

SPoorhout

door
A. TE WECHEL.

Thans, nu de „kwestie Spoorhout” een voorloopig einde gevonden heeft, moge hieronder een overzicht volgen van hetgeen zoovele gemoederen in beweging heeft gebracht.

In het voorloopige verslag over de waterstaatsbegroting voor 1934, verschenen in November 1933, werd opnieuw — Minister Reimer had indertijd geëen aan gezocht toegezegd — in het openbaar inder tijd gegeven en geruimen tijd de ronde deden inzake de wijze waarop de Nederlandsche Spoorwegen zich van de noodige dwarsliggers en ander hout voorzagen. Men oefende in dat verslag een ernstige kritiek uit op de praktijken van den, voor den aankoop van dwarsliggers in 1931 opgerichte „N.V. Spoorhout”, waarvan de Spoorwegen de meerderheid der aandelen bezitten. Voor een goed begrip van zaken moge de desbetreffende paragraaf uit het Voorloopige Verslag hieronder in extenso volgen :

In aansluiting met hetgeen in het algemeen ten aanzien van de nevenbedrijven der spoorwegen is opgemerkt onder „Spoor- en Tramwegen”, meenden eenige leden te moeten terugkomen op de bij de behandeling van hoofdstuk IX voor het loopende dienstjaar gevoerde gedachtenwisseling over het nevenbedrijf N.V. Spoorhout. Bij deze gelegenheid heeft ’s ministers voorganger een onderzoek toegezegd ten aanzien van de gestie der Nederlandsche Spoorwegen ter zake van den inkoop van hout. In het bijzonder zou dat onderzoek het licht doen vallen op de verhouding van de Nederlandsche spoorwegen ten opzichte van de N.V. Spoorhout.

De leden, hier aan het woord, stelden de vraag, of dit onderzoek wel met den noodigen spoed en energie is gevoerd.

Zij wenschten te weten, of de ontwikkeling van de zaak als volgt is geweest :

Sedert vele jaren moeten de spoorwegen hun hout uitsluitend hebben betrokken van een bepaalde firma, zulks met uitsluiting van den inlandschen boschbouw. De spoorwegen zouden er toe hebben medegewerkt om aan genoemde firma faciliteiten te verleenen, die aan anderen nimmer werden verschaft en ook overigens geheel ongebruikelijk waren.

Na den dood van den oprichter der genoemde firma trad diens schoonzoon, de tegenwoordige directeur der N. V. Spoorhout, als eenig firmant daarin op.

In 1931 werd de N.V. Spoorhout opgericht met een kapitaal van f 100.000.—, waarvan 55 % genomen door de Spoorwegen en 45 % door een particulier. De geplaatste aandelen werden voor 50 % volgestort. De N.V. Spoorhout trad als leverancier van hout geheel in de plaats van genoemde firma.

Dezelfde leden spraken er hun verwondering over uit, dat gedurende de periode, waarin die firma, respectievelijk de N.V. Spoorhout, de houtleveranties aan de spoorwegen verzorgden, de aangekochte hoeveelheid aanmerkelijk boven de normale behoefte uitging. Aan de hand der

statistieken kan immers worden berekend, dat de voorraad aan dwarsliggers, welke zich thans bij de spoorwegen bevindt, ten minste 1.000.000 stuks grooter is dan op 1 Jan. 1928.

Bovendien zou de N.V. Spoorhout bij haar inkoop prijzen hebben besteed, die aanmerkelijk te hoog zijn.

Vergelijking met den inkoop, verricht door de Belgische spoorwegen, zou uitwijzen, dat deze, die steeds op publieke besteding aankochten, in het jaar 1932 gemiddeld 60 % besteedden van den prijs, die in 1913 gold (uitgedrukt in goud).

De N.V. Spoorhout zou daarentegen gemiddeld 110 % van den vooroorlogischen prijs hebben besteed.

Bovendien zou de prijs, dien ten slotte de Nederlandsche spoorwegen zelf betaalden, nog aanzienlijk hebben gelegen boven dien, welken de N.V. Spoorhout aan haar leveranciers uitkeerde en zou de verkoopprijs van Spoorhout in de jaren 1931 en 1932 van 20—30 % boven haar inkoopprijs hebben gelegen.

De hier aan het woord zijnde leden zouden tevens opheldering van den minister ten zeerste op prijs stellen nopens het door de spoorwegen op een bosch in Duitschland verleende crediet van f 700.000.—. Dit crediet zou zijn verleend tegen een tweede verband op een bosch, toebehoorende aan een particulier, die vanaf 1929 de exploitatie daarvan heeft opgedragen aan een Duitsche vennootschap, aanvankelijk met eerstgenoemde firma en dus thans met de N.V. Spoorhout geleerd.

De bedoelde leden meenden het voor waarschijnlijk te moeten houden, dat, bij de verleening van het crediet in 1927, de bedoeling heeft voorgezet om dit geleidelijk door levering van hout te delgen. Zij hadden redenen te veronderstellen, dat van de vele liggers, door de eerstgenoemde firma en de N.V. Spoorhout aan de spoorwegen verkocht, geen noemenswaardige hoeveelheden zich hebben bevonden, afkomstig uit genoemd bosch.

