

63STE ZITTING. — 24 JULIJ.

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

63ste ZITTING.

ZITTING VAN DINGSdag 24 JULIJ.

(GEOPEND TEN 11 URE.)

Verzoekschriften ingekomen. — Eindverslagen uitgebragt over wets-ontwerpen. — Verslag uitgebragt door de Commissie voor de Verzoekschriften. — Voortzetting der beraadslaging over het wets-ontwerp tot het aanleggen van spoorwegen voor rekening van den Staat; beraadslaging over art. 2. — Regeling van werkzaamheden.

Voorzitter: de heer van Reenen.

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 72 leden, te weten de heeren:

Heemskerk Bz., Poolman, Dommer van Poldersveldt, Olivier, Sloet tot Oldhuis, Reinders, van Zuylen van Nyevelt, Wintgens, van Heukelom, Hoyne van Papendrecht, Delprat, Gevers Deynoot, Poortman, Hoekwater, van der Veen, van Heiden Reinestein, Lycklama à Nijeholt, van Hoëvell, Meylink, Schimmelpenninck, Zylker, van Franck, van Bosse, Duymaer van Twist, Tutein Nolthenius, van der Poel, van Wintershoven, Jespers, Oomen, Kingma, de Poorter, Westerhoff, Betz, Bots, Wichers, Kien, Storm van 's Gravesande, de Raadt, ter Bruggen Hugenholtz, Thorbecke, van Foreest, Mensonides, Idzerda, de Kempenaer, de Lom de Berg, Heemskerk Az., Anemaet, de Bieberstein, Luyben, Taets van Amerongen, van Goltstein, Dirks, van Asch van Wijck, van Nispen van Bevenaer, Begram, Hengst, van Eck, van Voorthuysen, Beens, Meeussen, van Lynden, Mackay, Duilert, Slicher van Domburg, Strens, van Diggelen, Hoffman, Wybenga, Elout van Soeterwoude, van der Linden en de Brauw;

en al de heeren Ministers.

De notulen van het verhandelde in de vorige zitting worden gelezen en goedgekeurd.

De **Voorzitter** deelt mede dat zijn ingekomen:

1°. de volgende verzoekschriften, als:

twee adressen uit Limburg, houdende adhaesie aan het spoorwagplan der Regering en aan het daarover van Gedeputeerde Staten van het hertogdom aangeboden adres, als van den gemeenteraad van Oud-Vroenhoven en Berg en Terblijt;
een adres van G. Salomonson en andere ingezetenen van Twenthe, ten voordeele der spoorwegverbinding met Almelo.

Deze adressen zullen verzonden worden naar de Commissie voor de Verzoekschriften.

2°. dat de Commissien van Rapporteurs voor:

a. de zes wets-ontwerpen tot naturalisatie van A. F. J. M. G. ridder van der Renne en vijf anderen, en

b. voor het wets-ontwerp betrekkelijk de nieuwe regterlijke inrigting,

gereed zijn met hare *Eindverslagen*.

Deze stukken zullen gedrukt en rondgedeeld en de dag der beraadslaging over de genoemde wets-ontwerpen nader worden bepaald.

De Commissie voor de Petitiën brengt, vóór het openen der beraadslaging, het navolgend verslag uit:

De heer **de Bieberstein**, lid der Commissie:

In handen der Commissie voor de Verzoekschriften zijn gesteld de volgende adressen:

van gemeenteraden van Gronsveld, Eysden, Mesch, Rijkholt, Thorn en Borgharen, alle uit het hertogdom Limburg. Deze gemeenteraden adhaereren aan het ontwerp van wet betreffende den aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat, en vereenigen zich met het adres van Gedeputeerde Staten van dat gewest aan deze Kamer gericht over datzelfde wets-ontwerp.

Daar deze verzoekschriften betrekking hebben op de wet, thans aan de orde, zoo heeft uwe Commissie de eer voor te stellen, dezelve ter griffie neder te leggen, ter inzage van de leden dezer vergadering.

De Vergadering vereenigt zich met de conclusie van het rapport.

Aan de orde is de voortzetting der beraadslaging over het WETS-ONTWERP TOT AANLEG VAN SPOORWEGEN VOOR REKENING VAN DEN STAAT, en wel die over ART. 2, aangevende de daar te stellen lijnen.

De **Voorzitter** deelt mede dat van regeringswege eene wijziging is gebragt in art. 3 van het wets-ontwerp strekkende om in de 2de alinea achter het woord *Leeuwarden* te voegen, de woorden: *en naar de Duitsche grenzen*.

De beraadslaging wordt thans hervat over de *achtste* en *negende* voorgestelde lijnen in art. 2, luidende:

» van Maarsbergen, langs Amerongen, Tiel, 's Hertogenbosch, tot Boxtel, en

» van Rotterdam, langs Dordrecht, Willemsdorp, Moerdijk, tot Breda»
en de op deze rigtingen voorgestelde wijzigingen.

De *wijziging* door de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude daarop voorgesteld, en in de zitting van gisteren toegelicht, wordt ondersteund door de heeren: van Asch van Wijck, Begram, Heemskerk, Tutein Nolthenius en Kien, en zal alzoo een onderwerp van beraadslaging uitmaken.

De **Voorzitter** geeft thans het woord aan den heer van Goltstein tot toelichting van de door dezen voorgestelde wijziging om de *achtste* lijn te vervangen door de volgende:

» van Utrecht, langs Kuilenburg, Zalt-Bommel, 's Hertogenbosch, tot Boxtel;»

De heer **van Goltstein**, het woord erlangd hebbende tot toelichting van de door hem voorgestelde wijziging, zegt: Een kort woord tot toelichting van het door mij voorgesteld amende-

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

ment. Het is zoo duidelijk en beveelt zich van zelf zoo zeer aan, dat eene uitgebreide aanbeveling van mijne zijde niet verwacht kan worden. Bij den vloed van amendementen, welke over deze lijn is uitgestort, moet ik echter aanvangen met juist aan te geven waarin eigenlijk mijn amendement bestaat. De lijn, door de Regering aangegeven, is deze: van Maarsbergen, langs Amerongen, Tiel, 's Hertogenbosch, tot Bixtel: het amendement, dat ik de eer heb voor te stellen, strekt om deze verandering daarin te brengen, dat de lijn loope van Utrecht langs Kuilenburg en Zalt Bommel naar 's Hertogenbosch en Bixtel; maar wanneer wij nu over de waarde van deze verandering willen oordeelen, moeten wij de kaart in handen nemen. Trekt de lijn, die van Utrecht uitgaat over Kuilenburg, Zalt-Bommel tot den Bosch, en gij zult eene rechte lijn verkrijgen; trekt die lijn van Utrecht over Maarsbergen en Tiel naar den Bosch, en gij zult eene gebogen lijn verkrijgen: daar nu de rechte lijn de kortste afstand is tusschen twee punten, zal de eerstvermelde lijn wel uit dien hoofde de voorkeur verdienen.

Maar zal deze lijn geen tegenwerping ondervinden uit hoofde van de overgangen van de rivieren te Kuilenburg en te Zalt-Bommel, in tegenstelling met de overgangen te Amerongen en te Tiel? Juist het omgekeerde. Leest het verslag van de deskundigen, het rapport uitgebragt door de hoofdingenieurs van den Waterstaat uit de provincien Zuidholland, Utrecht, Gelderland en Noordbrabant, en gij zult als uit een mond verklaard zien, dat de overgangen te Kuilenburg en te Zalt-Bommel niet aan die bezwaren blootstaan, aan welke de overgangen te Amerongen en te Tiel onderhevig zijn. Ziedaar dus hetgeen tot aanbeveling van dit amendement dient, en ik heb mij gedrongen gevoeld om deze poging aan te wenden ten einde eenige verbetering te brengen in de rigting van dezen weg; want wij mogen het niet ontveinen, de inrigting van dezen spoorweg zelve laat veel te wenschen over; zij is onvolkomen, zij is gebrekkig. Een spoorweg moet een versneld middel van vervoer opleveren, dat ten allen tijde bruikbaar is. Wat doet nu de inrigting van dezen spoorweg? Een spoorweg, waarbij de overgang over de rivier niet verzekerd is, biedt geen zoodanig middel van vervoer aan. Wanneer men zich behelpen moet met stoomvloten of stoombooten om over de rivier te komen, is men ten allen tijde aan vertraging en oponthoud blootgesteld. Ontstaan er bij veranderden waterstand, bij rijzing of daling der rivier belemmeringen, of is er ijsgang, dan heeft men eene volkomene stremming. Dit is eene spoorwegverbinding, die niet vol loet aan het doel waaraan zij voldoen moet; eene verbinding echter van het allerhoogste belang, eene verbinding tusschen de hoofdstad en 's Hertogenbosch. Wat hebben wij daaromtrent vernomen bij het vorige plan? Dat de geringste omweg welke in die verbinding kon worden opgemerkt, moest strekken tot verwerping van het plan. Wat ontmoet men nu hier? Eene wisselvallige, onzekere, onvoldoende verbinding tusschen die twee punten, waarin men te voren zooveel belang scheen te stellen. En wanneer, vroeg ik mij daarbij af, zal de hoofdstad in het genot van die gebrekkige verbinding komen? Wanneer te gelijker tijd zoovele lijnen worden begonnen, dan kunnen zij ook te gelijker tijd zijn afgewerkt. Na verloop dus van tien jaren zal de hoofdstad zich in het genot van die gebrekkige en onvoldoende verbinding kunnen bevinden, indien namelijk gedurende dat tijdvak geene belemmering zich voordoet om telken jare eene som van tien miljoen toe te kennen; indien in dat gansche tijdvak niet op nieuw de aandrang zich voordoet tot afschaffing van eene belasting, welke op de nijverheid zwaar drukt; indien geene opofferingen van de schatkist gevorderd worden, ten einde te gemoet te komen in het benarde finantiëwezen van eenige onzer gemeenten. Ziedaar wat er is van deze verbinding.

Nu strekt mijn amendement om dit voordeel te verschaffen aan de hoofdstad, dat eene betere verbinding wordt daargesteld en het uitzigt wordt geopend om te komen tot een vasten overgang over de rivieren, want die overgang kan — het is het getuigenis van de waterbouwkundigen — niet zonder groote ongelegenheid voor de nabijgelegen landstreek te Tiel worden gemaakt. Mijn uitgangspunt is Utrecht en niet Maarsbergen. Utrecht beveelt zich daarvoor aan. In het midden van het land gelegen, waar vele wegen zich te zamen voegen en er den spoorweg aantreffen, waar verschillende spoorwegen elkander ontmoeten, die van Amsterdam, die van Rotterdam, die van Arnhem, en weldra — wij mogen dit, na hetgeen de Minister van Binnenlandsche Zaken gezegd heeft, vertrouwen — de spoorweg van Zwolle. Er ligt nu wel een zeker contrast in, dat die spoorweg, door vrijwillige bijdragen van de belanghebbenden daargesteld, een spoorweg zal ontmoeten die door het Rijk zelf met de gelden uit de schatkist in het leven wordt geroepen, en daarin is evenzeer het verwijt gelegen dat, zoo men zich gewend had tot de particuliere nijverheid, zeer veel geld uit de schatkist had kunnen gespaard blijven. Maar

dit zal toch geen hinderpaal zijn tegen de aansluiting van die beide wegen, en de Regering kan die belemmering opheffen en het verwijt ontzenuwen, door den spoorweg van Zwolle op Utrecht te ondersteunen en alzoo het doorgaan van die onderneming te verzekeren. Utrecht dus als uitgangspunt, waar zoovele wegen zich vereenigen en in het midden van het land gelegen, verdient de voorkeur boven Maarsbergen, dat op een afgelegen punt gelegen is, waardoor slechts ééne spoorweglijn loopt.

Maar verdient dan inderdaad die lijn, welke getrokken wordt over Kuilenburg en Zalt-Bommel, de voorkeur boven de lijn die getrokken wordt over Tiel? Dit hangt natuurlijk af van de zwakheden, welke zich voordoen bij de verschillende rivierovergangen. En hier, zou ik bijna zeggen, ontmoeten wij eene voor mij onoverkomelijke zwakheden, want ik zeg met den heer Minister van Binnenlandsche Zaken: ik ben geen waterbouwkundige. Hoe zal ik mij uit die moeilijkheid redden? Door de getuigenis in te roepen van de bevoegde autoriteiten, die als deskundigen bekend staan, de hoofdingenieurs van den Waterstaat in de provincien Zuidholland, Utrecht, Gelderland en Noordbrabant. Wat hebben zij te dien aanzien opgemerkt? Dat de overgang van den Neder-Rijn bij Amerongen even als die van de Waal te Tiel, aan zeer vele bezwaren onderhevig is. Wil men den Neder-Rijn bij Amerongen overgaan door middel van eene vaste brug, dan brengt men daardoor de Neder-Betuwe en wellicht ook de Over-Betuwe in groot gevaar. Daarbij geldt deze opmerking, die voor geene wederlegging vatbaar is, dat hoe hooger men de rivier overgaat, het vloedwater des te meer rijst. Dien ten gevolge zullen de Diefdijk, de Zuider-Lingedijk meer water te keeren hebben en is het gevaar voor de Vijt-heerenlanden en den Alblas-serwaard vermeerderd. Dit is geene bloote bespiegeling; de ondervinding heeft dat bewezen, onder andere in de jaren 1819 en 1820, in vergelijking met de inundaties van 1829 en 1855. Daarenboven zal zoodanige overgang eene voorziening in den achter gelegen dijk vorderen, die tot aanzienlijke kosten aanleiding zal geven. Dit wat betreft den overgang van den Neder-Rijn te Amerongen.

