24e Jaar, Nr 3 8 FEBRUARI 1951

# SPOOR- EN TRAMWEGEN

VEERTIENDAAGS TIJDSCHRIFT VOOR HET SPOOR- EN TRAMWEGWEZEN IN NEDERLAND EN INDONESIE

Uitgave: Moorman's Periodieke Pers
Zwarteweg 1, Den Haag
Telef. 182355/182356 - Postrek. 44715

Hoofdredacteur: O. C. A. van Loon
Drift 17 - Utrecht
Telefoon 15871 (toestel 587)

Abonn. per half jaar bij vooruitbetaling: voor spoor- en tramwegpersoneel f 4.—; voor anderen in Nederland f 6.—. Buitenl. f 14.— per jaar. Losse nrs. 50 ct.

Commissie van Redactie: A. W. E. Weijerman, Oud-Expl.-Chef der Oosterlijnen van de Staatsspoorwegen op Java en Oud-Directeur der Haagsche Tramweg Mij; mr B. H. A. van Kreel, Directeur der Deli Spoorweg Mij; drs D. J. Wansink, Directeur der N.V. Nederlandsche Spoorwegen; G. P. J. Caspersz, Directeur der Zustertramweg Mijen op Java, en prof. dr ir J. Klopper, Voorzitter van de Raad van Beheer van de N.V. Ned. Ind. Spoorweg Mij.

## Particuliere sporen

door Ir A. L. KNOOK, oud-Hoofdinspecteur N.S.

Reeds lang voordat de term „huis-huis-vervoer" in de transportwereld zijn intrede deed, vond vervoer in die zin plaats over de spoorwegen en daaraan aangesloten, niet tot het eigenlijke spoorwegnet behorende zijsporen, zij het dan ook niet in die uitgebreide zin, waarin b.v. het gebruik van autolaadkisten dit thans mogelijk maakt. In een betrekkelijk nauwe straat kan men tegenwoordig de autolaadkist aantreffen, de spoorwegwagen echter niet, tenzij misschien in een zeer bijzonder geval.

Vanouds is de aanleg van deze particuliere sporen voor de spoorwegen een middel geweest tot vergemakkelijking en daardoor tot werving van goederenvervoer. Vandaar dat de spoorwegmaatschappijen, die vroeger ons spoorwegnet exploiteerden, en thans ook de Ned. Spoorwegen er steeds op uit zijn geweest de aanleg van particuliere sporen te bevorderen, in de overtuiging daardoor naast het spoorwegbelang ook dat van de gemeenschap en dan met name van de aansluitende ondernemingen te dienen. Wel werd, vooral bij locaalspoorwegen, het spoorwegtracé zo veel mogelijk zo bepaald dat de lijn zo na als het kan de bronnen van vervoer bereikt, doch al getroostte men zich daarvoor vaak allerlei omwegen — zie maar eens op de kaart van ons net — er blijft op dit punt altijd te wensen over en dan is een particulier spoor een gewaardeerd hulpmiddel.

Vaak was het in het verleden ook zo en thans is dit nog meermalen het geval, dat de stichting van een bedrijf op een bepaalde plaats slechts verantwoord kan worden geacht, indien dit gepaard kan gaan met aansluiting aan de spoorweg om een vlotte aanvoer van grondstoffen en snelle afvoer van producten mogelijk te maken en te waarborgen. De waterweg en de vrachtauto bieden ook wel goede vervoersgelegenheid doch, het valt niet te ontkennen, niet in die afdoende zin als de spoorwegen. Een bedrijf dat in ietwat belangrijke mate behoefte heeft aan vervoersgelegenheid en niet aan de spoorweg is aangesloten, is toch eigenlijk in dit opzicht niet voldoende geoutilleerd.

De praktijk bewijst dan ook wel dat niet alleen de spoorwegen doch ook vele vervoerders doordrongen zijn van de grote betekenis van particuliere sporen als middel om het vervoer snel en zo goedkoop mogelijk te kunnen doen plaats vinden.