Voorts meenden zij te weten dat in 1932 is opgericht een vennootschap hier te lande staande onder directie van den procuratiehouder der N.V. Spoorhout. De aandelen dezer vennootschap zouden zich geheel of in meerderheid bevinden in handen van den directeur der N.V. Spoorhout, of wel zou deze door middel van andere vennootschappen, waarin hij is geïnteresseerd, daarover de beschikking hebben.

Genoemde Nederlandsche vennootschap zou een steeds grootere plaats zijn gaan innemen bij de voorziening der spoorwegen van rails, gelijk trouwens ook vroeger eerstgenoemde firma herhaaldelijk rails zou hebben geleverd.

In dit verband werd verwezen naar een bericht in de „Maasbode" van 5 September 1933, volgens hetwelk de spoorwegen hun totale behoefte aan rails voor 1934 zouden hebben ingekocht bij die vennootschap, (N.V. Spoorhout) die deze uit Polen zou leveren.

Volgens de hier aan het woord zijnde leden zouden de commissarissen der spoorwegen in den loop van 1933 zich met deze zaak hebben bemoeid en er op hebben aangedrongen, dat de N.V. Spoorhout zou worden ontbonden.

Gevraagd werd, of, en in hoeverre zulks juist is, en, zoo ja, waarom dan nog niet gebleken is, dat conform het gevoelen van commissarissen werd gehandeld. In dit verband werd gevraagd of het juist is, dat nog kort geleden een nieuwe belangrijke opdracht aan N.V. Spoorhout werd gegeven.

Ten slotte werd gevraagd op welke wijze en door wien is ingesteld het door den minister ten vorigen jare bij de behandeling der Waterstaatsbegrooting toegezegde onderzoek, tot welk resultaat dit onderzoek heeft gevoerd en welke maatregelen op grond van dit resultaat zijn of zullen worden genomen.

De hier aan het woord zijnde leden meenden ook te weten, dat de aandacht der Commissie van Werkverruiming op de aangelegenheid Spoorhout was gevallen en zij zouden het zeer waardeeren, indien de

minister ten aanzien hiervan over elk aangeroerd onderdeel zoo nauwkeurig mogelijk opheldering zou willen verschaffen.

Op dit Voorloopige Verslag volgde de Memorie van Antwoord van den, na Minister Reijmer aan het bewind gekomen Minister Kalf. Hierin wordt medegedeeld dat het door Minister Reijmer toegezegde onderzoek inderdaad nauwgezet heeft plaats gehad maar het had meer uitsluitend de bedoeling na te gaan in hoeverre door de gevolgde inkooppolitiek de Spoorwegen zelf en de boschbouw en houthandel benadeeld werden. Dit onderzoek was ingesteld door den Inspecteur-Generaal der Spoor- en Tramwegen en had aangetoond, dat de bedoelde inkooppolitiek uit een bedrijfsoogpunt juist is geweest en geenszins tot benadeeling van de Nederlandsche Spoorwegen heeft geleid. Bovendien zou gebleken zijn, dat de levering van inlandsch hout ten behoeve van de spoorwegen steeds betrekkelijk onbeteekend is geweest. Zoo zouden in de jaren 1921—1930 gemiddeld slechts 250 m³ inlandsch eiken- en beukenhout per jaar geleverd zijn, afkomstig uit Nederlandsche bosschen. Intusschen zou de Directie van de Nederlandsche Spoorwegen zich bereid verklaard hebben bij volgende leveringen zoo eenigszins mogelijk een grooter deel uit Nederlandsche bosschen te betrekken.

Op de in het Voorloopige Verslag gestelde vragen antwoordde Minister Kalf als volgt:

Dat de spoorwegen het hout voornamelijk (uitsluitend is niet juist), van een bepaalde firma hebben betrokken, is een gevolg daarvan, dat deze firma tegen lagere prijs dan andere handelaren aanbod. Faciliteiten, die aan anderen nimmer werden verschaft en ook overigens ongebruikelijk waren, zijn aan die firma evenmin verleend; zij heeft tegen dezelfde voorwaarden geleverd, waartegen ook anderen hadden kunnen leveren, wanneer hun prijs laag genoeg was geweest.

Van uitsluiting van den inlandschen boschbouw is nimmer sprake geweest. Bedoelde firma betrok inderdaad haar hout hoofdzakelijk uit het buitenland en deed daarmee hetzelfde als andere houthandelaren tevoren hebben gedaan, omdat het buitenlandsche hout meestal tegen voordeliger voorwaarden was te verkrijgen dan het inlandsche.