Wat is er nu van den overgang van de Waal bij Tiel? Ook daar geldt de algemeene opmerking, dat hoe hooger de rivierovergang plaats heeft, des te hooger het vloedwater stijgt. Maar een bijzonder bezwaar wordt daar gevonden, want indien men daar den overgang daarstelde, zou daaruit voortvloeijen, dat men eene geheele landstreek van een beveiligingsmiddel beroofde, dat men de werking van den Heerewaardschen overlaat vernietigde.

Tusschen Dreumel en Rossum ontmoeten de Waal en de Maas elkander op een zeer korten afstand en is van deze gunstige gesteldheid gebruik gemaakt tot het behouden van een overlaat, die bij hoogen waterstand of bij ijstopping het water zijdelings naar een der beide rivieren kan afleiden, de Heerewaardsche overlaat; maar bij een overgang te Tiel blijft men boven dezen overlaat en heeft men daarvan geen nut: door een overgang lager, beneden dezen overlaat, wordt dit nut bestendig. Deze gunstige omstandigheid heeft dus aanleiding gegeven tot de daargestelling van een overlaat, waardoor eene ontlasting van dit water van de eene zijde op de andere zijde kan worden verkregen.

Ziedaar dus de bezwaren, welke aan deze overgangen, zoowel te Amerongen als te Tiel, zijn verbonden. En bestaan nu diezelfde bezwaren ook bij een overgang te Amerongen en te Zalt-Bommel? In geen deele. Ik herhaal de opmerking dat, hoe hooger de rivierovergang wordt, des te meer het vloedwater stijgt, omdat de overgang lager dan de andere plaats heeft. Maar daarenboven doet zich bij Amerongen de gunstige omstandigheid voor, dat daar de wederzijdsche bandijken op een aanmerkelijken afstand zich bevinden, op een afstand van 1200 ellen, en het mogelijk is aldaar ruime doorlaten op de uiterwaarden daar te stellen, terwijl het stroombed in ééne spanning zonder pijler kan worden overgegaan. En nu ten aanzien van den overgang te Zalt-Bommel verdwijnt de moeilijkheid, dat men eene landstreek berooft van het beveiligingsmiddel, dat zij bezit; men laat den Heerewaardschen overlaat ongedeed.

Maar daarenboven bestaat hier de mogelijkheid, om voor een goeden afvoer van het water bij het ont-taan van die doorbraak te zorgen, daar het vloedwater, door de Dalemse sluisen en overlaten kan worden afgevoerd.

Ik heb kortelijk bijeengevat hetgeen in het breede is ontwikkeld en blootgelegd door de bevoegde autoriteiten. Hier komt het op de autoriteiten aan. Hier komt het aan op het gevoelen van de deskundigen. Hier moeten de ambtenaren van den Waterstaat de zaak beslissen. Hier moeten de hoofdingenieurs in de provincien Zuidholland, Utrecht, Gelderland en Noordbrabant het vonnis vellen. Ik verklaar mij daartoe buiten staat; ik ben geen waterbouwkundige. De Minister van Binnenlandsche Zaken moet dat. zelfde ook van zich zelve betuigen: ik ben geen waterbouwkun-

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

dige. Hier moeten wij dus afgaan op het gevoelen van de deskundigen. En daar dit pertinent is en bepaald zegt, dat de overgang te Kuilenburg en te Zalt-Bommel niet aan die bezwaren onderhevig is waaraan de overgang te Amerongen en te Tiel onderhevig is, zoo moet ik dit oordeel wel onderschrijven.

Ziedaar, naar ik hoop, hoe door aanneming van dit amendement nog van eene gebrekkige inrigting van de spoorwegen eene zal voldoende kunnen worden gemaakt en een vaste overgang te Zalt-Bommel kunnen worden gemaakt, waarvoor het vooruitzicht te Tiel niet bestaat. Voor de hoofdstad zal dan het vooruitzicht bestaan, dat na verloop van tien jaren wellicht eene goede spoorwegverbinding tusschen de hoofdstad en 's Hertogenbosch zal worden daargesteld, indien gedurende dat tijdsverloop zich althans geene hinderpalen voordoen om de vereischte sommen, tot bestrijding der kosten noodig, te kunnen aanwijken.

De wijziging van den heer van Goltstein wordt ondersteund door de heeren van Foreest, Dommer van Poldersveldt, Heemskerk Bz., van Asch van Wijck, Kien en Jespers, zoodat zij een onderwerp van beraadslaging zal uitmaken.

De heer **Dommer van Poldersveldt** bekamt daarna het woord tot toelichting van zijne wijziging, strekkende om in plaats van de voorgestelde lijn te stellen:

„van 's Bosch, over Grave, Nijmegen, naar Arnhem.”

Ik ben u eenige inlichtingen verschuldigd omtrent de wijziging, die ik in mijn voorstel gebragt heb. *Het amendement zelf* heb ik niet gewijzigd. Aanvankelijk had ik gewenscht mijn voorstel vast te maken aan dat van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot. De wijze van werken, die wij bij de beraadslaging over dit wets-ontwerp hebben aangenomen, met het oog op ons Reglement van Orde, en welke wijze van werken naar mijn inzien te regt als grondslag voor onze discussien is aangenomen, gaf mij aanleiding om deze verandering voor te stellen. Bleef toch mijne voorgestelde verandering de aanvankelijk genomen positie behouden, dan zoude die door mij voorgestelde wijziging zoo zeer afgehangen hebben van het amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot, dat de adstructie daarvan eerst zou hebben kunnen plaats vinden nadat gestemd was over dat amendement.

De wijziging, die ik in mijn voorstel gebragt heb, maakt dat het amendement in zekeren zin op zich zelf staat, maar in realiteit, geloof ik, is er een onafscheidelijk verband. Ik hoop dat, na de adstructie, die heeren met mij van hetzelfde gevoelen zullen zijn en zullen kunnen goedvinden om van beide amendementen een geheel te maken.

Zoo ik eene ineensmelting van mijn amendement met dat van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot wensch, is het omdat ik die uitkomst in de eerste plaats gaarne zou zien. Ik zou wenschen dat men kon komen tot een stelsel van twee rivierovergangen zonder benadeeling der belangen van de stad Rotterdam en zoo min mogelijk van die der stad Dordrecht. Wordt evenwel het amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot verworpen, dan blijft mijne wijziging everzeer geldig voor de wijziging, voorgesteld door den heer van Goltstein en die voorgesteld door de heeren Elout van Soeterwoude en Delprat. Ik heb gemeend dit in korte woorden voorop te moeten zetten.

Het overgroot gewigt van de beslissing die zal genomen worden, treft mij daarom te meer, omdat de kunstwerken voor den overgang der rivieren gevorderd, de latere wijziging van begane fouten door verandering in de punten van overgang ondenkbaar maken, vooral ook omdat een overgangspunt, door de Regering bepaald en door de wetgeving eens bekrachtigd, zal oorzaak zijn dat elke concurrentie wordt geweerd, zelfs al wilden particulieren de fout zonder kosten van het Rijk herstellen; want die eventuele Minister zoude in dat geval begrijpen, dat er wel te vreezen moet zijn voor *zware mededinging* als een *particulier* het wagen durft een concurrerenden overgang op de rivieren te maken. Tot elken prijs dus moet dergelijk aanzoek dan worden van de hand gewezen; en wat blijft er over te wachten van eene Regering, die, om een eenmaal beganen en mogelijk wel erkenden misslag te herstellen, de eerst gevolgde rigting moet abandonneren, ten koste van millioenen schats. Dat zal niet ligt gebeuren. Daarom getroost ik mij liever dagen lange discussie dan in zulk een belangrijk onderwerp lijdzaam te berusten.

Ik heb, Mijne Heeren, bij de algemeene beraadslaging over dit onderwerp de woorden apathie, moedeloosheid, vermoeidheid gehoord. Het is waar, deze gewigtige zaak heeft ons lang bezig gehouden, maar daar waar het geldt eene zaak zóó gewigtig als deze, ken ik geene apathie, ken ik geen vermoeidheid. Ik zal mij verzetten tegen hetgeen wat ik meen dat niet in het algemeen belang is, al ware het ook dat daardoor deze beraadslaging nog

dagen langer moest worden gerekt. Het belang der zaak gaat hier vóór alle andere consideratien. Zoude ik mij dan laten terughouden door eene beschuldiging waaraan wij zijn blootgesteld, dat wij geen strijd voeren in het belang van het onderwerp, maar dat het een strijd is tegen de Regering en dat dit ontwerp slechts als middel gebruikt wordt? Die beschuldiging wordt ons in sommige dagbladen te gemoet gevoerd. Daar wordt gezegd van hen, die het wagen zich met nadruk te verzetten tegen het ontwerp van de Regering, dat het niet het doel is van de oppositie om spoorwegen te verkrijgen, maar om de Regering tegen te werken, om strijd te voeren bepaaldelijk tegen den persoon van den President van het Ministerie. Mijne Heeren, wij ontvangen gratis op onze kamers een blaadje genaamd *de Staatswekker*, dat zich ten taak stelt om op die wijze, door het verkondigen van onwaarheid, den geest des volks, ware het mogelijk, te bederven. Ik zal niet zoeken uit welke bron dat product van den laatsten tijd ontspruit

De Voorzitter; Ik ben zoo vrij den geachten spreker te verzoeken, zich zooveel mogelijk uitsluitend te willen bepalen bij het onderwerp, dat thans aan de orde is.

De heer Dommer van Poldersveldt: Ik zal zoo kort zijn als mogelijk is en daarom tot het onderwerp terugkeeren.

Ik vraag u, Mijne Heeren, of die beschuldiging mij moet terughouden om thans het woord tot u te rigten? Volstrekt niet, want bij mij bestaan geen dergelijke drijfveren; het is mij onverschillig in deze zaak wie President van het Ministerie is, wie aan de groene tafel zit. Ik zal dit ontwerp, wat geheel en al van materielen aard is, weten af te scheiden van elke politieke voor- of tegen-ingenomenheid. Wanneer later in zuiver politieke zaken dergelijke drijfveer bij mij bestaat, Mijne Heeren, wanneer daartoe de gelegenheid zich voordoet, zal ik geen soursde oppositie voeren, maar ronduit mijn standpunt aangeven. Aldus is mijne gedragslijn geweest gedurende tien jaren dat ik de eer heb hier te zitten; daarop durf ik verwijzen.

Eene opmerking vooraf. Het ontbreekt niet aan voorstellen om in de door de Regering aangenomen rigting verandering te brengen. Allen willen een misslag voorkomen, dien we volgens mijn oordeel zouden gaan maken. Het meest van allen heeft mij getroffen het voorstel van den afgevaardigde uit Tiel, die ook schijnt te gevoelen, dat Maarsbergen althans niet behoort te dienen als centraal punt voor de hoofdverbinding van het Noorden met het Zuiden. Zoo straks hoop ik later ook speciaal op het door dien afgevaardigde gekozen middel terug te komen.

Alleen heb ik willen constateren, dat ik niet het eenige lid ben in deze vergadering die het voorstel der Regering betrekkelijk de centrale verbindingslijn afkeur; ik heb willen constateren, dat met vereenigde krachten wellicht een groot kwaad nog kan geweerd worden.

Hoe is de Regering toch gekomen aan de lijn 's Bosch-Tiel-Maarsbergen?

Door het advies van de Commissie van 1853? Ik heb allen eerbied voor die commissie en voor haar advies; maar wanneer hij, die zich de moeite getroost om, zoo als ik jaren lang gedaan heb, de werking van water en ijs op onze hoofdrijvers opletten na te gaan, en op de plaats zelve te beoordeelen, verklaren moet, dat wellicht geen punt op onze rivier de Waal te vinden is, *meer ongeschikt in elk opzicht*, dan de overbrugging te Tiel, dan vraag ik mij zelve af: wanneer eene commissie van deskundige ambtenaren een advies uitbrengt, in strijd met wat de ondervinding op de plaats zelve verkregen als uitkomst geeft, en hier heb ik het *geheele collegie van den Tielerswaard op mijne zijde*, of dan niet de commissie kan geweest zijn onder den indruk van een verlangen om nooit en in geen geval de overbrugging op een bepaald aangewezen punt toe te laten? Anders kan ik mij dat rapport niet verklaren.

Maar, zal men zeggen, de commissie van deskundigen heeft niet alleen het oog geslagen op Tiel-Maarsbergen als centrale verbindingslijn.

De concessionarissen van de Noorder spoorwegen, de heeren Sloet en Reuchlin, hadden in der tijd in dat denkbeeld gedeeld.

Hierop is tweeërlei antwoord.

Vooreest is, zoo als aan u, Mijne Heeren, bekend zal zijn, de heer Reuchlin burgemeester der stad Tiel en of dat feit buiten invloed is gebleven bij het vragen om concessie door dien ijverigen man, laat ik in het midden; maar ware dat zoo, had die invloed gewerkt, dan zoude ik hem daarvan op dit oogenblik geen grief maken.

Maar er is nog een ander feit, en dat pleit voor de zwakheid der argumenten van het gekozen punt van overgang.

De heeren Sloet en Reuchlin hebben gemeend hun eerste plan te moeten wijzigen om den natuurlijken weg aan te nemen, en zich vereenigende de lijn op Arnhem getrokken.

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

Gaan wij nu eens een oogenblik na, wat dan toch kan aangevoerd worden om Tiel boven Bommel of Gorinchem te verkiezen.