Als begrijpelijk, zijn in vroeger tijd in de eerste plaats de industrieën overgegaan tot het maken van een eigen aansluiting aan het spoorwegnet. Zie maar eens naar een industrie-centrum als Twente, waar de fabrieken met aansluiting bij tientallen zijn aan te wijzen. Maar ook allerlei andere ondernemingen hebben in de loop der jaren zich aangetrokken gevoeld tot de voordelen, die aansluiting aan de spoorweg biedt. De groente- en fruitveilingen, de handelaren in brandstoffen, bouwmaterialen en agrarische producten en vele anderen zijn in dit opzicht niet achter gebleven. Ons land telt op het ogenblik rond 600 ondernemingen, die door middel van een particulier spoor aan de spoorweg zijn aangesloten.

Het oudst is het naar de Domaniale mijn te Kerkrade lopend spoor. In het bekende werk van Mr Dr J. H. Jonckers Nieboer „Geschiedenis der Nederlandsche Spoorwegen" kan men lezen, dat het is tot stand gekomen tegelijk met en als zijtak van de in 1853 voor het verkeer geopende lijn Aken—Maastricht. Het zijspoor werd met name genoemd in de op de genoemde lijn betrekking hebbende wet van 19 Juni 1845, waarvan artikel 1 luidde:

„Het beheer en genot der domaniale steenkolen-
„mijnen te Kerkrade en der gebouwen, stoom- en
„andere werktuigen tot dezelve behoorende, invoege
„als die door het bestuur der domeinen worden beze-
„ten, kunnen door Ons aan de toekomstige concessio-
„narissen van eenen ijzeren spoorweg van Maastricht
„naar de Pruissische grenzen, met eenen zijtak naar
„de vermelde mijnen, worden afgestaan gedurende
„eenen termijn van negen en negentig jaren, van
„het tijdstip af en op de wijze nader tusschen Onzen
„Minister van Finantiën en de concessionarissen
„vast te stellen."

Zoals bekend, werd later van dit zijspoor het stuk Simpelveld—Spekholzerheide opgenomen in de lijn Schaesberg—Simpelveld.

Dat de particuliere sporen een belangrijke verkeersfunctie vervullen, moge ook blijken uit het feit dat van het totale goederenvervoer over de spoorwegen in Nederland ongeveer 80 % is betrokken bij particuliere sporen. Het Franse tijdschrift Rail et Route (April 1950) vermeldt voor de Franse spoorwegen een zelfde percentage (voor het jaar 1938).

De particuliere sporen kunnen, in hoofdzaak, worden onderscheiden in drie soorten:

a. de sporen, die elk dienen voor een bepaald bedrijf (deze worden gewoonlijk aangeduid met de vakterm „particuliere spoorverbindingen");
b. de sporen aangelegd naar door een Gemeente speciaal voor industrievestiging gereedgemaakte terreinen (gemeentelijke spoorverbindingen);
c. sporen, dienende ter verbinding van zeehavens met de spoorwegen (havensporen).

Gelet op de grote betekenis van de particuliere sporen,

INHOUD

A. L. Knook, Particuliere sporen ..... blz. 33
te Winckel, N.S. Oorlogs- en Verzetsherinneringen
940—1945 ..... blz. 37
A. Plomp, De Leidse Spoorwegwerken (Slot) ..... blz. 38
de Herder, De tijdtafel bij de Deense Staatsspoor-
egen ..... blz. 40
C. A. van Loon, De General Railway Signal Company blz. 44
H. Kahrel, Horsing? ..... blz. 46
A. Askamp, Veertig jaar geleden ..... blz. 47
ichten Binnen- en Buitenland ..... blz. 48

t wellicht van belang iets te vernemen omtrent de van aanleg, gebruik enz. van deze sporen.
ereerst wil ik u dan een en ander vertellen over de genoemde soort, de particuliere spoorverbindingen.