In de wijze, waarop de behoefte door aankopen gedekt werd, is nimmer wijziging gebracht. Steeds waren de hoeveelheden der loopende contracten grooter dan voor dekking der behoefte noodig zou zijn geweest, wanneer de contracten stipt op tijd waren uitgevoerd. Doch omdat de levering steeds in vertraging placht te zijn, moesten, ten einde de kans op een tekort te ontgaan, de loopende contracten aan den ruimen kant zijn. Toen echter de prijzen sterk daalden, werd op de contracten, in tegenstelling met hetgeen tevoren gewoonte was, zeer vlot geleverd, terwijl om bezuinigingsredenen juist de uitvoering van vele werken werd uit- of afgesteld, zoodat een onnoodig groote voorraad ontstond. Intusschen was de voorraad dwarsliggers, toen het Voorloopig Verslag werd opgesteld, niet 1.000.000, doch slechts \pm 250.000 stuks hooger dan op 1 Januari 1928.

Daargelaten dat niet is gebleken, dat Spoorhout duur heeft ingekocht, is het in het bedoelde verband niet van belang, welken prijs deze vennootschap bij haar inkoop betaalt, doch welke prijzen N. S. moet betalen. Vergelijking van prijzen, die N. S. en de Belgische spoorwegen in 1932

betaalden, is niet mogelijk, omdat N. S. in 1932 geen dwarsliggers heeft gekocht. Vergelijking van prijzen van vroegere jaren doet zien, dat de door N. S. en de Belgische spoorwegen betaalde prijzen nagenoeg gelijk zijn en dit hoewel deze laatste een soort dwarsliggers gebruiken, die aanzienlijk minder in kwaliteit is (geringer afmetingen) dan de door N. S. verwerkte. De door N. S. gevoerde inkooppolitiek heeft zonder twijfel geleid tot lagere prijzen dan bij publieke besteding verkregen zouden kunnen worden.

Wanneer door daling van de prijzen tijdens de afwikkeling van contracten de N.V. Spoorhout in de gelegenheid is geweest van die gunstige markt gebruik te maken, zoo is dit voordeel voor een groot gedeelte ten bate van N. S. gekomen, omdat een contract tusschen N. S. en de N.V. Spoorhout er voor waakt, dat deze N.V. geen winsten maakt, die boven een bepaald percentage van den inkoop prijs uitgaan.

Aan een Duitsche vennootschap is in 1929 onder bepaalde voorwaarden een crediet van f700.000.— verleend. Een der voorwaarden is, dat dit crediet bij de levering van dwarsliggers en spoorhout wordt geamortiseerd. Daar reeds spoedig na 1929 de voorwaarden voor exploitatie van de bosschen ongunstig waren, moest volgens het contract in plaats van uit die bosschen van elders worden geleverd. Die levering is uitsluitend door bedoelde Duitsche vennootschap geschied; de N.V. Spoorhout staat hier geheel buiten en heeft evenmin met de exploitatie der bosschen iets te maken.

De directeur der in 1932 opgerichte N.V. Handelsmaatschappij S. Gokkes Jr. heeft bij de N.V. Spoorhout beperkte procuratie. Het is den directeur van Spoorhout uit den aard der zaak niet verboden deel te nemen in andere handelszaken, mits dit geen zaken zijn in dwarsliggers, wisselhout, enz., waarin de N.V. Spoorhout handelt.

Toen het Westeuropeesche railconcern drie jaren geleden niet geneigd bleek zijn prijzen in overeenstemming met die van andere staalwaren te verlagen, hebben N. S. de mogelijkheid overwogen spoorstaven van elders te betrekken. De onderhandelingen hebben er in 1931 toe geleid een belangrijk deel der behoefte bij Poolse walswerken te bestellen. In 1932 werd aldaar weder een groot gedeelte der behoefte gedekt, en in 1933 is dit met de geheele behoefte geschied. Deze levering heeft er toe geleid, dat de prijs, waarvoor N. S. in die drie jaren spoorstaven hebben gekocht, steeds lager is geworden en thans zeer veel beneden dien van 1930 is. Dat de N.V. Handelsmaatschappij S. Gokkes Jr. als agent der Poolse walswerken optreedt, is geen reden niet te trekken de spoorstaven, daar te betrekken, waar zij het goedkoopst te verkrijgen zijn.

Zooals voor de hand ligt, heeft de Commissie van Werkverruiming zich met de twistvraag omtrent houtlevering ten behoeve van N. S. ingelaten. Ook in den Raad van Commissarissen van N. S. zijn de klachten omtrent de N.V. Spoorhout uit den aard der zaak meermalen behandeld, doch aangezien de behandeling van zaken in dien Raad van strikt vertrouwelijke aard is en behoort te blijven, kan de Minister geen vrijheid vinden daaromtrent mededeelingen te doen en moet hij zijn bevreemding uiten over het feit, dat geruchten daaromtrent ter sprake werden gebracht.

Kort geleden is aan den handel en dus ook aan de N.V. Spoorhout een aanvraag voor de levering van 150.000 normale grenen dwarsliggers gericht. Ofschoon opdracht van de geheele partij aan de N.V. Spoorhout voor N. S. het voordeeligst zou zijn geweest, is een gedeelte, groot 25.000 stuks (meer wenschte de betrokken inschrijver niet te aanvaarden), aan een der andere inschrijvers, die met de N.V. Spoorhout de voordeeligste aanbieding had gedaan, gegund.