Eenige dagen geleden heeft ons geacht medelid, de heer Dullert, op de hem eigene heldere en duidelijke wijze getuigenis van de waarheid gegeven, zoo als hij de zaak inziet. Als een waar deskundige heeft hij u betoogd, wat het stoomvlot te Tiel te wachten staat. Hij heeft u dat *riviervak* beschreven, beter dan ik het zoude kunnen doen, en dit alleen wil ik er bijvoegen, dat ik voor mij nooit zal medewerken om daar ter plaatse, al is het dan ook op den duur *eneerst na lange jaren*, eene vaste brug te brengen, terwijl ik, geheel instemmende met het gevoelen van het collegie van den Tielerwaard, van het aanbrengen van elk beletsel in den ijsgang op dit onregelmatig en aan onophoudelijke verandering onderhevige riviervak, de schromelijkste onheilen te gemoet zie. Ik bid het u, laten wij geen besluit nemen wat eenmaal ons zoude kunnen berouwen. En waarom toch dat gevaar trotseren?

Is het dan zoo zeer in het belang van het algemeen dat de middellijn op Maarsbergen loope? Voor wie is dat voordeel?

Voor Amsterdam en Rotterdam, onze groote handelssteden? Gewis niet, want dan is elke andere middenweg beter; zoowel die over Bommel-Kuilenburg als over Gorinchem.

In het belang der communicatie van het Zuiden met het Noorden? Ook niet, want dan maakt men een omweg zoo groot, dat de lijn totaal onbruikbaar wordt voor het Europeesch verkeer.

Maar uit het oogpunt der verdediging des lands dan? Zegt de Minister van Oorlog, dat hij dien weg nu kiest voor militaire hoofdroute? Wel neen, en dat konde hij ook niet; hij heeft ons duidelijk doen zien, dat het militair belang volmaakt strookt met het belang van den handel en met de kortste en deugdelijke verbinding van onze zeehavens met het buitenland. De lijn moet of over Bommel of over Gorinchem getrokken worden.

Laat men de gevolgen eens even nagaan van het maken eener spoorwegbrug te Tiel.

Zeer onlangs moet, naar men zegt, een onderzoek zijn ingesteld naar de militaire hoofdroute welke loopt over Nijmegen, en men moet getracht hebben de middelen aan te wijzen, hoe dien weg uit een militair oogpunt voldoende te maken voor dat belangrijke doel. Men zegt ook, dat er tot besluit is gekomen om het geretranceerd kamp en bruggehoofd Nijmegen, door het aanbrengen van een fort van de zuidzijde te doen worden wat het zijn moet. Men spreekt van een werk tegenover Arnhem te Elden aan te leggen; welnu, dat alles zal geschieden juist waar *geen spoorweg komt*, terwijl men door het aanbrengen van de brug en een spoorwegverband met Noordbrabant over Tiel voorreest een punt kiest *voor de linie*, slecht gelegen en daarbij niet versterkt. Alles wat te Nijmegen en te Grave aanwezig is, zal te Lith en te Wamel moeten gemaakt worden, en wat zal dat kosten? Die weg loopt bovendien in Noordbrabant midden door het inundatiegebied dat door den Beerschen overlaat wordt gevoed. Hoe zal men er dien weg door brengen? Boven elken mogelijk denkbaren waterstand? Anders kan die spoorweg spoedig onbruikbaar worden. De weg over Bommel daarentegen is als van zelf aangewezen; die onmiddellijk van 's Bosch op Gorinchem is ook gemakkelijk daar te stellen; terwijl de weg van 's Bosch op Grave en Nijmegen geheel buiten het inundatiegebied kan blijven en alleen eene betrekkelijk korte doorlaatbrug bij de vesting Grave behoeft aangebragt te worden.

Er is dus geen enkel belang te vinden waarom een spoorweg van 's Bosch op Tiel en Maarsbergen te verkiezen zoude zijn boven eene lijn midden door het land, hetzij dan op Bommel of Gorinchem, naar Utrecht getrokken.

En de eischen van Pruissen.

Hieromtrent ben ik het niet met sommige leden en niet met de Regering eens. Het is zeker dat men, in welke zaak ook, zich niet moet laten dringen, al is het dan ook door een groot en invloed hebbend naburig rijk. Ik geloof dat men zooveel en zoolang mogelijk zijn eigen weg moet gaan. Zelfstandigheid toch geeft kracht en ik zal de laatste zijn om dat gunstige standpunt te verzwakken. Maar het gaat hier zooals in andere zaken: geen regel zonder uitzondering. De uitzondering nu bestaat inderdaad. Wat toch is onze toestand? Wanneer hier te lande spoorwegen waren gelegd op een tijd, toen men daaraan in het buitenland werkte, dan zou men gewis op anderen voet staan tegenover Pruissen. En België, en Pruissen, wanneer wij de kaart voor ons leggen zullen wij het zien, hebben ons omsloten door spoorwegen: Pruissen heeft zich uitwegen gemaakt, vooral op België of Antwerpen. Pruissen heeft dus aan onze aansluiting te Vierssen geen directe behoefte; maar dit staat vast dat onze Zeeuwsch-Limburgsche lijn voor ons geene beteekenis heeft, wanneer de aansluiting te Vierssen niet volgt. Het is een cardinaal punt, dat weet Pruissen even goed als wij. Dat nu van de zijde van Pruissen van dien toestand gebruik wordt gemaakt om eene lijn te verkrijgen, die voor dat land gewigt heeft, en die tevens in geen opzigt strijdig kan geacht

worden met ons belang, integendeel, want de baan Crefeld-Nijmegen is, wat men er ook van zegge, allergewigtigst voor de steden Amsterdam en Rotterdam, niet tegen het belang van het land, — daarin zie ik geen kwaad, maar ik zou de lijn zóó willen inrigten dat men in dit opzigt Pruissen bevredigde en dit schijnt men niet te willen. De Regering toch beschouwt de aansluitingslijn Wamel-Nijmegen van gelijk belang als de lijn Kampen-Zwolle; maar gesteld dat het haar ernst ware en het amendement van ons geacht medelid uit Nijmegen (den heer van Nispen van Sevenaer) werd aangenomen, dan vraag ik: zou dan voldaan worden aan hetgeen Pruissen verlangt? Men moet zich niet bedriegen; Pruissen weet zeer goed wat het wil: het wil eene regtstreeksche verbinding met Amsterdam en Rotterdam; het wil met ongebroken last over de rivieren komen, ook van af den linker Rhijnoever naar de steden Rotterdam en Amsterdam, en dat verkrijgt men, ten gevolge van hetgeen men zich van den overgang te Tiel voorstelt, in geen deele. Immers wat dat stoomvlot over de Waal betreft, ons geacht medelid (de heer Dullert) heeft aangetoond, dat dit tot de luchtkasteelen behoort, en, naar mijne wijze van zien en voor zoo veel ik bekend ben met dat riviervak, is zijn betoog volmaakt juist. Wat eene brug op dat punt aangaat, met leedwezen zou ik daarvoor den eersten steen zien aanbrengen, want ik acht het een der gevaarlijkste punten onzer rivieren. Ik geloof dan ook niet, dat de Regering den moed zal hebben die brug daar te leggen. Wat Pruissen dus wil en wat het zeker vragen zal, kan niet worden gegeven. Het gevolg zal derhalve wezen, dat men komen moet tot een ander plan, en dit kan geen ander zijn dan dat, hetwelk in het vorig wets-ontwerp werd voorgesteld; dat is de natuurlijke weg. Ik geloof daarom op deze gronden dat de overgang te Tiel werkelijk niet te verdedigen is.

Ik heb de wijziging, welke ik de eer had voor te dragen, met gerustheid voorgesteld en zal den uitslag thans afwachten. Hoe die uitslag zij, de zelfvoldoening zal ik smaken, dat ik getracht heb het goede te bereiken, het kwade te voorkomen. Mogt deze wijziging in het lot deelen, dat alle amendementen tot dusverre getroffen heeft, omdat velen voornemens schijnen alle wijzigingen te verwerpen en tot elken prijs de wet te doen doorgaan, ik zal de overtuiging hebben van mijne zijde het mijne gedaan te hebben in het belang des lands.

De wijziging van den heer Dommer van Poldersveldt wordt ondersteund door de heeren: Wintgens, Gevers Deynoot, van Zuylen van Nyevelt, de Bieberstein, Elout van Soeterwoude en Zylker. en zal alzoo een onderwerp van beraadslaging uitmaken.

De heer **de Kempenaer** bekomt daarna het woord tot toelichting zijner wijziging, strekkende om de 8ste alinea te vervangen door de volgende:

„van Utrecht, langs Wijk bij Duurstede, Tiel, 's Hertogenbosch, tot Bostel.”

Wanneer men eene wijziging voorstelt op een gedeelte van de voordragt der Regering, geschiedt dit doorgaans, omdat men dat voorstel der Regering afkeurt en iets anders in de plaats wenschte te hebben gesteld. Het gebeurt ook wel, dat een vertegenwoordiger eene wijziging verlangt, om een bijzonder belang in bescherming te nemen van het district, waarin hij gekozen is, en daardoor zijne kiezers te gerieven. Geen van beide is op dit oogenblik mijn geval. De lijn van Maarsbergen over Tiel naar 's Hertogenbosch en Bostel, zoo als zij door de Regering is voorgedragen, keur ik in geen deele af. Gaarne zou ik mij daarmede vereenigen. En het belang der kiezers in het district Tiel wordt, althans wat sommigen betreft, eer benadeeld dan bevoordeeld door mijne voorgestelde wijziging. Desniettemin heb ik gemeend, die wijziging te moeten verlangen in het algemeen belang, omdat ik meen, dat de hier voorgestelde lijn daardoor wordt verbeterd; dat dit kan strekken om bezwaren op te heffen, die anderen van het aannemen dier lijn weêrhouden; en dat ik, door dit middel, de aanneming daarvan zou kunnen bevorderen. Ziedaar de reden, die mij genoopt heeft deze wijziging voor te stellen. Zij strekt om het uitgangspunt, door de Regering gekozen te Maarsbergen, te verwisselen met het uitgangspunt te Utrecht, en de lijn te doen loopen, niet van Maarsbergen op Tiel, maar van Utrecht over Wijk bij Duurstede naar Tiel.

De lijn van Tiel over Maarsbergen naar Utrecht vormt een volmaakt regten hoek; die van Tiel over Wijk bij Duurstede naar Utrecht eene rechte lijn. Ziedaar waarom deze laatste al dadelijk de voorkeur schijnt te verdienen boven de eerste.

Ik bezit voor die wijziging onderscheidene gronden; sommige van *algemeenen*, andere van *bijzondere* aard. Ik zal mij veroorloven beide beknopt aan u mede te deelen, om die aan uwe beoordeeling te onderwerpen.

63STE ZITTING. — 24 JULIJ.

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

De eerste algemeene grond, waarop ik dat voorstel bouw, is het verlangen, dat de hoofdstrekking dezer verbindingslijn van het zuiden met het noorden des Rijks, door de Regering voorgesteld, worde behouden, en alleen wat den aanvang betreft eenigzins veranderd.

In het behoud van die lijn stel ik hoog belang, en wel om drie redenen. Allereerst omdat zij loopt door het midden des lands. Wanneer spoorwegen worden aangelegd door den Staat, moeten zij, naar mijn inzien, weinige zijn in getal, en zoo doelmatig mogelijk worden gekozen.

Er moet slechts ééne hoofdlijn worden aangelegd. Wanneer die wordt gekozen in het midden des lands, worden daardoor de algemeene belangen voldoende verzorgd en snijdt men de noodzakelijkheid af, om andere lijnen, door andere streken van het land, in dezelfde rigting aan te leggen. Wanneer men voor het aanleggen dezer lijn het midden des lands verlaat, om haar op grooten afstand van daar ter linker of ter regter zijde neder te leggen, wordt dadelijk de onmiskenbare behoefte geboren aan eene tweede, aan de tegenovergestelde zijde van den vaderlandschen bodem te gunnen. Het bewijs daarvoor is hier aanwezig.

Er is naauwlijks door de heeren Wintgens en Gevers Deynoot voorgesteld ter vervanging der lijn, door de Regering gekozen, eene andere uit 's Gravenhage over Gouda en Gorinchem naar Breda en Bostel te leggen, of de heer Dommer van Poldersveldt gevoelt dat daardoor het westelijk gedeelte des Rijks wordt begunstigd, doch het oostelijke benadeeld; en stelt hij daarom voor, door dat oostelijk gedeelte eene tweede lijn te trekken, van 's Bosch over Grave en Nijmegen naar Arnhem.

Dat verlaten van het midden des lands brengt niet slechts deze nadeelige verdubbeling der aan te leggen spoorwegen, maar ook de nog oneindig nadeeliger verdubbeling der aan te leggen rivierovergangen te weeg. Let weder op de beide zoo even aangehaalde amendementen. De voorstellers van het eerste vorderen rivierovergangen te Gouda, te Schoonhoven, te Gorinchem: de laatste rivierovergangen te Grave, te Nijmegen en te Arnhem.

Deze nadeelen zijn verbonden aan het verlaten der lijn door het midden des lands, voorgesteld door de Regering.

Eene tweede reden voor het behoud van die lijn is voor mij daarin gelegen, dat de overgangen der rivieren door de Regering worden gekozen op de minst bedenkelijke punten. Iedere overgang, heeft men ons gezegd, is bedenkelijk. Men kan dat gemakkelijk beseffen. Plaats ik een voorwerp op eenen weg, dan is die weg niet zoo vrij en het gebruik, van denzelfde te maken, niet zoo onbelemmerd meer als te voren. Hetzelfde is waar van de waterwegen. Voorwerpen daarin geplaatst kunnen den afloop van het water verhinderen, het gebruik voor de vaart belemmeren, opstoppen van zand of van ijs veroorzaken. Pijlers voor bruggen in rivieren te plaatsen, zijn daarom geenszins wenschelijk.