or een aan te sluiten bedrijf is in de eerste plaats belang een geschikt tracé voor het aan te leggen vast te stellen, opdat de wagens later op de meest nste plaats zullen kunnen worden opgesteld.
het verleden heeft dit punt vaak aanleiding tot ijkheden gegeven. Toen toch kwam het plan tot g van een spoorverbinding naar een fabriek vaak aan de orde, nadat de fabriek reeds was gebouwd exploitatie gebracht. Om dan toch nog aan de van belanghebbende te kunnen voldoen, moest de verbinding soms in allerlei bogen met kleine stralen en gelegd. Zelfs kwam het voor dat ietwat de hand worden gelicht met het voorgeschreven vrije e-profiel (met het laadprofiel natuurlijk niet). De t van Tractie moest dan maar wat door de vingers en door bijzondere instructies aan het personeel oet komen aan de bezwaren.
ermalen moest, om tussen de gebouwen door te en komen, een draaischijf worden toegepast, in een geval zelfs twee. Het behoeft wel geen betoog, dat t bezwaren bij de bediening van de verbinding aan-g geeft. Het stuk voor stuk vervoeren van de wagens le draaischijf naar een daarachter gelegen spoor of keerd moet noodzakelijk aan de raccordement-r worden overgelaten. Deze manoeuvre vordert tijd dat de spoorwegen de uitvoering daarvan niet h kunnen nemen.
een enkel geval heeft men zich kunnen redden met etourspoor, dat dan echter soms weer in een bijna laatbaar scherpe boog moest worden gelegd.
meldenswaard is in dit verband de toepassing van orendriehoek in de spoorverbinding tussen Hooge-en Wijster van de Vuil Afvoer Maatschappij. Deze ek is aangelegd ter vermijding van een draaischijf ders nodig zou zijn geweest. De keergelegenheid is iet gemaakt uit hoofde van ruimtegebrek doch in nd met de behoefte om de locomotief, die het rac-ment bedient, te draaien. In de plaats van een schijf is een sporendriehoek aangelegd, voorzien gn. klapwissels, zoals bij stadstramwegen voor-, waardoor het mogelijk is geworden om de loco-f te draaien zonder bediening van een draaischijf een of meer wissels.
de bouw van een nieuwe fabriek kan vanzelfspre-gemakkelijker rekening worden gehouden met de die aan een behoorlijk tracé van een aan het doel woordende spoorverbinding gesteld worden. Met het arop beijveren vertegenwoordigers van de Dienst v. Zaken van N.S. zich in de tegenwoordige tijd, zij kunnen, om zich telkenmale zo tijdig mogelijk binding te stellen met de betreffende onderneming ar technische adviseurs. In samenwerking met de en van Vervoer en Weg en Werken, kan dan een spoorverbindingstracé worden opgemaakt, zij het t de architect en diens principaal soms toch nog wat water in de wijn moeten doen ten aanzien van het bouwplan.

Het ontwerpen van het tracé geschiedt steeds door de Dienst van Weg en Werken. De aanvrager behoeft daarvoor niets te betalen, ook niet wanneer de spoorverbinding niet tot stand mocht komen. De vraag is wel gesteld of althans niet enige vergoeding behoort te worden gevraagd, wanneer het eind der onderhandelingen is dat de aanvrager van de zaak afziet. Uit commerciële overwegingen is deze vraag ontkennend beantwoord en m.i. terecht. Men moet voor belanghebbende de zaak zo aantrekkelijk mogelijk maken wanneer hij bereid blijkt om de vraag onder de ogen te zien of wellicht een spoorverbinding voor hem voordeel kan opleveren. Uiteraard is het niet plezierig wanneer dan achteraf blijkt, dat het plan tevergeefs is gemaakt en dat er dan bovendien nog niets voor wordt ontvangen. Doch „de cost gaet voor de baet uijt"!

Behalve het tracé is voor de raccordementhouder ook het kostenvraagstuk van groot belang.

De kosten van een spoorverbinding zijn drieledig: die van de aanleg, die van het onderhoud en die van de bediening. Om volledig te zijn zouden ook nog de kosten van het eventueel later weer opbreken van de verbinding moeten worden genoemd, doch deze spelen geen rol of althans geen overwegende rol bij het nemen van een beslissing over de aanleg.

N.S. en haar voorgangers hebben zich steeds op het standpunt gesteld dat de raccordementhouder de kosten van aanleg en onderhoud zelf behoort te dragen. Al is deze regel van eenvoudig karakter toch kunnen bij de toepassing zich verschillende opvattingen doen gelden.

Zowel de H.IJ.S.M. als de S.S. ging uit van de gedachte, dat de aanleg van de spoorverbindingen door de spoorwegexploitant behoort te worden bewerkstelligd.

De S.S. eiste daarbij dan vergoeding van alle gedane uitgaven. De H.IJ.S.M. ging niet zover en vroeg geen betaling van de kosten van levering van de verwerkte bovenbouw- en beveiligingsmaterialen; hiervoor vroeg zij betaling van een matige jaarlijkse vergoeding (huur).