Garne vereenigt de Minister zich met de meening, dat de belangrijke aangelegenheden van het vervoer en het verkeer het best bij de behandeling van het voorstel tot wijziging van de Wet Openbare Vervoermiddelen aan de orde kunnen komen, dan wel bij die van het wetsvoorstel in zake het Verkeersfonds, nu indiening hiervan aanstaande mag worden geacht.

Naar bespoediging wordt gestreefd ook afgezien van de thans van Deutsche zijde ondervonden moeilijkheid, in zake het vrachtautovervoer.

In een nadere, toelichtende nota, deelde de Minister van Waterstaat nog het volgende mede :

Een opgave van de hoeveelheden inlandsch wisselhout, welke door N. S. gedurende de jaren 1931/32 zijn gebruikt, kan niet worden verstrekt, omdat aan het in voorraad zijnde hout zelf de herkomst niet is te zien en aantekeningen daaromtrent niet worden gehouden. Mocht de bedoeling zijn een opgave te verkrijgen van het inlandsch hout, dat gedurende 1931/32 is geleverd aan N. S., zoo kan deze wel worden verstrekt, doch eerst na verloop van eenige dagen.

Openbare of onderhandsche inschrijving zijn bij de voorziening in de houtbehoefte nimmer gebruikelijk geweest.

Een exemplaar van de voorwaarden voor de levering van dwarsliggers en wisselhouten, zooals die voor elken leverancier gelden, heeft de minister overgelegd. Een contract voor langeren tijdsduur bestaat niet; de contracten hebben slechts betrekking op bepaalde hoeveelheden, te leveren uiterlijk op een in het contract bepaalden datum.

Inderdaad is steeds alleen bij dalende prijzen zooals thans snel geleverd. Een staattie omtrent de vertraging in de levering over eenige jaren is overgelegd.

Tegen overlegging van het contract tusschen N. S. en N.V. Spoorhout heeft ondergeteekende bezwaar.

De bedoelde Deutsche firma is de Graf zu Rantzau-Gokkes Ges. m.b.H. De redenen, waarom reeds spoedig na 1929 de voorwaarden voor de exploitatie van de bosschen ongunstig waren, waren deze, dat de kwaliteit van het hout in die gedeelten van de bosschen, die voor exploitatie het eerst in aanmerking kwamen, niet geheel aan de verwachtingen beantwoordde en dat moeilijk een afzetgebied gevonden kon worden voor het timmerhout, dat tegelijk met de dwarsliggers wordt geproduceerd. Of een en ander bij het verleen van het credit had kunnen worden voorzien, kan de Minister thans moeilijk beoordeelen. De directie van N. S. heeft overwegend bezwaar tegen publicatie van een door haar met derden gesloten contract. Uit den aard der zaak is executie in dezen tijd zeer bezwaarlijk en nadeelig. Het thans nog verschuldigde is echter volkomen gedekt door de waarde van het onderpand.

Het is den minister niet bekend, of de directeur van de N.V. Spoorhout nog bij andere handelszaken is betrokken; een semi-officieel lichaam kan deze vennootschap z.i. bezwaarlijk worden genoemd.

Behalve eenige voorwaarden in het voordeel van N. S., zooals omtrent optie op andere terreinen, bevat het bedoelde contract slechts de bepaling, dat N. S. een zekere vergoeding per m³ gewasschen grind zal betalen, welke boven 30.000 m³ per ha aan het gekochte landgoed zal worden ontleend.

De Memorie van Antwoord en de Nota bevredigden de openbare meening niet. In verschillende dagbladen verschenen, veelal uitvoerige, artikelen ter zake, alle met de strekking, dat meer licht in deze zaak behoorde te worden verspreid. Zoo werd o.m. in een artikel in het Algemeen Handelsblad van 8 December 1933 er op gewezen, dat het gebruik van Nederlandsch hout door de Spoorwegen, gemiddeld van 1921—1930 wellicht 250 m³ heeft bedragen (zie M. v. A.), maar dat het tot 1925 veel hooger was (655 m³ en meer). Er wordt gewezen op het verslag van

de Nederlandsche Heide Maatschappij waarin de passage voorkomt: „Voor wat het eiken- en beukenhout betreft, blijft het in hooge mate te betreuren, dat een nationaal bedrijf als onze spoorwegen de belangen van onzen eigen boschbouw en houthandel zoodanig voorbij gezien heeft, dat ongeveer sinds 1925 geen inlandsch hout voor dwarsliggers en wisselhout meer uit de markt is genomen”.