Maar de overgang onzer rivieren is voor onze aan te leggen spoorwegen onvermijdelijk, en ten dienste daarvan zullen bruggen moeten worden gebouwd, of nu, of later. Daartoe moeten de plaatsen worden gekozen, die de minste bezwaren schijnen op te leveren. In die keuze is de Regering, naar mijne overtuiging, gelukkig geslaagd. Betoogen kan ik dat niet, door mijn gezag staven veel minder. Ik ben even weinig waterbouwkundige als de vorige redenaar. Ik ben zelfs nog veel onkundiger in dat vak dan hij, want hij heeft zoo even oordeelvellingen uitgesproken en verzekeringen gedaan, die mij krachtig, zelfs stout voorkwamen; oordeelvellingen en verzekeringen, die ik niet zou durven wagen: vooral niet, omdat zij sterker waren dan wij dit, over dit onderwerp, nog van iemand hadden vernomen.

Het is waar, wijlen de dijkgraaf van het polderdistrict van den Tielerwaard heeft zich, in der tijd, sterk tegen den overgang te Tiel uitgelaten; maar ik geloof, dat zijne levendige, dichterlijke verbeelding en de bijzondere zorgvuldigheid, die hij gewoon was aan de belangen van zijn polderdistrict te besteden, hem hebben vervoerd tot het bezigen van sterkere uitdrukkingen, dan de zaak zelve wel verdiende, zelfs gedoogde.

Ik heb uit al het geschrevene en gesprokene over het gevaarlijke van den overgang der rivieren gemeend dit besluit te mogen opmaken, dat die hoe hooger des te bedenkelijker, en hoe lager des te moeilijker in ons land moeten worden geacht, en dat wij daarom, ook ten dezen opzichte, mogen aannemen: medio tutissimus ibis.

Maar, zegt men, er zijn inderdaad waterbouwkundige bezwaren die den overgang te Tiel aankleven. Er zijn deskundigen, die dat ernstig ontraden. Ik antwoorde: er zijn er die het, na onderzoek en overweging, hebben aanbevolen en daarin nog volharden. Dissentiunt viri docti. Er schijnt verschil van gevoelen tusschen de ambtenaren van den Waterstaat te bestaan. En daarom kan ik het met den vorigen redenaar niet roekeloos noemen, daar ter plaatse 'ezen overgang te vestigen; veel minder met hem verzekeren: de Regering zal zich wel wachten, er de hand aan te slaan om daar

zoodanige brug te bouwen, want dat zou voor het vaderland onverantwoordelijk zijn. Dat gaat te ver. Zij die begonnen zijn dat punt te beoordeelen, hebben het punt goedgekeurd. Andere beoordeelaars hebben op andere punten hunne aandacht gevestigd, en die andere punten ook bruikbaar geacht. Ik heb uit hunne geschriften de overtuiging nog niet kunnen putten, dat die overgang te Tiel zoo uiterst gevaarlijk en verwerpelijk zou zijn. Uit het oogpunt van 's lands verdediging, heeft diezelfde geachte spreker gezegd, is het insgelijks verwerpelijk. Maar op beide punten heb ik voor mij eene groote geruststelling daarin gevonden, dat deze lijn wordt voorgedragen door de Regering. De Minister van Binnenlandsche Zaken zal dus wel al die oordeelvellingen hebben overwogen, en de grond, dien hij voor zich heeft gehad om dit punt te kiezen, is voor mij geruststellend genoeg, om er mij mede te vereenigen. En dat de Minister van Oorlog zich er niet tegen heeft verzet, maar toegelaten dat dit voorgedragen wierd, geeft mij eene andere geruststelling, dat wij voor de verdediging des vaderlands daarvan niets te vreezen hebben, en dat dus dit punt geacht kan worden in de bestaande omstandigheden wel gekozen te zijn.

Eene derde reden voor het behouden van die lijn is voor mij daarin gelegen, dat daardoor mogelijk wordt gemaakt de uiterst wenschelijke aansluiting aan de Deutsche lijnen op den linker Rhijnoever te Wamel. Die aansluiting wensch ik, niet omdat zij gevorderd wordt door Pruisen, niet om Pruisen te winnen, ten einde op andere punten toegeeflijker te zijn, dan van die regering, zonder dat, kan worden verwacht. Neen, ik wensch die aansluiting in het belang van het vaderland, omdat zij ons voordelig is. Onze groote koopsteden, het is zoo even gezegd en ik ondersteun het, moeten eene goede, doelmatige en korte verbinding hebben met dat gedeelte van Duitschland aan den linker Rhijnoever gelegen. Nu biedt men ons boven Nijmegen eene aansluiting aan. Wij moeten die toegereikte hand aannemen. Wanneer wij, die aansluiting daar verkrijgen hebbende, onzen spoorweg van daar voortzetten tot Wamel, dan vinden wij daar eene uitnemende gelegenheid, om de Hollandsche koopsteden op korte en doelmatige wijze met dat gedeelte van Duitschland in aanraking en gemeenschap te brengen. Verwerpt men dit vereenigingspunt om het hooger op te plaatsen, zoo als sommigen willen, te Nijmegen, dan moet men een weg maken, zoo als voorgesteld is, van Nijmegen op Arnhem, en bovendien eenen van Nijmegen op 's Hertogenbosch; en dan vervalt men in dubbele lijnen en dubbele rivierovergangen. Wil men het lager doen, dan kan men dat vereenigingspunt nergens vinden dan te Wamel. Gaat men dat punt voorbij, dan is het niet denkbaar een ander punt aan te treffen, dat geschikt is om de Hollandsche steden in verbinding te brengen met den Duitschen en linker-Rhijnoever. Dat punt is van groot belang, niet alleen voor de Hollandsche steden, maar ook voor de overige gedeelten van het Rijk, ten einde op deze wijze daar ter plaatse de rivier overgaande, niet slechts door den Rhijnspoorweg en zijne verlenging op den regter oever, maar ook door een tak van de lijn op den linker oever van den Rhijn eene gemeenschap met Duitschland te verkrijgen.

Ziedaar de redenen, die, voor mij, het behouden van deze lijn uiterst verkieslijk maken. Ik zal verder in de verdediging van deze lijn niet treden, maar deze vol vertrouwen overlaten aan den heet Minister van Binnenlandsche Zaken, die zeker, beter dan ik, zijne eigene keuze zal kunnen regtvaardigen. Maar ik sta een oogenblik stil bij de tegenwerpingen, die ik in deze beraadslagingen heb gehoord. De geachte afgevaardigde uit Delft heeft die lijn verworpen, om de moeilijkheid der exploitatie, daaruit zullende voortspruiten, dat men van Utrecht de reis zal moeten voortzetten naar Maarsbergen en daar geene geschikte gelegenheid vinden voor den aanvang van zulk eene belangrijke spoorweglijn. Juist om dit bezwaar op te heffen, heb ik mijne wijziging voorgesteld.

Een tweede bezwaar van dien spreker was gelegen in het gevaar van den rivierovergang, en dat had hij met den laatsten spreker gemeen. Ik heb mijne wederlegging daarvan reeds zooveel in het midden gebragt. Ook ten opzichte der bezwaren, door die beide sprekers aangevoerd, ten opzichte der nadeelen voor 's lands verdediging van dit punt van vereeniging te wachten, heb ik zoo even mijne meening geuit. Ik geloof dus, dat, wanneer men de ontvouwde voordeelen tegen de beweerde nadeelen in de schaal legt, geen twijfel omtrent het aannemelijke van deze lijn kan overblijven.

Ik heb een tweeden algemeenen grond voor mijne wijziging, daarin gelegen, dat de reis van Utrecht over Wijk bij Duurstede naar Tiel aanmerkelijk korter is dan die van Utrecht over Maarsbergen naar Tiel. Onze beide groote koopsteden zullen over Utrecht met dit punt van aansluiting te Wamel gemeenschap hebben. Haar belang vordert, dat dit punt, over Tiel gelegen, van Utrecht uit langs den kortst mogelijken weg worde bereikt. Zoodanigen kortsten weg vindt men niet over Maarsbergen, wel over Wijk bij

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

Duurstede: Mij is opgegeven, dat de lijn van Utrecht over Maarsbergen, voortgezet tot Tiel, 36,000 el lang is, doch de regte lijn van Utrecht over Wijk bij Duurstede op Tiel getrokken slechts 26,000 el beslaat. De laatste is alzoo 10,000 el korter dan de eerste. Dat is aanmerkelijk voor zulk eenen kleinen afstand. Daarom meen ik, dat mijne wijziging zich in de tweede plaats aanbeveelt, ter zake der verkorting die daardoor zal verkregen worden, voor de gemeenschap tusschen Amsterdam en Rotterdam met het punt van overgang te Tiel.

In de derde plaats zie ik daarin — en dit heb ik reeds aangeduid — een voordeel voor Amsterdam en Rotterdam. Beide stellen belang in eene gemeenschap met 's Hertogenbosch, ook in eene gemeenschap met den linker Rijnsoever en Zuid-Duitschland. Daar nu de weg, om dat overgangspunt te bereiken, door mij wordt verkort, zal ook het handelsbelang van die beide koopsteden, door mijne wijziging, worden bevorderd.

In de vierde plaats acht ik mijne wijziging aanbevelenswaardig, omdat wij daardoor verkrijgen een hoofdstation te Utrecht als uitgangspunt. Ik ben een voorstander van zoodanig uitgangspunt, en van een centraalpunt daar te vestigen. Ik weet wel dat men te Maarsbergen al het benodigde kan *scheppen*, want ook te Oberhausen was aanvankelijk niets, en tegenwoordig is er veel; maar vooreerst komt mij Maarsbergen niet zoo veelbelovend voor als Oberhausen; en ten andere, al ware dit zoo, dan moet het toch nog altijd geschapen worden, terwijl men te Utrecht alles aanwezig vindt. Voorts meen ik, dat zulk eene belangrijke spoorwegonderneming haar hoofdstation moet hebben in de nabijheid van, zelfs zoo na mogelijk grenzende aan eene rijkbevolkte plaats; waar zeer vele benodigdheden en geriefelijkheden gevonden worden voor den aan- en afvoer en het verblijf van personen en goederen; en voor verzorging en herstel van middelen van vervoer en andere benodigdheden, voor den spoorweg zelf. Ik acht het daarom oneindig verkieslijker, Utrecht tot centraalstation te nemen, dan op een kleinen afstand van Utrecht te Maarsbergen, een station van aanvang te vestigen.

Bindelijk vind ik een algemeen voordeel aan mijne wijziging verbonden, daarin gelegen, dat de Regering voor den aanleg en de exploitatie van dezen weg meer onafhankelijk wordt van de Rhijnspoorweg-maatschappij. Volgens het voorgestelde plan zal van Utrecht af een gedeelte van den Rhijnspoorweg moeten gebruikt worden, en de dienst voor beide wegen in de naauwst mogelijke verbinding gebracht; en daaruit eene wederkeerige afhankelijkheid worden geboren. Volgens mijn plan daarentegen, zal die betrekking minder naauw, de wederkeerige afhankelijkheid geringer, ieders beweging meer vrij zijn.

Ziedaar onderscheidene overwegingen, die ik als *algemeene* gronden ter aanbeveling mijner wijziging meen te mogen doen gelden.

Ik heb er nog enkele van bijzonderen aard. In de eerste plaats loopt de lijn, door mij voorgesteld, over een gunstig terrein. Van Utrecht tot Wijk bij Duurstede en van daar tot Tiel, levert de grond geene moeilijkheid ter wereld op.

In de tweede plaats zal die weg loopen door eene zeer bevolkte streek, en zal dus de voeding van het gebruik van dien weg daardoor zeer winnen, hetgeen zoo zeer het geval niet zou zijn, indien de voorgedragen rigting, voor dat gedeelte van den weg, werd genomen. Bindelijk ben ik onderrigt, dat de overgang te Wijk bij Duurstede, vooral wat de dijken betreft, geene zwaarigheid oplevert; zoodat die overgang aldaar gemakkelijk kan worden aangelegd.

Ziedaar onderscheidene redenen, die mijne wijziging aanbevelen. Maar zijn er nu geene bezwaren, die daartegen kunnen worden geopperd en eenige overweging verdienen? O ja! er is niets ter wereld zonder bezwaar; en in dat lot deelt ook deze wijziging. Ik zal er een paar opnoemen.

In de eerste plaats zullen daardoor eenige meerdere kosten worden veroorzaakt, omdat de lijn van Utrecht naar Wijk bij Duurstede en van daar naar Tiel iets langer is dan die van Maarsbergen naar Tiel. Die meerdere lengte brengt eenige meer dere kosten van aanleg te weeg. Misschien worden die meerdere kosten daardoor opgewogen, dat de gronden, tusschen Utrecht en Wijk bij Duurstede te ontgeigen, niet zoo duur zullen zijn, als de gronden die in een gedeelte van de Neder-Betuwe en den Tielerswaard zouden moeten worden ingenomen. Maar zeker mag, tegen die vermeerdering van kosten van aanleg, in de schaal worden gelegd de noodzakelijkheid om den Rhijn-spoorweg, tusschen Utrecht en Maarsbergen, van een derde spoor te voorzien, en daartoe zijne baan te verbreden.