Ten aanzien van het onderhoud bestond tussen de beide genoemde Maatschappijen eveneens verschil in opvatting.

De S.S. zorgde enkel voor het onderhoud van het binnen de spoorweggrenzen liggend deel van de spoorverbinding en wel tegen vergoeding van de gedane uitgaven. Het onderhoud van de rest van de verbinding liet zij over aan de raccordementhouder, die dan daarvoor vaak de hulp van ploegpersoneel inriep.

De H.IJ.S.M. verzorgde het onderhoud van de spoorverbindingen steeds in zijn geheel en wel tegen vergoeding van een vast bedrag per jaar, dat, evenals de hogerbedoelde huur van de bovenbouw- en beveiligingsmaterialen, werd vastgesteld voordat tot de aanleg van de spoorverbinding werd overgegaan. Bij de berekening van de verschuldigde vergoedingen werd billijkheidshalve in aanmerking genomen, dat op de plaats van het aansluitingswissel een stuk spoor lag, dat niet in stand behoeft te worden gehouden, zolang de spoorverbinding bestaat. Ook werd, om de raccordementhouder vooral niet te veel te laten betalen, aangenomen dat achter het aansluitings-wissel nimmer nieuwe doch steeds gebruikte bovenbouwmaterialen werden gebruikt, hoewel dit niet altijd het geval was.

De derde van de grote spoorwegmaatschappijen, de N.C.S., spiegelde zich in deze veelal aan de S.S.

Toen in 1921 de fusie tussen de Maatschappijen ook in administratieve zin werd doorgevoerd, werd al spoedig de behoefte gevoeld aan eenheid in de voor spoorverbindingen te treffen regelingen.

De toenmalige Directie achtte de H.IJ.S.M.-regeling het meest verkieslijk op grond van de volgende overwegingen, die ook thans nog gelding hebben:

1. Wanneer de raccordementhouder de bovenbouw- en beveiligingsmaterialen niet behoeft te kopen doch deze kan huren, behoeft hij voor de aanleg van de spoorverbinding minder geld aan zijn bedrijfskapitaal te onttrekken, hetgeen voor hem voordeliger is, omdat hij in de regel met zijn geld meer kan verdienen in zijn bedrijf dan hij aan huur (rente) aan de spoorwegen zal moeten betalen. Daarbij komt dat sommigen niet in staat zouden zijn de kosten van levering van de bedoelde materialen zonder meer te fourneren en daarvoor zouden moeten lenen. De kans dat de zaak daarop zou stranden dient omzeild te worden.

2. Het overlaten van het onderhoud van een deel van de spoorverbinding aan de raccordementhouder had nog al eens tot gevolg dat het betreffende spoor zo sober werd onderhouden, dat de berijdbaarheid gevaar liep. De bepaling dat het spoor moest worden onderhouden „tot genoegen van de spoorwegexploitant" werd helaas niet altijd nageleefd, ook al werd er nog zo sterk op aangedrongen.

3. Het geval had zich voorgedaan dat een raccordementhouder, na langdurige verwaarlozing van het onderhoud, geldelijk niet meer in staat was de belangrijke uitgave voor afdoend herstel te dragen. In het vervoersbelang werd het behoud van het spoor wenselijk geacht en dus zat er niets anders op dan dat de spoorwegexploitant het herstel financierde.

4. Wanneer vooraf aan de raccordementhouder wordt opgegeven hoeveel hij ieder jaar voor het onderhoud zal moeten betalen, kan hij des te beter overzien of een spoorverbinding voor zijn bedrijf rendabel zal zijn of niet.

Toen eenmaal een beslissing in deze zin was genomen, is aan alle raccordementhouders, voor wie een afwijkende regeling gold, voorgesteld het onderhoud voortaan in zijn geheel te laten verzorgen tegen een vaste vergoeding per jaar. Op enkele uitzonderingen na is dit voorstel algemeen aanvaard.

Ik moet in dit verband nog erop wijzen, dat in de vaste vergoeding niet worden begrepen de uitgaven die eventueel moeten worden gedaan wegens ophoging van de baan, als gevolg van verzakking of anderszins. De kosten daarvan zijn sterk afhankelijk van de bodemgesteldheid en deze vertoont in ons land zulke grote verschillen dat voor dit deel van het onderhoud bezwaarlijk een gemiddeld bedrag per jaar kan worden vastgesteld.