De commissie inzake het gebruik en de verwerking van inlandsch hout (Commissie Jager Gerlings) constateerde in een artikel in de Nieuwe Rotterdamsche Courant, dat de Memorie van Antwoord van Minister Kalff een groote teleurstelling was omdat dit regeeringsstuk geheel den geest ademde: „met de houtinkoop-politiek van de spoorwegen is het in alle opzichten volkomen in orde; de actie, die in kringen van den houthandel en boschbouw tegen de N.V. Spoorhout wordt gevoerd mist elken redelijken grond”.

De commissie meent dan twee zaken uit de Memorie van Antwoord recht te moeten zetten, en doet dat in de volgende bewoordingen :

In de eerste plaats heeft de minister op blz. 18 gezegd, dat is gebleken, dat de levering van inlandsch hout ten behoeve van den spoorweg steeds betrekkelijk onbeteekekend is geweest en dat van de in de jaren 1921—1930 door den houthandel aan Nederl. Spoorwegen geleverde hoeveelheid eiken- en beukenwisselhout, in totaal 26.000 m³, slechts rond 2500 m³, dus per jaar gemiddeld 250 m³ afkomstig uit Nederlandsche bosschen werd aangevoerd.

De hier opgegeven hoeveelheid komt geenszins met de werkelijkheid overeen.

In het avondblad van de „N. Rott. Cour.” van 11 October 1932 schreef de directie der Nederlandsche Spoorwegen trouwens zelf, dat in de tien aan de oprichting van Spoorhout voorafgaande jaren, (dat zijn dus de jaren 1921—1930) gemiddeld per jaar 500 m³ stamhout aan de Spoorwegen werden geleverd en in het Avondblad van dezelfde courant van 25 October 1932, dat precies uitgerekend, in de jaren 1921—1924 jaarlijks 665 m³ inlandsch hout zijn geleverd.

Bij een bespreking, die de voorzitter en secretaris onzer commissie op 18 September 1933 met den hoofdingenieur, chef van den dienst van weg en werken der Nederlandsche Spoorwegen hadden, deelde deze mede, dat in de jaren 1921—1930 door Nederlandsche handelaren in totaal 26.300 m³ eiken- en beukenwisselhout en liggers zijn geleverd, waarvan ten hoogste 7090 m³, dus gemiddeld per jaar 700 m³, per Nederlandsche spoor of in Nederlandsche schepen werden aangevoerd en dus als inlandsch hout kunnen worden beschouwd.

Deze cijfers zijn belangrijk hooger, dan het door den minister meegedeelde.

Het is onze commissie helaas niet mogelijk gebleken van de zijde van den houthandel nauwkeurige cijfers omtrent het aan de Nederlandsche Spoorwegen geleverde hout, dat inderdaad in ons land is gegroeid, te verkrijgen, omdat de meeste handelaren, zooals trouwens algemeen bekend is, wanneer zij een levering van wisselhout uitvoerden, het aantal wisselhouten gezaagd uit in ons land gegroeide boomen, zoo noodig aanvullen met wisselhouten, die zij zaagden uit stammen, welke van even over de grens waren aangevoerd. Uit de antwoorden van eenige handelaren, die bedoelde scheiding wél in hun administratie vastlegden,

is echter gebleken, dat de hoeveelheid in de jaren 1921—1930 uit inlandsch hout geleverde wisselhouten aanmerkelijk hooger is geweest dan door de Spoorwegen is medegedeeld.

Het komt hierbij echter minder aan op de hoeveelheid, dan op het feit, dat de Nederlandsche boschbouw, houthandel en -zagerij, op het misbaar afzetgebied voor eiken- beukenhout hebben verloren. Vroeger, toen de Nederlandsche houthandel geregeld hout aan de Spoorwegen leverde, zag men in den vellingstijd overal wisselhouten en dwarsliggers maken, terwijl dit sedert eenige jaren in het geheel niet meer voorkomt.

Een tweede punt betreft den voorraad dwarsliggers en wisselhout van de Nederlandsche Spoorwegen.

Uit de gegevens van het Centraal Bureau voor de Statistiek betreffende den in- en doorvoer over de jaren 1926 tot en met 1932 is gebleken, dat in die jaren 6.248.120 stuks dwarsliggers in ons land meer zijn in- dan uitgevoerd.

Het gebruik van dwarsliggers en wisselhouten door derden (tramwegen, steenkolenmijnen e.d.), alsmede dat van de spoorwegen zelf, volgens gegevens, die ons door de verschillende directies zelf zijn verstrekt, in aanmerking genomen, komen wij tot een overschot voor de jaren 1926 tot en met 1932 van ruim 2 miljoen stuks, welke dus ergens in ons land aanwezig moeten zijn. Deze voorraad neemt nog steeds toe, aangezien gedurende de eerste 8 maanden van dit jaar 238.373 stuks dwarsliggers en wisselhouten zijn ingevoerd.

Naar ons van bevoegde zijde is meegedeeld, waren eind September j.l. op de houtstapelplaatsen der Nederlandsche Spoorwegen te Craillou en te Dordrecht, volgens de administratie der spoorwegen, ruim 1 miljoen dwarsliggers en wisselhouten aanwezig. Wij kunnen niet nagaan in hoeverre dit cijfer overeenkomt met de mededeeling van den minister, dat de voorraad dwarsliggers, toen het Voorloopig Verslag verscheen, slechts pl.m. 250.000 stuks hooger was dan op 1 Januari 1928.