Maar er is een ander bezwaar en dat is gewigtiger. Wanneer men de kaart inzielt en de ligging van Maarsbergen in aanmerking neemt, dan zal men bemerken dat allen die van het noord-oostelijke gedeelte van ons vaderland van den weg naar het zuiden gebruik willen maken, eerst te Maarsbergen, dan te Utrecht komen en

dus, naar mijn voorstel, voorbij Maarsbergen tot Utrecht zullen moeten doorreizen, om daarna van Utrecht over Wijk bij Duurstede weder terug te keeren, ten einde te Tiel te kunnen komen. Dat zal een nadeel zijn voor het noord-oostelijk gedeelte van het vaderland; dat kan ook geacht worden nadeelig te zijn voor hen, die uit Pruisen van den Rhijnspoorweg gebruik maken en anders te Maarsbergen zouden kunnen uitstappen, ook voor het vervoer der goederen die of moeten worden overgeladen, of met onaangetrokken goederenwagens worden verzonden. Nu zullen zij tot Utrecht moeten doorgaan. Dat is een nadeel. Maar dat wordt, mijns inziens, vergoed door het voordeel, dat daartegenover staat en dat aan het noord-westelijke gedeelte van ons vaderland wordt toegekend, vooral aan de beide groote koopsteden. Ik geloof dus dat het nadeel aan den eenen kant wordt opgewogen door het voordeel aan den anderen kant, en dat het handelsbelang des vaderlands hier het meest moet gelden.

Hiermede meen ik mijne voorgestelde wijziging voldoende te hebben toegelicht, zelfs verdedigd.

De wijziging, door den heer de Kempenaer voorgesteld, wordt ondersteund door de heeren Taets van Amerongen, Kien, Lycklama à Nijholt, Hoekwater en van Forcest, en zal alzoo een onderwerp van beraadslaging uitmaken.

De heer van Nispen van Sevenaer bekomt daarna het woord tot toelichting zijner wijziging, strekkende om achter de 8ste alinea te doen volgen:

» uit laatstgenoemde lijn, van Wamel op Nijmegen, en van daar naar de Pruisische grenzen.»

Het zal der Vergadering niet ontgaan zijn, dat de door mij voorgestelde wijziging eigenlijk niet is eene wijziging in de voorstellen der Regering, maar een voorstel om in de wet eene lijn te brengen, die er op dit oogenblik nog in ontbreekt en die de Regering zelve als een noodzakelijk gevolg van haar voorstel beschouwt. Het zij mij veroorloofd te herinneren dat de Regering op bladz. 26 van de Memorie van Beantwoording zegt, dat zij bij het wikkelen en wegen der verschillende lijnen tot de keuze der door haar voorgestelde lijn Maarsbergen-Tiel-'s Hertogenbosch mede is gekomen, wijl van uit die lijn op de minst kostbare wijze de aansluiting aan de spoorwegen van Pruisen in de rigting van Nijmegen kan worden verkregen. Zij zegt: » De Regering heeft dit zeer ernstig overwogen, doch is tot het besluit gekomen, dat de belangen eener eventuele directie verbinding met Nijmegen en met den linker Rijnsoever, zoodat die van den noorder Lekdijk en van de daarachter gelegen landstreek, haar bezwaar moet doen vinden in het voorstellen eener andere lijn dan de nu gekozenen.» Ik heb reeds bij eene vorige gelegenheid aangetoond, dat het plan der Regering gebrekkig is en onvolledig, zoolang de verbinding met Nijmegen en met den linker Rijnsoever, die gij, Mijne Heeren, in mijn voorstel vindt, en die de Regering op de kaart, die zij heeft overgelegd, met stipfels heeft aangewezen, niet in de wet is opgenomen. Mijn voorstel staat met het plan der Regering in zoo naauw verband, dat de Regering zelve verklaard heeft » dat de Pruisische regering nog onlangs op officiële wijze verklaard heeft, dat zij ongenegen was de aansluiting bij Vierssen te bevorderen zoolang de doortrekking van den Creveld-Kleefscheweg, over Nijmegen naar Arnhem of naar Wamel tegenover Tiel, niet verzekerd is.» De lijn Arnhem-Nijmegen nu, gij hebt het dezer dagen van den Minister van Binnenlandsche Zaken gehoord, is aan groote bezwaren onderhevig; hij verklaarde dat de door hem geraadpleegde mannen van het vak pertinent verklaard hadden dat zij groot bezwaar zien in het maken der overbrugging te Arnhem en te Nijmegen. Ik moet ook herinneren hoe kostbaar die zullen zijn. Bij het vorige ontwerp werden de kosten van den bouw der bruggen in die lijn op 7 miljoen geraamd. Daarbij was spraak van beweegbare stukken, met openingen van 20 el ter weerszijden van den middenpijler. Ik zal niet herinneren al wat over den bouw der bruggen dezer dagen is gezegd: ik wil daarover nu niet uitweiden. Maar er bestaat, geloof ik, geen twijfel, dat men die bruggen zoo hoog zal moeten bouwen, dat schepen en onder door kunnen varen en dat men de beweegbare stukken ter zijde moet laten. Dit zal dan echter de kosten aanzienlijk verhoogen en zoo doende wordt de zaak voor de finantien van den Staat oneindig meer bezwarend. Door een geacht lid, mede-afgevaardigde uit Nijmegen, is er op gewezen, dat eene verbinding met Wamel bij het plan, zoo als het door de Regering thans wordt voorgesteld, niets beteekent, want dat de stoomvlotten geene verbinding zullen geven, waarmede Pruisen tevreden zal zijn. Ik wil dit aannemen. Ik heb reeds bij eene vorige gelegenheid gezegd, dat de Regering daaromtrent eene wijziging in haar voorstel behoorde te brengen, ten minste, in hare plannen wat de uitvoering betreft, en dat zij on-

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

middellijk, zoodra die lijn in aanbouw is, met de overbrugging te Tiel zal moeten beginnen; dat zij op die wijze de verbinding tusschen de beide gedeelten van het land volledig moet maken; immers bij de discussie is er herhaaldelijk op gewezen, dat de verbinding met een stoomvlot geene volledige verbinding kan genoemd worden.

Ik zal thans een enkel woord moeten zeggen over de voorgestelde wijzigingen die in beraadslaging zijn.

Ik heb met groote verwondering — ik moet het verklaren — den geachten spreker tegen mij over gezeten (den heer Wintgens), thans het voorstel hooren doen om eene lijn over Gorkum te leggen in stede van de lijn, die door de Regering aan onze beraadslaging onderworpen is. Ik herinner mij toch, dat die geachte afgevaardigde in het vorig jaar heeft medegewerkt tot een voorstel, hetwelk strekte om voorloopig slechts ééne lijn ter verbinding van het zuiden met het noorden te leggen en dus van Utrecht op 's Hertogenbosch en Bostel te doen gaan; tot een voorstel, waarbij verklaard werd, dat het de bedoeling was, dat deze lijn over Kuilenburg of over Maarsbergen zoude loopen, maar dat men het in het midden wilde laten, welke dier beide lijnen zoude moeten worden genomen.

Daarbij was dus geen spraak van eene lijn over Gorkum, maar werd de lijn, door de Regering thans voorgesteld, of die over Kuilenburg als de noodigste verbindingslijn aangewezen. Ik moet dan ook verklaren, dat het mij zeer verwonderd heeft, door den geachten spreker nu eene lijn te hooren voorstellen, waarvan — het is reeds uit het voorstel, mede aan onze beraadslaging onderworpen, gebleken — de daarstelling eener andere verbindingslijn, die over Arnhem en Nijmegen, met al de groote bezwaren en kosten, die daaraan zijn verbonden, het gevolg zal zijn.

Ik heb ten opzichte van die lijn Gorkum nog ééne opmerking. Uit de stukken, in het vorig jaar omtrent de concessie voor de spoorwegen gewisseld, blijkt dat omtrent dit punt destijds het gevoelen van den Minister van Binnenlandsche Zaken volkomen overeenstemde met hetgeen de Regering thans daaromtrent in de gewisselde stukken zegt. Er is destijds reeds door de Regering bij de gewisselde stukken en door den Minister van Binnenlandsche Zaken bij de discussie verklaard, dat de lijn over Gorkum aan de allergrootste bezwaren zou onderhevig zijn, en dat de Regering daarom deze lijn niet durfde aanleggen.

Er is thans ook voorgesteld eene andere lijn, die over Kuilenburg, aan te nemen. Ik moet er op wijzen, dat de Regering in de Memorie van Beantwoording zegt, dat die lijn gevaarlijk voor den Lekdijk en veel kostbaarder zal zijn, en tevens — ik moet bij de adstructie van mijn amendement daarop bijzonder de aandacht vestigen — dat men, wanneer men die lijn mogt aannemen, de verbinding met den linker Rhijnoever over Nijmegen met den Pruisischen spoorweg niet zou kunnen tot stand brengen.

Die lijn veroorzaakt dus vooreerst meerdere kosten. In de tweede plaats vloeijen daaruit groote gevaren voort voor den Lekdijk, terwijl eindelijk de verbinding langs Nijmegen, die de Pruisische Regering verlangt voor de aansluiting te Vierssen, niet op eene min kostbare wijze zal kunnen worden verkregen. Zoo men deze lijn aanneemt, dan zal daarvan dus het gevolg zijn, dat, om eene aansluiting van Pruisen te verkrijgen, men daarvoor een tweeden overgang over de rivieren zal moeten maken op punten, die zeer gevaarlijk zijn en waar de aansluiting tot zeer groote kosten zal aanleiding geven.

Met het oog hierop heb ik dezer dagen gezegd, dat wanneer de regeringslijn, voortgezet zoo als ik dat bedoel, aangenomen wordt, men veel minder voor bruggen behoeft uit te geven en dus zoo veel meer millioenen voor de spoorwegen zal kunnen besteden. Het geachte lid uit Steenwijk, gewoonlijk naast mij gezeten, die meende dat ik de bruggen te Rotterdam en te Dordrecht had vergeten, vergunne mij dit ter verklaring bij te voegen.

De aangehaalde omstandigheid, gevoegd bij het overgrootte belang dat er bestaat, dat men de altijd gevaarlijke overbrugging der rivieren zooveel mogelijk moet ontgaan, en ze althans slechts op de minst gevaarlijke punten moet tot stand brengen, maakt het, mijns inziens, wenschelijk dat de regeringsvoordragt, aangevuld door de wijziging die ik mij veroorloofde voor te dragen, worde aangenomen.

Ik geloof, dat ik met deze weinige woorden tot toelichting van mijn amendement zal kunnen volstaan.

Het voornemen van den heer Voorzitter was aanvankelijk om mij de gelegenheid tot toelichting van mijn amendement eerst later te geven. Hij heeft echter mij zoo even doen kennen, dat hij het verkieslijk achtte dat ik nu reeds tot die toelichting zou overgaan. Ik heb hieraan zeer gaarne voldaan, en meen hiermede te kunnen volstaan.

Nog een enkel woord omtrent het amendement van den geachten afgevaardigde uit Tiel.

Deze wijziging is voor een gedeelte van het land, voor de provincien Holland, voordeelig, terwijl zij voor het tegenovergestelde

gedeelte — de geachte afgevaardigde heeft het zelf erkend — meer bezwarend is. Ik vind Maarsbergen verkieslijk, maar stel mij geene partij. Maar ik ben innig overtuigd — en die overtuiging heb ik reeds verleden jaar uitgesproken, toen ik niet kon denken dat er ooit meer quaestie zou zijn van hetgeen nu voorgesteld wordt — dat die lijn, van Maarsbergen of zoo men wil van Utrecht over Tiel op 's Bosch, en van Wamel op Nijmegen ter verbinding aan den Pruisischen spoorweg, die langs den linker Rhijnoever loopt, het meest overeenkomt met het belang van den Staat, het meest aanbevelenswaardig is. Het is eene lijn, die verleden jaar ook de spreker uit Delft verkieslijk achtte; ook in zijn amendement kwam die lijn voor. Van eene lijn over Gorinchem was toen bij hem volstrekt geen sprake.

De wijziging van den heer van Nispen van Sevenaer wordt ondersteund door de heeren: de Kempenaer, de Bieberstein, Dirks, Hoekwater, Sloet tot Oldhuis en van Lynden, en komt mitsdien in beraadslaging.

De zitting wordt voor een kwartieruurs geschorst.

Na de heropening der zitting wordt de beraadslaging over het wets-ontwerp tot aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat voortgezet, en wel bepaaldelijk over de lijnen acht en negen van art. 2 en de zes daarop voorgestelde wijzigingen.

Vooraf echter brengt de Commissie voor de Verzoekschriften het navolgend verslag uit:

De heer **Mensonides**, lid der Commissie:

In handen uwer Commissie voor de Verzoekschriften is gesteld: een adres van den raad der gemeente Dordrecht, van den 21sten Julij 1860, daarbij onder de aandacht uwer Vergadering bringende de bezwaren, die bestaan tegen de bepaling in art. 3 van het ontwerp van wet op den aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat opgenomen, dat de aanleg van de lijn Rotterdam, Dordrecht, Willemsdorp, Moerdijk tot Breda, zal aanvangen te Breda en niet, zoo als men gehoopt had, te Rotterdam.

Dat er reeds eene lijn van Antwerpen op den Moerdijk bestaat, die, al is het dan ook met een geringen omweg, zich aan Breda aansluit en dus, voorloopig met goed gevolg, als verbindingslijn met Antwerpen en met den voltooiden Limburgschen spoorweg gebezigd kan worden en alzoo met de Belgische, Fransche en Zuid-Duitsche lijnen in onmiddellijk verband staat.