Voor het gebruik van de spoorweggrond, die door de spoorverbinding wordt ingenomen wordt door de spoorwegen geen vergoeding van de raccordementhouder gevraagd. Van deze regel wordt echter afgeweken, indien de verbinding, op verzoek van belanghebbende, voor een groter deel dan strikt nodig zou zijn op spoorwegterrein wordt aangelegd en zulks met het kennelijk doel op die wijze een anders door de spoorverbinding in te nemen stuk eigen terrein voor andere doeleinden beschikbaar te houden. In dat geval wordt voor het extra ingenomen stuk spoorwegterrein een billijke huur gevorderd.

Bevindt zich tussen de spoorweg en het aan te sluiten terrein een stuk grond, dat niet aan de eigenaar van het terrein toebehoort, dan dient deze zelf voor aankoop te zorgen.

Ten opzichte van de bediening hebben de spoorwegen zich terecht steeds op het standpunt gesteld, dat zij de beslissing omtrent de tijd(en) van de dag, waarop deze zal geschieden in de hand behoren te houden, al wordt in bepaalde gevallen wel overleg gepleegd met de raccordementhouder.

In het algemeen worden de wagens éénmaal per dag aangevoerd en dan in willekeurige volgorde op het terrein van belanghebbende te zijner beschikking gesteld, tenzij de raccordementhouder anders wenst en de rangeerdienst dit toelaat. Meestal worden dan tegelijkertijd de weg te voeren wagens mee terug genomen.

Dit betekent dus dat een wagen vaak 24 uur op een spoorverbinding verblijft. In dit lange verblijf ligt echter voor de raccordementhouder een voordeel van zodanige betekenis, dat het soms de doorslag geeft bij het nemen van een beslissing omtrent het al of niet aanleggen van een spoorverbinding. De zaak is namelijk deze, dat de raccordementhouder de tijd, die ligt tussen het tijdstip waarop de wagen wordt gebracht en het tijdstip waarop de spoorverbinding de eerstvolgende keer wordt bediend, volledig als los- resp. laadtermijn mag gebruiken zonder in staangeld te vervallen.

In de spoorverbindingcontracten wordt hieromtrent gewoonlijk het volgende bepaald:

> Voor een door N.S. op de spoorverbinding ter beschikking gestelde wagen geldt als los- onderscheidenlijk laadtermijn het tijdvak gelegen tussen het tijdstip waarop de overbrenging naar de spoorverbinding is voleindigd en het tijdstip van aankomst op de spoorverbinding van de trein (rangeerdeel) welke het eerst aldaar aankomt nadat, gerekend van eerstbedoeld tijdstip af, een termijn is verstreken gelijk aan die welke bij de Algemene Bepalingen van het Goederentarief Deel I is of zal worden toegestaan voor het lossen, onderscheidenlijk beladen op de stations.

Op het eerste gezicht is de strekking van deze bepaling in ambtelijke stijl misschien niet aanstonds voor ieder duidelijk, maar bij nadere beschouwing blijkt wel wat de bedoeling is. De voor een spoorverbinding geldende staangeldregeling is in bijna alle gevallen gunstiger dan die welke voor de openbare losweg geldt en in elk geval niet ongunstiger.

Indien staangeld moet worden geheven, wordt voor iedere wagen afzonderlijk nagegaan hoeveel is verschuldigd. Voor enkele bedrijven met zeer groot spoorvervoer wordt hierop wel een uitzondering gemaakt door het staangeld te berekenen over het niet op tijd teruggeleverde a a n t a l wagens, dus buiten beschouwing latend of een b e p a a l d e wagen al dan niet op tijd is teruggeleverd.

Normaal worden de wagens geplaatst op een door de raccordementhouder gewenst punt van zijn spoorverbinding, in de nabijheid van zijn pakhuis of fabriek of soms ook wel op verschillende punten indien dit voor een goede gang van zaken wenselijk is en daarvoor niet al te veel rangeerbewegingen nodig zijn.

In enkele gevallen vindt de overgave/overneming van de wagens echter plaats in de omgeving van de aansluiting aan de spoorweg. Dit geldt met name voor grote bedrijven die zelf over rangeerkracht beschikken (Mijnen, Hoogovens, Philips, enz.).