Intusschen vindt het verschil tusschen den door een commissie berekenden voorraad van ruim 2 miljoen stuks en dien van ruim 1 miljoen stuks volgens de administratie der Spoorwegen, waarschijnlijk zijn verklaring hierin, dat grootste hoeveelheden dwarsliggers zijn ingevoerd door de N.V. Spoorhout of de firma Gokkes, welke nog niet aan de Nederlandsche Spoorwegen zijn overgedragen, waar ze toch tenslotte wel terecht zullen moeten komen, tenzij ze aan derden worden verkocht, waardoor onze houthandel wederom ernstig zou worden gedupeerd.

In de avondzitting van de Tweede Kamer van 13 December 1933 kwam de zaak „Spoorhout” in openbare behandeling, waarbij ernstige critiek op de schriftelijke mededeelingen van den Minister niet achterwege bleef. Het kamerlid Krijger achtte het antwoord van den Minister op het Voorloopig Verslag onbevredigend. Hij vond den Minister te geheimzinnig, ook omdat de Nederlandsche Spoorwegen als geldschietters waren opgetreden. Men zou in Duitschland reeds lang geweten hebben, dat het hout der bosschen van de firma Graf zu Rantzau-Gokkes, G.m.b. H., ondeugdelijk was voor Doel. De heer Krijger acht de mededeelingen van den Minister haast onaanvaardbaar en alleen te verklaren door vrees voor openbaarheid.

Het kamerlid Ebels doet verschillende vragen, o.a. hoe geconstateerd is, dat genoemde firma goedkoper levert dan andere? De bestaande constructie schijnt hem niet in

het belang van de Nederlandsche Spoorwegen. Ten deele wordt het toezicht uitgeoefend door denzelfden op wien toezicht moet worden uitgeoefend. Ook de Nederlandsche boschbouw is door de geste der Nederlandsche Spoorwegen benadeeld, zegt spreker, en beroept zich daarbij op Prof. Jager Gerlings. Een diepgaand onderzoek is noodig, door een commissie uit de Kamer met of zonder de Regeering. Het eerste acht spreker het beste.

Ook het kamerlid Van Voorst tot Voorst betwijfeld of de inkooppolitiek der Nederlandsche Spoorwegen juist is geweest. Spreker kan zich niet onttrekken aan den indruk, dat er aan de „N.V. Spoorhout” met haar afhankelijkenties een luchtje is. Hij vraagt of het juist is, dat de Procureur-Generaal bij het Gerechtshof te 's-Gravenhage de zaak in onderzoek heeft?

Het kamerlid Van der Pol vraagt of de Nederlandsche Spoorwegen hypotheek zouden hebben verleend bij aankoop van bosschen in Duitschland als de relatie met Daniel Wolff niet had bestaan? Er waren zonderlinge relaties tusschen de Nederlandsche Spoorwegen en „Spoorhout”, wier directeur ook directeur was van andere belanghebbende ondernemingen. Spreker acht het, vanwege de spoorwegen, ingestelde onderzoek onvoldoende. Hij acht een onpartijdig onderzoek noodzakelijk.

Het kamerlid Rutgers merkt op, dat men moet bedenken, dat er nu eenmaal handelsdaden zijn, die men niet aan de openbaarheid kan en wil prijs geven. Hij is ook voor het instellen van een onpartijdig onderzoek. Spreker wenscht te weten of de Minister aan deze zaak een einde wil maken.

Het kamerlid Van Braambek heeft geen tastbare feiten gehoord waardoor de spoorwegen benadeeld zijn. Hij begrijpt de houding van Prof. Jager Gerlings, maar de spoorwegen moeten streven naar een sluitende begroo-ting. Spreker acht een voortzetting van de bestaande verhoudingen niet gewenscht. Zij moeten worden verbroken en Spoorhout moet een meer vrij staande directie krijgen. Ook spreker wenscht een nader onderzoek.

Het kamerlid Bongaerts wenscht dat de commissie van rapporteurs in kennis gesteld wordt van het contract tusschen de Nederlandsche Spoorwegen en spoorhout. Waarom kan de Minister dit niet over leggen.

De Minister van Waterstaat, de heer Kalff kan de gestelde vragen thans niet voldoende beantwoorden. Hij geeft in overweging dat de Kamer zelf een commissie zal benoemen opdat de waarheid naar voren kome. Als de zaak niet zoo ware uitgedijd zou de „N.V. Spoorhout” vermoedelijk al niet meer bestaan.

Ten slotte stelt de heer Krijger het volgende voor :

„De Kamer van oordeel dat het gewenscht is dat door een commissie uit haar midden een onderzoek worde ingesteld naar de feiten welke in verband met de N.V. „Spoorhout” en het grintbaggerbedrijf te Linne in de schriftelijke en mondelinge gedachtenwisseling over het negende hoofdstuk der rijksbegrooting voor het dienstjaar 1934 zijn ter sprake gekomen, besluit een zoodanige commissie in te stellen.”