Redenen waarom met eerbied en aandrang verzocht wordt, dat met Rotterdam, als uitgangspunt der genoemde lijn, een aanvang worde gemaakt. Dit stuk is den leden in druk uitgereikt.

Uwe Commissie heeft de eer voor te stellen dit adres, als in betrekking staande tot een wets-ontwerp reeds bij uwe Vergadering in behandeling, ter griffie neder te leggen, ten einde de leden daarvan kennis kunnen nemen.

De Vergadering vereenigt zich met de conclusie van het uitgebragt rapport.

De heer **de Raadt**: Ik heb, Mijnheer de Voorzitter, aan art. 1 dezer wet mijne goedkeuring geschonken en daardoor het bewijs gegeven, dat ik ernstig verlang, dat de hoogst gewichtige gelegenheid der spoorwegen zoo spoedig doenlijk geregeld worde. Wanneer nu slechts in hoofdzaken aan mijn verlangen wordt voldaan, ben ik bereid vele bijzondere wenschen op te offeren. Indien echter de amendementen, die thans aan de orde zijn en de strekking hebben om de lijn Rotterdam-Breda, via Moerdijk, weg te doen vallen, mogten worden aangenomen, dan reeds zou daardoor deze wet voor mij geheel en al onaannemelijk worden. Want hoezeer ik gaane toestem dat door de lijn, die de geachte voorstellers daarvoor in de plaats willen geven, sommige belangen in meerdere of mindere mate zouden worden gebaat, zoo zouden, naar mijne bescheiden meening, hogere belangen niet op de gewenschte wijze worden bevorderd en zou het bovendien geschieden ten koste, ja met algeheele opoffering van belangen, die ik even hoog waardeer. Ik heb daarom voor een enkel oogenblik het woord gevraagd.

Ik zal mij voor het tegenwoordige hoofdzakelijk bepalen tot eene bestrijding van het amendement, voorgesteld door de geachte afgevaardigden uit Delft en 's Gravenhage, terwijl ik ook eenige opmerkingen wensch te wederleggen, die door den eersten onder-teekenaar van dit amendement zijn bijgebracht, toen hij op gisteren zijn voorstel toelichtte. Uit den aard der zaak zal veel van

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

hetgeen ik wensch te zeggen ook van toepassing wezen op het amendement, dat evenzeer de strekking heeft om de lijn Rotterdam naar den Moerdijk te doen wegvallen.

De geachte afgevaardigde uit Delft (de heer Wintgens) heeft bij de toelichting van dit amendement gezegd: dat het hoofddoel onzer spoorwegen moet zijn, om de groote handelssteden op de meest doeltreffende wijze met het buitenland te verbinden. Ik stem hem dit volkomen toe. Maar wanneer het nu waar is dat onze spoorwegen in de allereerste plaats moeten strekken om groote handelswegen daar te stellen, dan kan ik mij inderdaad niet verklaren, hoe de geachte voorstellers er toe kunne besluiten om het voorstel te doen, dat thans aan onze beraadslaging is onderworpen. Want inderdaad, zij willen daardoor den schoonsten, ik zou bijna durven zeggen den gewichtigsten handelsweg, die in het regeringsplan is opgenomen, doen wegvallen; eene lijn, die de belangrijke koopsteden aan de Maas langs den kortsten en meest doeltreffenden weg zal voeren naar den linker-Rhijnoever, Zuid-Duitschland, Frankrijk en Zwitserland. En wat willen de geachte voorstellers ons daarvoor in de plaats geven? Eene lijn van 's Gravenhage over Gouda, Schoonhoven en Gorinchem naar 's Hertogenbosch en Breda. Door die lijn, meenen zij, zullen de voornaamste belangen, speciaal de belangen van Amsterdam, Rotterdam en de residentie, worden bevorderd.

Ik zal geen onderzoek instellen, Mijnheer de Voorzitter, of de voorgestelde lijn voor Amsterdam inderdaad zooveel verkieslijker zal zijn dan de lijn Maarsbergen; eene lijn die zou moeten uitgaan van Gouda, waarvan Amsterdam 13 en Rotterdam 4 uren is verwijderd. Ik laat daar of zulk eene verbinding wenschelijk zou wezen voor onze meer noordelijke provincien. Ik merk alleen op dat Zeeland niet dan langs een zeer grooten omweg met Holland zal worden verbonden, waardoor gewis een groot voordeel van die Zeeuwsche lijn zou moeten vervallen.

Immers een der argumenten voor die Zeeuwsche lijn is, om voornamelijk Zeeland en Holland met elkander langs den kortsten weg in gemeenschap te brengen. Ik laat evenzeer daar, of die lijn met hare drie rivierovergangen en loopende door den Alblasserwaard en den Krimpenerwaard, wier calamiteuse toestand en zwakke gronden alom bekend zijn, uit een technisch oogpunt aanbevelenswaardig, ja mogelijk zoude wezen. Ik zal evenmin onderzoeken of deze Vergadering op dit oogenblik de noodige donné's bezit om over den grooten omvang en de gevolgen van die lijn behoorlijk te kunnen oordeelen; eene lijn die als het ware midden in onze beraadslaging raauwlijks wordt opgeworpen.

Ik laat al die punten, welke ieder op zich zelf afdoende bezwaren tegen dit amendement opleveren, op dit oogenblik geheel ter zijde, en wensch alleen kort er op te wijzen, hoe men, door het aannemen van dit amendement, eene hoogst gewichtige handelslijn zou doen wegvallen, en hoe men, in mijn oog, het grievende onrecht zoude plegen, om de derde koopstad van Nederland geheel en al uit het spoorwegnet te sluiten.

Mijnheer de Voorzitter, ik behoef wel niet te treden in een uitvoerig betoog, om het hooge belang aan te toonen van de lijn Rotterdam-Breda zoo als die in het regeringsontwerp is opgenomen. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft het ons dezer dagen meermalen herhaald dat bij het stelsel der lijnen de hoofddoelzucht der Regering is geweest om onze voornaamste havens en handelsplaatsen op de meest doelmatige wijze met het buitenland te verbinden. Zoo van eenige lijn dit kan gezegd worden, ik geloof dat het wel van toepassing kan geacht worden op de lijn Rotterdam-Breda, via Moerdijk. Ik mag dus de verdediging van die lijn, de rigting in het algemeen, gerust aan de zorg van de Regering overlaten. Ik beroep mij slechts op alles wat in deze Vergadering ten aanzien van het *hoog belang* dezer lijn is aangevoerd, in de stukken welke tusschen de Regering en deze Kamer zijn gewisseld, toen het vorige spoorweg-ontwerp aanhangig was. Ik beroep mij op alles wat bij de openbare discussie dier wet door onderscheidene leden is bijgebracht, om het hooge gewicht speciaal van *die rigting* aan te toonen, en hoe de Maassteden bij elke belangrijke afwijking van die rigting het natuurlijk voordeel van hare ligging zouden verliezen. Ik zal dus uwe aandacht niet vermoeijen met dat alles te herhalen, wat toen op zoo uitnemende en uitstekende wijze is betoogd. Ik meen te mogen volstaan met het in uwe herinnering terug te roepen en wensch er alleen nog dit bij te voegen, dat deze lijn in den laatsten tijd een nog hooger gewicht heeft verkregen na de voltooiing der Luxemburgsche baan. Zij is daardoor de kortste weg geworden naar Zwitserland. Door het vaststellen van lage internationale tarieven zijn de Hollandsche handelaren en inzonderheid die van Rotterdam en van Dordrecht in staat om nagenoeg op gelijken voet met Håvre en Antwerpen in de verzending van katoenen, twisten en andere grondstoffen naar de fabrieken van Zwitserland te kunnen concurreren. Die tarieven zullen, als er geene overlading meer noodig is, nog meer verlaagd en de concurrentie daardoor

nog meer kunnen volgehouden worden. Maar wat bovenal noodig is om onze verkregen relatien te behouden, is, dat de gemeenschap ten allen tijde verzekerd zij. Dat is zij niet zoolang *het vervoer te water moet geschieden*. Hiertoe is een spoorweg van Rotterdam-Moerdijk dringend noodig, want zonder dat zal de transitohandel der Maassteden gedreven op Zwitserland en Zuid-Duitschland, die belangrijke tak van ons volksbestaan, buiten twijfel grootendeels verloren gaan. En zulk eene gewichtige handelslijn willen de geachte voorstellers uit de wet doen wegvallen! Maar, zegt de geachte afgevaardigde uit Delft, door ons voorstel zullen de belangen van Amsterdam, Rotterdam en de residentie het best worden bevorderd; de meest welgestelde gedeelten van Holland zullen daardoor worden verbonden. Ik merkte straks reeds op dat die lijn mij toeschijnt voor Amsterdam zoo aanlokkelijk niet te wezen. Ook voor 's Gravenhage zie ik er zoo veel heil niet in. Wanneer ik op de kaart de afstanden vergelijk van 's Hage naar Breda over Rotterdam, of over Gorinchem, hetzij langs Utrecht, hetzij langs Gorcum, dan geloof ik dat in vele gevallen de lijn 's Gravenhage-Rotterdam-Moerdijk de kortste zou zijn om de residentie te voeren tot de provincie Noordbrabant, waarmede zij zooveel prijs stelt om verbonden te worden. Rotterdam kan mijns inziens met den omweg, dien men het wil doen maken, even weinig gediend wezen; vooral met het oog op den transitohandel en zijne betrekkingen tot Dordrecht, kan Rotterdam hiermede niet tevreden zijn, want die omweg en die afsluiting van Dordrecht kan niet anders dan hoogst schadelijk terugwerken.

Maar gesteld dat Amsterdam, Rotterdam en de residentie daardoor wierden bevredigd, is Dordrecht dan in het oog der voorstellers geheel uit de rij onzer groote handelssteden verdwenen, dat zij die stad zoo roekeloos uit het geheele spoorwegnet willen uitwerpen; eene stad, die juist door hare insulaire positie zoo groote behoefte heeft om door een spoorweg te worden verbonden? Waarlijk, de geachte voorstellers schijnen weinig bekend of weinig ingenomen te zijn met de zoo gewichtige ligging en gelegenheid die deze belangrijke handelsplaats aanbiedt, dat zij zoo ligtvaardig over die hooge belangen heengaan. En vreemd voorwaar mag het genoemd worden, dat zij voor een spoorweg van Vlissingen zoo aanzienlijke offers zou willen brengen, *in de hoop* dat die haven eenmaal zal kunnen worden dienstbaar gemaakt aan den transitohandel, en dat zij alle voordeelen over het hoofd zien, welke de haven van Dordrecht *dadelijk* aanbiedt, zoodra zij met Rotterdam en het zuiden door een spoorweg zou zijn verbonden.

Het komt mij voor, dat het algemeen handelsbelang voor de lijn Rotterdam-Moerdijk zóó groot is, dat er voor Dordrecht naauwlijks bijzondere argumenten behoeven te worden bijgevoegd. Ik zou er op kunnen wijzen hoe in Dordrecht alle elementen aanwezig zijn voor eene krachtige handelsbeweging; maar is het noodig om zijn bekend handelsgewicht in deze Vergadering in het breede te ontwikkelen? Ik herinner slechts aan de volledige en uitnemende wijze, waarop dit nog kortelings is geschied door een lid dezer Vergadering, een der afgevaardigden uit Rotterdam, toen het vorig wets-ontwerp bij u in beraadslaging was. Ik wil mij thans alleen bepalen om het hooge belang van Dordrecht te doen uitkomen met u nog mededeeling te doen van de volgende bewoordingen, die wij vinden in het adres van de kamer van koop-handel van Dordrecht.

» Reeds vroeger — zegt die kamer — is meermalen ook bij uwe Vergadering aangetoond, dat door den aanleg eener lijn van Rotterdam over Dordrecht en Breda naar Venlo en den linker Rhijnoever niet alleen de handelsbelangen grootelijks zullen worden bevorderd, maar dat die spoorwegverbinding niet kan worden achterwege gelaten zonder een hoogst aanzienlijken tak van handel, den transitohandel, die voor meer dan drie vierden aan de Maas is gevestigd, met langzame vernietiging te bedreigen en dien meer en meer in de hand des vreemden concurrents te doen overgaan; er is meermalen aangetoond, dat Dordrecht, door zijne gunstige ligging bijzonder geëigend om tot de uitbreiding van dien transitohandel krachtig mede te werken, daartoe de verbinding aan het Europeesche spoorwegnet dringend behoefte, en dat het, deze niet verkrijgende, door zijne insulaire positie, weldra van alle verkeer, van alle handelsbeweging zal zijn uitgesloten; — er is meermalen aangetoond dat n dezen het belang van Dordrecht niet kan worden veronachtzaamd of op den achtergrond gesteld, zonder dat daardoor de algemeene Nederlandsche handelsbelangen grootelijks zullen worden benadeeld. — » Maar, — heeft de geachte afgevaardigde uit Delft nog gezegd, — de regtvaardigheid en de billijkheid gebieden die lijn, want zonder haar wordt 's Gravenhage geïsoleerd, van het spoorwegnet geheel en al uitgesloten. — Ik vraag, kan die klagt wel ernstig gemeend zijn? Gegronde althans is zij niet, of is de residentie door den Hollandschen ijzeren weg ten noorden niet met Amsterdam en ten zuiden met Rotterdam verbonden en staat zij ook niet regtstreeks verbonden te worden met Utrecht door

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

eene vertakking op den Rhijnspoorweg? — En als men spreekt van regt, van aanspraak, van belang van Amsterdam, Rotterdam en de residentie, dan vraag ik, of Dordrecht niet evenzeer zijne hooge belangen heeft, of die stad niet evenzeer hare regten en aanspraken bezit. Dan vraag ik, of het regtvaardig en billijk zou kunnen genoemd worden, om die aanzienlijke stad door eene algeheele afsluiting aan eenen totalen ondergang prijs te geven. Ik mag niet veronderstellen dat eene Nederlandsche vertegenwoordiging de derde koopstad des Rijks aldus zal willen vernietigen.