Voor zolang de wagen zich op een spoorverbinding bevindt, is de raccordementhouder daarvoor verantwoordelijk, behalve wanneer eventuele schade zou ontstaan door schuld van de spoorwegen of wel als gevolg van een natuurramp (storm, blikseminslag, overstroming e.d.). Schade door natuurrampen nemen de spoorwegen voor hun rekening om de raccordementhouder in dit opzicht niet achter te stellen bij de gebruiker van een openbare losweg.

Als vergoeding voor het brengen en halen van wagens moet door de raccordementhouder een bepaald bedrag (rangeerloon) worden betaald aan de spoorwegen.

Vroeger werd het rangeerloon vastgesteld aan de hand

van het bepaalde in artikel 16 van de Spoorwegexploitatieovereenkomst tussen het Rijk en de S.S./H.IJ.S.M. van 21 Januari 1890. Toegelaten werd een normale heffing van *f* 0,50 per beladen wagen. Bedroeg de afstand tussen het aansluitingswissel en het uiterste wissel van het nabijgelegen station meer dan 2 km dan mocht voor elke km of gedeelte van een km meer *f* 0,25 worden bijgerekend.

Een paar jaar na de Eerste Wereldoorlog zijn de spoorwegen, in verband met de grote stijging der kosten, overgegaan tot een belangrijke verhoging van de overbrenglonen.

Hiervoor werd reeds met een enkel woord gewag gemaakt van de overeenkomsten, die door de spoorwegen met de raccordementhouders worden gesloten.

Het lijkt van belang nog iets meer mee te delen omtrent de administratieve regeling van spoorverbindingen.

De normale gang van zaken was vroeger aldus dat naast de tussen de spoorwegen en de raccordementhouders te sluiten overeenkomst nog een vergunning van de Minister van Waterstaat nodig was voor de aanleg van een spoorverbinding.

Het verlenen van deze vergunning was een uitvloeisel van artikel 49 van de bovenvermelde overeenkomst van 21 Januari 1890.

Volgens dat artikel was de Minister bevoegd, na de Spoorwegmaatschappij te hebben gehoord, vergunning voor een aansluiting aan de spoorweg te verlenen.

Kort na het sluiten van de Spoorwegexploitatieovereenkomst, heeft deze bepaling en een soortgelijke, die vervat was in artikel 58 en betrekking had op de aanleg van wegen, kanalen, waterleidingen, bruggen, duikers of andere werken welke de spoorwegen doorsnijden of daarmede in aanraking komen, aanleiding gegeven tot een discussie over de vraag of de bevoegdheid tot het verlenen van vergunningen alleen toekwam aan de Minister dan wel ook aan de Spoorwegmij. De toenmalige Minister was van oordeel dat alleen hij bevoegd was, met uitzondering van ieder ander, en wenste dit standpunt niet prijs te geven. Van de zijde der spoorwegen wilde men de zaak niet op de spits drijven omdat, vooral in die dagen, ook andere, meer belangrijke zaken met de Regering waren te regelen. Men gaf dus toe en de vergunningen werden uitsluitend door de Minister verleend.

Totdat nader overleg — veel later — leidde tot wijziging en vereenvoudiging der regeling van deze materie. De bij het verlenen van ministeriële vergunningen gevolgde praktijk was daartoe de aanleiding.

In de praktijk toch bepaalde de Minister zich niet enkel tot het „horen" van de spoorwegen doch werd door het Departement ten nauwste overleg gepleegd met de spoorwegen aan wie telkens werd verzocht op te geven welke voorwaarden aan de vergunning zouden behoren te worden verbonden. Voor zover mijn herinnering reikt, werd het advies van de spoorwegen steeds getrouwelijk gevolgd.

Toen in de eerste jaren na de Eerste Wereldoorlog, zowel door de Regering als door de spoorwegen werd gestreefd naar inkrimping van het administratieve apparaat, kwam o.m. ook het verlenen van deze vergunningen aan de orde. Het gevolg van gepleegd overleg was, dat de toenmalige Minister van Waterstaat bij zijn beschikking van 30 Januari 1923 aan de spoorwegen bevoegdheid verleende om *namens hem* vergunningen te verlenen voor de aanleg van spoorverbindingen. Zoals u ziet, werd dus ook nu nog gehandeld overeenkomstig de ministeriele interpretatie van het bovenbesproken artikel 49.