Dit voorstel wordt zonder hoofdelijke stemming aangenomen.

Op 15 December 1933 bevatten de dagbladen het volgende bericht :

Ingevolge artikel 39 van het Reglement van Orde heeft de Tweede Kamer het onderzoek in de quaestie-Spoorhout, n.a.v. de desbetreffende motie-Krijger, opgedragen aan een commissie, waarin de voorzitter benoemde de heeren Van der Waerden (s.d.), Suring (r.k.), Van Dijk (a.r.), Rutgers van Rozenburg (ch.) en Joekes (v.d.).

Uit een tweetal artikelen in het Algemeen Handelsblad van 14 en 15 December, die naar aanleiding van de beslissing in de Tweede Kamer geschreven werden, kunnen nog een paar punten naar voren gebracht worden. In het eerste artikel — van den parlementairen redacteur — wordt er op gewezen dat er nog duistere punten gebleven zijn in de zaak „Spoorhout”. Waarom is het noodzakelijk geweest den Nederlandschen houthandel te passeeren? Is er niet aan de belangen van Nederlandsche lichamen, als de Nederlandsche Heide Maatschappij, te kort gedaan? Is het crediet van f 700.000.—, dat aan den Duitschen boscheigenaar werd verleend, niet op zakelijk onverantwoordelijke wijze gegeven?

In het tweede artikel wordt de verheugenis uitgesproken over het feit, dat er nu behoorlijke „opening van zaken zal komen, maar tevens de spijt, dat de commissie alleen uit kamerleden zal bestaan en niet ook particuliere deskundigen, waaronder een accountant, in de commissie zijn opgenomen. Er wordt op gewezen, dat de Kamercommissie niet over dwangmiddelen beschikt voor het hooren van getuigen, maar er wordt op vertrouwd dat, in tegenstelling met vroegere ervaringen, de commissie er in zal slagen kennis te nemen van alles, wat met de zaak verband houdt. Men hoopt, dat van de zijde der spoorwegen en van Spoorhout bereidwilligheid tot medewerking zal worden ondervonden.

Welnu, het vertrouwen van het Algemeen Handelsblad is niet beschaamd geworden.

De Commissie heeft haar taak zeer ernstig opgevat en deed, na bijna 1½ jaar (4 Mei 1935) een zeer uitvoerig rapport verschijnen, waarin zij tot de volgende conclusies komt :

1. dat verschillende tot uiting gekomen klachten feitelijkten grondslag missen of betrekking hebben op feiten of om-

- standigheden, welke niet of slechts in zeer geringe mate tot critiek aanleiding geven ;
2. dat echter tegen het gevoerde beleid naast bezwaren van minder belang ook ernstige bedenkingen zijn aan te voeren ;
 3. dat zeer in het bijzonder tot ernstige critiek aanleiding geven het sluiten door de Spoorwegen van het contract Noer en hun medewerking aan de uitvoering van dat contract, welke medewerking :
 - a. in belangrijke mate tot de vorming van de te groote voorraden, met daaraan verbonden nadeelige gevolgen, heeft bijgedragen ;
 - b. tot de besteding van onnoodige hooge prijzen heeft geleid ;
 - c. ernstig gevaar in het leven heeft geroepen voor de terugbetaling van het overgrootste deel van de door de Spoorwegen bij het genoemde contract verstrekte geleening van f 700.000.— ;
 4. dat de ter kennis van de Commissie gekomen aanwijzingen en geruchten omtrent corruptieve handelingen van ambtenaren der Spoorwegen geënerlei bevestiging hebben gevonden ;
 5. dat, hoezeer niet kan worden ontkend, dat de verhouding, die bestaat tusschen de Spoorwegen als afnemer en Spoorhout als in- en verkoopcombinatie, voor de Spoorwegen voordeelen kan opleveren en in bepaalde gevallen ook opgeleverd heeft aan den anderen kant aan een zoodanige verhouding, althans bij den huidigen opzet, gevaren van beteekenis zijn verbonden, welke gevaren in hoofdzaak bestaan :
 - a. in de bepaling, dat ten minste 80 pct. van de behoefte bij de in- en verkoopcombinatie moet worden gedekt, welke bepaling kan leiden tot gemis aan voldoende vergelijkingsobjecten bij de prijsbepaling ;
 - b. in de bevoegdheid van die combinatie om zelfstandig ook met anderen zaken te doen, welke bevoegdheid, in dien daarvan een gebruik zou worden gemaakt, dat tot min of meer aanzienlijke verliezen zou leiden, voor de Spoorwegen ernstige financieele consequenties zou kunnen hebben ;
 - c. in de volkomen vrijheid van den persoon, die met de leiding van de meergenoemde combinatie is belast, om, voorzover het niet dwarsliggers en aanverwante artikelen betreft, alle handelsdaden te verrichten, die hem goeddunken, en deel te nemen in alle ondernemingen, welke hij daarvoor geschikt acht, welke vrijheid in bepaalde omstandigheden kan leiden tot combinaties en verwickelingen van transacties, waardoor de belangen der Spoorwegen niet, althans niet in de eerste plaats en in hoofdzaak, worden gediend ;