Een argument, waarom men deze lijn wil doen wegvallen, is dat, nu de brug aan den Moerdijk niet komt, de weg van Rotterdam naar Breda over Dordrecht toch geheel zonder waarde is. »Ook de kamer van koophandel en de raad der gemeente Dordrecht zijn», zegt de afgevaardigde uit Delft, »die meening toegedaan.» Hij heeft daarop met eenigen nadruk gewezen; maar indien zijn betoog uit die adressen kracht en beslissing moet ontleenen, dan vrees ik dat hij zich daarin bedrogen zal vinden.

Met vele leden bejammer ik het, dat de Regering niet heeft kunnen toegeven aan den wensch om de brug aan den Moerdijk dadelijk te doen bouwen, en ik wenschte wel dat zij alsnog op dat besluit kon terugkomen; maar men overdrijft, naar mijn inzien, in hooge mate, wanneer men daarom alle waarde aan de lijn Rotterdam-Moerdijk wil ontzeggen. Noch de kamer van koophandel, noch de gemeenteraad van Dordrecht zijn, gelijk de afgevaardigde uit Delft beweert, die meening toegedaan: ik verzoek de Kamer de adressen van die collegien nogmaals in te zien, en dan zal men bespeuren dat daar wel in wordt aangedrongen, en met klem wordt aangedrongen, op het dadelijk aanleggen van de brug aan den Moerdijk, maar dat zij daarom geenszins alle waarde aan dien weg ontzeggen, wanneer de brug niet terstond komt. Ik stem met dat gevoelen geheel en al in. Immers, het ligt in het plan der Regering om de goederenwagens aan den Moerdijk te doen doorloopen, en het is, mijns inziens, reeds een belangrijk verschil of de goederen in dezelfde wagens kunnen verblijven, dan of zij te Moerdijk moeten worden overgeladen. Dit veroorzaakt natuurlijk kosten, die in het tarief moeten worden teruggevonden, en schade aan de goederen, die daardoor soms aan gewicht en hoeveelheid kunnen verliezen. Thans moet die overlading altijd geschieden; doch als de door de Regering voorgestelde lijn komt, ook zonder brug, zal dat niet meer noodig zijn, want de goederenwagens zullen dan op vlotten worden overgebracht, en dit reeds zal naar mijne meening een zeer belangrijk voordeel opleveren. Maar bovendien, als de lijn eenmaal gelegd is, zal naar mijne overtuiging de brug toch wel komen, want ik houd mij verzekerd dat het vervoer van goederen en personen op die lijn zoodanig zal toenemen, dat de onvermijdelijke behoefte aan die brug weldra zal blijken. Hoe belangrijk het goederenvervoer thans reeds op die lijn is, blijkt hieruit, dat de Antwerpsche spoorweg vijf elfden van zijne opbrengst trekt uit dat vervoer, en dat daarop in 1858 52,000 ton, of 52 miljoen Nederlandsche ponden zijn vervoerd. Het goederenvervoer langs den Nederlandschen Rhijnspoorweg bedroeg in dat jaar slechts 4000 ton meer. Men kan nagaan hoe dat goederenvervoer zal toenemen zoodra de ongunstige omstandigheden zullen ophouden, die nu door het vervoer te water moeten ontstaan.

Ik besluit met uwe aandacht te vestigen op een hoogst belangrijk betoog, voorkomende in de *Nieuwe Rotterdamse Courant* van 20 dezer, hetwelk de strekking heeft om het hooge belang der lijn Rotterdam-Moerdijk aan te toonen. Met betrekking tot de overbrugging wordt daar gezegd: »Wij hebben eenvoudig gesproken van de lijn Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk-Breda, zonder de quaestie, of er over het Hollandsch Diep al dan niet eene brug zou worden gebouwd, aan te roeren. Wij hebben dat niet gedaan, omdat dit punt ons onverschillig of van een geheel ondergeschikt belang voorkomt. Integendeel; wij hebben ons in die lijn altijd, al zij het niet dadelijk, dan toch later, eene vaste brug over het Hollandsch Diep gedacht, omdat eerst dan de verbinding inderdaad volkomen en onafgebroken kan genoemd worden. Maar in beginsel en als zoodanig de lijn besprekende, doet de oogenblikkelijke beslissing van dit punt niet zooveel af, omdat uit de aanneming van het beginsel, dat de lijn komen moet, vroeger of later het besluit tot den bouw der brug een noodwendig uitvloeisel wezen zal.

»De lijn Rotterdam-Breda, hoe kostbaar ook van aanleg, belooft eene der meest rentegevende te zijn van het Nederlandsche spoorwegnet. Hare ligging, verbindingen en aansluitingen wijzen haar aan als het bruggehoofd onzer spoorwegen, gelijk de lijn van Antwerpen naar Mechelen dat is van de Belgische, en deze heeft de hoogst aanzienlijke bruto opbrengst van ruim fr. 117,000 per kilometer.

»Men moge aanvangen met haar te exploiteren door middel van stoomvlotten over het Hollandsch Diep, het toenemend verkeer zal de vaste brug al zeer spoedig noodzakelijk maken, omdat

het weldra blijken zal, dat die inrigtingen niet voldoende zijn voor de behoeften van een enigzins druk goederenvervoer, hoezeer zij daarin aanvankelijk waarschijnlijk naar behooren zullen voorzien.

»Er zijn er, die meenen, dat, indien er over het Hollandsch Diep geene vaste brug gelegd, doch van stoomvlotten gebruik gemaakt wordt, het leggen der lijn Rotterdam-Breda als eene *weelde* te beschouwen is en dat men alsdan even goed het vervoer tusschen Rotterdam en den Moerdijk, gelijk thans, te water kan blijven doen. Dit is echter eene grove dwaling, want zij vergeten, dat de *interruptie* van het verkeer niet, althans *hoogst zelden* en slechts *zeer kort*, plaats heeft op het *Hollandsch Diep*, dat is tusschen Willemsoord en Moerdijk, maar *wel*, en gewoonlijk *voor geruimen tijd*, tusschen Rotterdam en Willemsoord; en dat het bezwaar van het goederenvervoer niet gelegen is in een kort oponthoud, dat het overvaren van het Hollandsch Diep altijd zal veroorzaken, maar in de *onvermijdelijke overlading aan den Moerdijk*, welke door het leggen der lijn, ook zonder vaste brug, komt te vervallen.

»Van welken kant men het ook beschouwe, zal het nut, dat deze lijn zal opleveren, ruimschoots opwegen tegen de opofferingen die zij zal kosten, en het zoude voor onze handelsbelangen, voor ons binnenlandsch verkeer en voor de toekomst onzer spoorwegen diep te betreuren zijn, indien zij aan finantiele angstvalligheid of bekrompen inzichten wierd opgeofferd.

Die woorden, Mijnheer de Voorzitter, maak ik geheel tot de mijne en ik vertrouw van het wijs beleid dezer Vergadering, dat zij geene spoorweglijn zal uitsluiten, die zoo zeer is in het waarachtig algemeen belang van Nederland.

De heer **Begam**: Mijnheer de Voorzitter, ik wensch een oogenblik de aandacht der Vergadering bezig te houden om mijn gevoelen mede te deelen over de voorgestelde rigting. Indien ik daarbij aanhaal sommige plaatsen, gelegen in het district waaruit ik ben afgevaardigd, zal ik daarbij wel voor oogen houden, dat de belangen van het district, dat ik vertegenwoordig, des noods aan die van het geheele Vaderland moeten worden opgeofferd; maar dat men daarbij tevens niet het oog mag sluiten voor de benadeeling der belangen van dat vruchtbare en digtbevolkte district, hetwelk volgens de regeringsplannen van eene spoorwegverbinding geheel zal zijn verstoken; te meer te betreuren, omdat die belangen van het district in het naauwste verband staan met de algemeene belangen.

Ik wensch in de eerste plaats mijne bezwaren mede te deelen omtrent de rigting welke de Regering aan de verbindingslijnen wil geven.

Ik verheug mij dat in eenige mijner bezwaren, volgens de gehouden discussie, ook door andere leden wordt gedeeld.

Ik acht de regeringsplannen te zijn onaanneembaar.

De Regering stelt voor de verbindingslijn in het oosten te doen aanvangen in eene woeste streek, de Geldersche zandvlakte, welke uiterst weinig bevolkt is; de lijn zal niet uitgaan van enig belangrijk centraal punt, of van eene groote gemeente of andere plaats, waar handel, landbouw of nijverheid bloeijen, — neen, van het te voren onbekende Maarsbergen.

Te vergeefs heb ik gezocht naar de reden, waarom dit punt van uitgang door de Regering is aangenomen; het strategisch belang eischt het niet: integendeel het is daarmede in volslagen strijd.

De Regering geeft verder aan deze lijn eene rigting, welke met de zuiver Nederlandsche belangen in geenerlei verband staat. De vraag rijst onwillekeurig: wat kan daarvan toch wel de oorzaak wezen?

Die oorzaak is voorzeker niet te zoeken in de beweerde belangen van waterstaat; de Regering wendt dat wel voor en beroept zich op het vrij oppervlakkige verslag van den Raad van Waterstaat van 1853, maar dat verslag is herhaaldelijk wederlegd, door de Regering zelve, bij de spoorweg-wetsvoordragt van 1857 en nu laatstelijk door het rapport van de vier hoofdingenieurs.

Kan dan die oorzaak ook te zoeken zijn in eenige verbindtenis met eene buitenlandsche mogendheid, want andere veronderstelling is ondenkbaar.

Het is ons niet bekend of er zoodanige verbindtenis is, veel minder wat er in staat; wij kunnen alzoo onmogelijk beoordeelen, of de Nederlandsche belangen er door benadeeld zijn. Zonder zekerheid of zoodanige verbindtenis bestaat, rust er alzoo op ons ook geenerlei verplichting om ons er naar te regelen; maar zijn wij volkomen vrij, bij de vaststelling der rigtingen voor de Nederlandsche spoorwegen uitsluitend de belangen van het Nederlandsche volk voor oogen te houden.

Buiten zoodanige verbindtenis hebben wij ook weinig aanleiding om onze eigen belangen naar de wenschen van Duitschland te regelen. Wij vinden die aanleiding althans niet in de bepalingen der in- en uitgaande regten van het Zollverein, noch in het gedrag

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

der Rhijnoeverstaten met opzigt tot de Rhijntollen, noch in eenige facilitéit bij de aansluiting van onzen Rhijnspoorweg of in de gemeenschappelijke regeling van al wat vereischt wordt om dien spoorweg als internationale handelslijn of tot het brievenvervoer aan zijn doel te doen beantwoorden; integendeel bij al die aangelegenheden ondervonden wij in Duitschland niets dan tegenwerking.

Te regt mag alzoo gevraagd worden waarom die rigting, welke schier door niemand wordt verlangd, gekozen, als er andere rigtingen kunnen voorgesteld worden, welke voor de handelsnijverheid en defensiebelangen van ons vaderland van oneindig meer gewicht zijn te achten? Ook de lijn van Rotterdam uitgaande verdient weinig bijval, zij moet eigenlijk als een zijtak naar Dordrecht beschouwd worden, welke aan de scheepvaart naar die stad en naar de gewichtige en bloeiende handelsstad Rotterdam groote belemmering dreigt te weeg te brengen, door de bruggen over de Maas en te Dordrecht.

Ik wensch u in de andere plaats mijne zienswijze mede te deelen, dat betere lijnen kunnen gekozen worden.

In de regeringsvoordragt wordt daarentegen gemist eene belangrijke lijn, uitgaande uit het hart van het land, regtsreeks in de rigting van België en Frankrijk en tevens eene korte verbinding met Zuid-Duitschland opleverende. Die lijn wordt daarenboven in het strategisch belang des lands dringend gevorderd, ja is daarvoor onmisbaar.

De Minister van Oorlog deelde ons in de zitting van verleden Vrijdag daaromtrent zijn bepaald gevoelen mede, dat de lijn, om in alle opzichten aan alle vereischten der militaire verdediging te kunnen beantwoorden, moest aangelegd worden beneden de linie van defensie, in de rigting Vianen-Gorinchem, of meer westwaarts. Het spoorweg-wetsontwerp van 1857 hield in, dat in de eerste plaats eene lijn, van Utrecht uitgaande, over Vianen en Gorinchem naar Noordbrabant zoude worden aangelegd; en in de Memorie van Toelichting van het thans behandelde wets-ontwerp zegt de Regering omtrent deze lijn het navolgende: „In het belang van den handel van Amsterdam en ook in dat der defensie had de Regering gaarne eene lijn voorgestaan, die, van Utrecht uitgaande, zich langs Vianen en Gorinchem zuidelijk had uitgestrekt, of wel in meer directe rigting op 's Hertogenbosch aanliep.”

De Regering beweert thans, in strijd met haar voorstel van 1857, dat bezwaren van waterbouwkundigen aard de uitvoering eener lijn in de rigting van Gorinchem beletten. Zij beroept zich alweder op het beknopte verslag van den Raad van Waterstaat van 1853, en ook op het rapport van 4 hoofdingenieurs, door deze onvoorbereid uitgebragt en evenwel in strijd met dat verslag van 1853.

