemming met de Onderneming». Vergelijkt men het eerste lid van art. 4 met het tweede lid, dan scheen de uitdrukking gebruikt te zijn in den zin van gemeenschappelijke besluiten van Onderneming en Maatschappij en van een gemeenschappelijk optreden van deze beiden als partij ter eenre. Maar dit was niet wel overeen te brengen met den inhoud van art. 7, waarin gesproken wordt van eene door de Maatschappij in overeenstemming met de Onderneming opgemaakte rekening. Ware hier een gemeenschappelijk besluit bedoeld, dan ging het toch niet aan te bepalen, dat die rekening »aan de Onderneming wordt overgelegd».

In het tweede lid van art. 3 vindt men in plaats van de uitdrukking »in overeenstemming met de Onderneming» de uitdrukking »nadat de Onderneming zich daarmede heeft vereenigd». Is dit verschil enkel een verschil van woorden, of is bedoeld, dat de stukken moeten worden goedgekeurd door de Onderneming? Uit het zesde lid van het artikel werd het laatste afgeleid.

Naar men meende, was de beteekenis der uitdrukking »in overeenstemming met de Onderneming» van eenig belang in verband met de vraag, welke zaken volgens art. 28 als geschillen aan de beslissing van scheidslieden onderworpen kunnen worden. Waar eenvoudig goedkeuring van Staat of Onderneming wordt geveerd, is de Staat en de Onderneming vrij in de beslissing. Het onthouden van goedkeuring kan geen geschil doen ontstaan, omdat de uitdrukking goedkeuring impliceert, dat de Staat of de Onderneming, ten aanzien van de onderwerpen, aan goedkeuring onderworpen, staat boven de Maatschappij. Maar geldt nu hetzelfde ten aanzien van de gevallen, waarin overeenstemming gevorderd wordt, de twee partijen gezamenlijk handelend optreden en zij dus op gelijke lijn worden gesteld? Indien de bedoeling is dat bij verplichte samenwerking een geschil ontstaat, waarop art. 28 toepasselijk is, bijaldien Maatschappij en Onderneming niet tot overeenstemming kunnen geraken, dan zou het, naar men meende, duidelijk gezegd moeten worden.

Voorts werd opgemerkt dat de definitie, in het tweede lid van art. 14 opgenomen, enkel spreekt van het vervoer van personen en goederen. Gevraagd werd, wat nu gelden zal ten aanzien van het vervoer van vee.

In de Memorie van Toelichting wordt gezegd dat de spoorweg is ontworpen ter lengte van 28,6 kilometer. Men verzocht te mogen vernemen of in die lengte ook begrepen is het gedeelte van de lijn, dat op Duitsch grondgebied zal komen te liggen.

Aldus vastgesteld den 24sten Maart 1893.

CONRAD.  
Æ. MACKAY.  
BAHLMANN.  
D'ANSEMBOURG.  
BOOL.