6. dat genoemde opzet tevens — doordat hij er toe heeft geleid, dat de gestie der Spoorwegen en die van Spoorhout niet voldoende uit elkaar zijn gehouden — mede als oorzaak is te beschouwen van verschillende der in de praktijk gebleken bezwaren ;
7. dat op grond van een en ander ernstig behoort te worden overwogen, of niet de verhouding tusschen de Spoorwegen en Spoorhout dient te worden geliquideerd, dan wel de bepalingen, waardoor die verhouding wordt beheerscht, aan een ingrijpende herziening dienen te worden onderworpen.

Men kan niet anders zeggen dan dat deze conclusies zeer mild zijn gesteld en er, voor een minder welwillende commissie aanleiding geweest zou kunnen zijn tot een veel scherpere formulatie. Daarmede is echter geenszins iets ten nadeele van de Kamercommissie gezegd. Zij heeft een uiterst nauwkeurig en volkomen onpartijdig en volledig onderzoek ingesteld en daarop hare conclusies gebaseerd. De Tweede Kamer zelf zal moeten beslissen in hoeverre men zich bij die conclusies kan neêrleggen. Het is niet ondenkbaar, dat zij, zooals zij door de Commissie werden geformuleerd, velen niet zullen bevredigen. Dit kan niet gezegd worden van het rapport zelf, dat geheel voldoet aan de eischen die aan een dergelijk rapport gesteld moeten worden. Het is gebaseerd op nauwkeurig onderzoek van alle kwesties ter zake en op de verklaringen van tal van deskundigen, w.o. bijv. de commissie inzake het gebruik en de verwerking van inlandsch hout in Nederland, verschillende houthandelaren, de hoofdamttenaren van de Ned. Spoorwegen.

De plaatsruimte in dit tijdschrift laat niet toe in dit overzicht ook het uitvoerige rapport zelf te bespreken. Wellicht is er aanleiding dit nog in een afzonderlijk artikel te doen.

Thans moge dus worden volstaan met het weergeven van de conclusies der commissie, die naar onze meening, zooals gezegd, zeer mild zijn gesteld. Deze meening wordt evenwel blijkbaar niet gedeeld door de Nederlandsche Spoorwegen. In een adres aan de Tweede Kamer (zie o.a. Algemeen Handelsblad van 18 Juni j.l.) heeft de Spoordirectie betoogd dat het Verslag van de Commissie haar op menig punt heeft teleurgesteld. De Directie verklaart dat de positie van „Spoorhout” zoodanig is, dat zij een zelfstandige naamlooze vennootschap vormt, waarin de Spoorwegen de meerderheid der aandelen bezitten, zoodat zij de algemeene vergadering beheerschen. De Spoorwegen doen de boeken van Spoorhout door hunne Rekenkamer controleeren. Daarentegen heeft Spoorhout geenerlei macht of invloed op het bedrijf der Nederlandsche Spoorwegen. De commissie zou ten onrechte een gevaar zien in de bepaling dat minstens 80 % van de behoefte bij Spoorhout moet worden gedekt.

Er is naar het oordeel van de Directie geen aanleiding aan het bestaan van Spoorhout een einde te maken. Ook bij het bestaan van de tegenwoordige regeling zou het mogelijk zijn inschrijvingen te houden en op die wijze de laagste prijzen te verkrijgen. De Directie verdedigt het contract-Noer en koestert geen vrees, dat de achterstallige hypotheekschuld (ruim 5 ton) niet zal worden afgelost. „Zeker is een vordering op een Duitschen debiteur tegenwoordig geen begeerlijk bezit, doch zij luidt in guldens en heeft een onderpand, dat sinds 1928 door het groeien der boomen in waarde gestegen is en nog als voldoende dekking beschouwd mag worden.”

Wij zouden hier een uitroep- en een vraagteken willen plaatsen.

Het betoog van de Directie der Nederlandsche Spoorwegen culmineert overigens in de volgende passage:

„Zeker is, bij het sluiten van de Noer-transactie, hoe men daarover overigens moge oordeelen, de grens van het commercieel-geoorloofde niet overschreden. Wenscht men, dat het Nederlandsche spoorwegbedrijf commercieel beheerd wordt en naar wij meenen is dat ook het verlangen van de Tweede Kamer, dan zal men bij de beoordeeling van de uitkomsten van dat beheer ook een commercieelen maatstaf moeten aanleggen. Doet de Kamer dat, dan zal haar oordeel ten opzichte van Noer mild, en ten aanzien van Spoorhout onverdeeld gunstig moeten luiden.”

Het woord is thans aan de Tweede Kamer!