Blijkbaar vrezende dat de spoorwegen niet altijd voldoende het belang van de aanvrager in het oog zouden houden en misschien te veel op het eigen belang zouden letten, heeft de Minister daarbij in tweeërlei zin een voor behoud gemaakt.

In de eerste plaats werd bepaald, dat de verleend bevoegdheid niet gold voor aansluitingen, die door tram wegondernemingen zouden worden aangevraagd. Wi leefden toen nog in de tijd van de heftigste concurrenti met de tramwegen!

En in de tweede plaats werd vastgesteld dat de spoor wegen van eventuele afwijzing ener vergunningaan vrage kennis zouden moeten geven aan de Minister, di in dat geval bevoegd zou zijn, om, met voorbijzien van d beslissing van de spoorwegen, zelve de gevraagde vergun ning te verlenen. Afwijzing enkel omdat een verbinding technisch onuitvoerbaar zou zijn, viel uiteraard nie onder deze bepaling, die intussen nimmer in toepassing i gekomen.

Om zekerheid te hebben, dat de spoorwegen bij he verlenen van vergunningen in de geest van het Departe ment van Waterstaat zouden handelen, werd door Zijn Excellentie voorafgaande goedkeuring geëist van ee door de spoorwegen te gebruiken stel normaal-voorwaar den.

Van de zijde der spoorwegen is toen een, behoudens een paar kleine wijzigingen thans nog geldend, nieuw formulier opgesteld voor de met de aanvrager te sluiten overeenkomst, waarin de vroeger gebruikelijke Ministeriële Voorwaarden zijn verwerkt en wel op door he Departement aangegeven wijze, waardoor het op ee enkel punt een ietwat eigenaardig karakter draagt. Zo worden, om iets te noemen, in een der artikelen enige technische eisen gesteld terwijl in het daarop volgend artikel wordt gezegd dat de aanleg geheel zal worden verzorgd door de spoorwegen, die uiteraard tòch wel zullen zorgen dat de verbinding technisch in orde is ook al is dienaangaande niets in de overeenkomst bepaald.

Als gezegd, geldt dit formulier thans nog. Echter zijn in de loop der jaren aanvullingen aangebracht, telkens wanneer de praktijk daartoe aanleiding gaf. Er is een gezegde dat „niets van zelf spreekt". Nu dat hebben de spoorwegen ook met dit formulier ondervonden. Zo herinner ik mij, dat een raccordementhouder aanspraak maakte op schadevergoeding omdat een voor hem bestemde wagen te laat was geplaatst, uitsluitend uit oorzaak van een deraillement op het hoofdspoor. Om verdere „misverstanden" in dit opzicht te voorkomen is toen, ten overvloede, in het formulier de bepaling opgenomen dat de spoorwegen de wagens niet behoeven te brengen of te halen, zodra en zolang de spoorverbinding, om welke reden dan ook, hetzij niet kan worden bereikt, hetzij onberijdbaar is.

Een bijzondere bepaling in dit formulier is die waarbij wordt vastgesteld dat de overeenkomst t e a l l e n t ij d e met een termijn van zes maanden kan worden opgezegd door de spoorwegen en wederkerig ook door de raccordementhouder. Die bepaling geeft nog al eens aanleiding tot bezwaar van de kant van de raccordementhouder omdat hij bang is voor willekeur van de zijde der spoorwegen. Het is echter wel duidelijk, dat door de spoorwegen opzegging alleen dan zal plaats vinden wanneer daartoe een dringende reden bestaat. Zij toch zien in een spoorverbinding een vervoerswervend apparaat, dat zo lang mogelijk in stand dient te worden gehouden. Vroeger was het trouwens zo, dat de ministeriële vergunning te allen tijde kon worden ingetrokken, zonder dat een bepaalde termijn behoefde te worden in acht genomen.

Nu wij gezien hebben welke regeling in het algemeen ten grondslag ligt aan een op het N.S.-net aangesloten spoorverbinding, is het wellicht interessant ook iets te vernemen omtrent de manier waarop deze materie in het buitenland wordt geregeld.

Hierover dan in een volgend artikel.