De waterstaats-ambtenaren hechten wel wat veel aan de meening dat vaste spoorwegbruggen stellig het ontstaan van ijsverstoppingen zullen bevorderen, en dat zij alzoo slechts mogen worden daargesteld op die plaatsen, waar de nadeelige gevolgen voor de nabijgelegen landstreek het minste bezwaar zullen opleveren. Intuschen wordt die meening nergens bevestigd; integendeel leert de ondervinding, dat de bestaande vaste spoorwegbruggen den geregelde ijsafvoer volstrekt niet hebben belemmerd; de overtuiging wint meer en meer veld, dat zoodanige bruggen over de rivieren in ons vaderland ook wel kunnen worden daargesteld, als men daarbij de noodige voorzorgen in acht neemt en het doorstroombingsprofiel niet alleen niet verkleint, maar zoo door uitdieping en verbrediging van het rivierbed als door andere middelen vergroot wordt.

Men kan hieromtrent ook wijzen op het uitmuntend verslag van de Nederlandsche ingenieurs, die eenige spoorwegbruggen in Europa hebben in oogenschouw genomen, waarvan een exemplaar in de boekery der Kamer is berustende. Maar de Regering hecht aan het gevoelen van de waterstaats-ambtenaren geen groot gewicht, getuigen daarvan hare daarmede strijdende voordragten. Onder andere volgt zij het advies van de 4 hoofdingenieurs niet op. Zoude dan door ons dat advies volledig moeten worden opgevolgd? Ik vind daartoe volstrekt geene aanleiding; het verslag zelf vangt aan met de betuiging, dat men zijn gevoelen geheel onvoorbereid daar heeft ter neder gesteld. Er heeft alzoo geen voorafgaand onderzoek of overweging der technische vraagpunten plaats gehad. De voorstellen van de vier hoofdingenieurs zijn dan ook hier en daar in strijd met hun rapport, waar zij de algemeen erkende leer huldigen, dat hoe lager punt voor den rivierovergang worde gekozen, hoe minder de gevolgen eener gevreesde overstroming voor de benedenwaarts liggende landstreek zullen zijn te duchten; en evenwel raden zij niet aan eene overbrugging zeer kort nabij en boven de Dief- en Lingedijken; maar kiezen daartoe eene meer bovenwaarts liggende streek, alwaar daarenboven een riviervak gevonden wordt, hetwelk steeds veel beduchtheid levert voor het ontstaan van ijsverstoppingen, en alwaar zoodanige verstopping in den afgeloopen winter dan ook in groote mate heeft plaats gehad. Hoe dit ook zij, de kennis van al wat met den bouw van vaste spoorwegbruggen in verband staat is nog zeer in hare kindschheid. Daarom-

trent moet ik u nog op eenige bijzonderheden wijzen, waaruit blijkt hoedanig de denkbeelden omtrent de gevolgen van het bouwen van zoodanige bruggen over de rivieren in ons vaderland meer en meer zich hebben gewijzigd en de bezwaren van vroeger minder worden geteld.

Vooreerst op het uitmuntend verslag van den ingenieur Fijnje aan het Amsterdamsch-Utrechtsch spoorwegcomité in 1859, waarbij deze kundige waterstaatsbeambte aantoonde, dat vaste bruggen zeer goedge op onze rivieren kunnen worden gesticht op lagere punten, dan door den Raad van de Waterstaat bij het verslag van 1853 waren aangeduid, in weerwil dat in al de stukken welke in 1858 en 1859 van de zijde der Regering zijn uitgegaan bij de wetsvoordragten tot goedkeuring van eenige artikelen der spoorwegconcessien, het gevoelen van dien Raad van Waterstaat met kracht werd volgehouden. Ten andere op hetgeen omtrent de spoorwegbruggen voorkomt in de spoorweg regeringsvoordragt van 1857:

„Hoezeer de rigting langs Tiel door de commissie als de minst bezwarende werd aangegeven, mag niet onopgemerkt worden gelaten, dat zij toch de beide eerste rivierovergangen niet ontraadt en alleen het bouwen van bruggen in de rigting van Vianen en Gorinchem over de Lek en de Merwede aan groot bezwaar onderhevig acht.

„Maar het gevoelen van deskundigen is, dat, hoe groot die bezwaren ook mogten worden geschat, de rigting eener lijn, zoo ze zich voor het algemeen verkeer en den handel dringend aanbeveelt, daarom niet behoeft te worden opgeofferd. Het is buiten twijfel, dat het overgaan der rivieren op het eene punt meer bezwaar oplevert dan op het andere; maar de kunst — dit is evenmin aan twijfel onderhevig — zal middelen aan de hand weten te geven om de bezwaren, waarop de commissie wees, te overwinnen.

„Bemoedigend is te dien aanzien hetgeen men in andere rijken ziet tot stand brengen. Bezwaar van ijsgang kan door groote brugopeningen zoodanig worden verminderd, dat voor ijsverstoppingen weinig of geene vrees behoeft te bestaan, en dat zeer groote brugspanningen thans niet meer tot de onmogelijkheden of zeldzaamheden behoorren; getuigen onder andere:

„de groote spoorwegbrug, de Britanniabrug over de Menai, door Stephenson gebouwd, en hebbende vier openingen, waarvan de twee middelste zijn elk ter wijde van 140 el en de twee nevengelegene elk wijd 70 el,” enz. enz.

En eindelijk op hetgeen voorkomt in een geschrift van den zeer kundigen ingenieur, den geachten schrijver in zoo vele met roem bekende geschriften over de waterstaats en strategische belangen van ons vaderland, den heer C. J. Stieltjes, in 1859 in druk verschenen:

„Men vreest dat pijlers in het rivierbed aanleiding zullen geven tot ijsverstoppingen. De ondervinding heeft reeds bewezen, dat openingen van 50 el bij Westervoort geene belemmering geven; de kleine openingen van 15 el der draaibrug wel. Neemt men het stelsel van den heer Fijnje aan, die de brug nog iets hooger dan die te Keulen legt, dan vervalt dit bezwaar; en neemt men dan openingen van 70 tot 100 el aan, dan zal alle gevaar wel geweken zijn. Houdt men echter in het oog, dat ijsverstoppingen meestal ontstaan in gebrekkige, breede, ondiepe, met eilanden bezaaide riviervakken; maar dat bij den bouw eener brug tevens groote sommen worden besteed aan *rieververbetering*, dan lijdt het geen twijfel, of het verbeterde riviervak met de pijlers zal minder gevaarlijk zijn dan het niet verbeterde zonder de pijlers. Tevens ligt het in den aard der zaak, dat gelijktijdig de dijken boven de brug, buiten kosten der dijksbesturen, verzwwaard worden. Zagen deze de zaak goed in, zij moesten (natuurlijk behoudens de noodige voorzorgsmaatregelen) den bouw eener brug als eene gewenschte zaak met alle krachten ondersteunen.”

De overbrugging te Gorinchem, welke in het handels- en strategisch belang zoo dringend wordt gevorderd, wordt dan ook niet voor onmogelijk gehouden; ook niet door de 4 hoofdingenieurs in hun hiervoor aangeduid verslag. Deze waterstaatsambtenaren hebben bij de beoordeeling der punten, geschikt om bruggen over de rivieren te maken, meer uitsluitend het oog gevestigd op zoodanige plaatsen, waar men aan het rivierwater eene zijdelingsche afleiding zoude kunnen geven, ingeval er eene ijsverstopping mogt ontstaan; zij zeggen dat zoodanige zijdelingsche afleiding nabij Gorinchem niet aanwezig is, en alzoo zoude moeten worden daargesteld. Eene gewichtige omstandigheid is het, dat al de waterschapsbesturen uit dat oord, die hun gevoelen over den bruggenbouw hebben doen kennen, verlangen dat de bruggen zooveel benedenwaarts mogelijk over de rivieren worden gelegd. De besturen van den Alblasserwaard en van de Vijf-Heerenlanden, op wier belangen in al de rapporten van de waterstaats-ambtenaren met groote zorg het oog wordt gevestigd, hebben betoogd dat voor die streken de meest geschikte en veilige plaats voor de bruggenbouw is nabij Gorinchem boven den Lingedijk. Men vindt daar ook een regt riviervak, waarin zich nog nooit bedenkelijke ijsver-

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

stoppen hebben voorgedaan, en dat alzoo voor den bruggenbouw zeer geschikt is te achten.

Ik resumeer. De rigting langs Vianen-Gorinchem of Schoonhoven-Gorinchem is de kortste weg naar België en Zuid-Duitschland, voor het handels- en strategisch belang van het vaderland de meest gewenschte. De Regering beaamt dit, maar laat zich te veel door de tegenstrijdige rapporten van de waterstaats-ambtenaren daarvan afschrikken. Zij mag daarenboven die waterbouwkundige bezwaren niet te veel aanvoeren, nu zij zelve te Tiel voor alsnog geene brug wil bouwen, maar den overtocht der rivier met stoomvaartuigen wil doen plaats hebben, waartoe men evenzeer te Gorinchem geschikte gelegenheid aantreft. De voorstellen in dien zin zal ik uit volle overtuiging ondersteunen, maar daarentegen de lijn Maarsbergen-Tiel bestrijden. Indien zoodanige rigting niet wordt vastgesteld, zal daarvan de groote benadeeling der dierbare belangen van een gewichtig deel des lands het gevolg zijn. Indien ik niet door nadere inlichtingen tot een ander besluit mogt worden gebragt, zoude ik er door genoopt worden, om mijne stem aan het wets-ontwerp te weigeren, al is het dat ik uit volle overtuiging mijne stem heb gegeven tot ondersteuning van het groote beginsel der wet, bij art. 1 aangenomen.

De heer **Delprat**: Telkens bij het ontwerpen van verbindingslijnen tusschen de spoorwegen, door onze hoofdrivieren van elkander gescheiden, stuit men op de bezwaren, die men tegen den aanleg der bruggen oppert; bij ieder voorstel betreffende de keuze van eene verbinding tusschen de Noorder- en Zuiderspoorwegen zijn bezwaren tegen de overbrugging opgeworpen. Ook tegen het voorstel, dat ik de eer had met mijn geacht medelid uit Gorinchem te doen, zijn diezelfde bezwaren gemaakt. Het is dus in het belang zoowel van ons amendement als van alle amendementen, die betrekking hebben tot de verbinding tusschen de Noorder- en Zuiderlijnen, niet geheel ongepast, die bezwaren tegen de overbrugging eenigzins meer van nabij te beschouwen; want ik geloof dat hier gebeurt wat dikwijls plaats heeft, dat men zich namelijk zijn vijand, zoolang men hem niet kan beoordeelen, als te magtig en te groot voorstelt, terwijl, als men hem eens kent, dikwijls het tegendeel blijkt, en men ondervindt dat veel van hetgeen ons zoo groote vrees aanjoeg, geene de minste aandacht verdient. Ik meen dat dit ook hier plaats heeft. Ik zal niet spreken over de voordeelen van de rigting Utrecht-Gorinchem boven die welke de Regering voorstelt. Dit is en door mijn geachten mede-voorsteller en door andere leden der Kamer heden ochtend zoo overtuigend aangetoond, dat ik voor mij in dit opzigt zeer kort kan zijn. Dit alleen wil ik zeggen, dat deze weg voor het internationaal verkeer en voor het verkeer tusschen de rijkbevolkte deelen van ons land aanbevelenswaardig is, en dat hij ook met het oog op de verdediging, toch voorwaar geene zaak van gering belang, naar het getuigenis van den Minister van Oorlog zelve, zeker bijzonder de voorkeur verdient.

En wat zijn nu eigenlijk de bezwaren tegen het bouwen van bruggen in de door ons voorgestelde lijn? Geen andere dan die van ijsgang. In de meeste stukken uitgegaan van de ambtenaren van den Waterstaat en ons medegedeeld, wordt bijna van geene andere bezwaren gesproken, en ik geloof te regt. Nu is het niet *bewezen* dat de ontworpen bruggen aanleiding zullen geven tot ijsdammen; men vreest, men vermoedt het. Dat vermoeden is gegrond op hetgeen de ondervinding in het algemeen leert bij het ontstaan van ijsdammen. Deze ontstaan bij naauwe kronkelingen en bij elken hinderpaal in de rivieren, ook op die plaatsen waar de snelheid van den stroom veel vermindert, en dus de ijsschotsen die achterop drijven, zich op elkander zetten. Dit is het geval in zeer breede riviervakken, waar ondiepten en platen het ijs daarenboven nog tegenhouden. Al dergelijke hinderpalen, zeg ik, en dus ook bruggenhoofden, geven aanleiding tot de vorming van ijsdammen, en op grond daarvan zegt men nu — wij hebben dat van den geachten spreker uit Tiel gehoord — als men een brugpijler in de rivier plaatst, doet men zulk een hinderpaal ontstaan; dezelfde gevolgen doen zich dus daarbij voor. De vergelijking is echter, naar ik geloof, onjuist. Het is waar, als iemand iets in den weg gelegd wordt, belemmert men hem, maar er kunnen belemmeringen zijn, die afleiding ten goede geven; men kan wel eens te veel vrijheid geven en leiding noodig hebben. Dat is met rivieren dikwijls het geval, omdat zij, even als sommige menschen, weleens afwijken van de goede rigting. Bij rivieren kan men door stroomleidende werken, die den regten loop van het water bevorderen, de gelegenheid om zich vast te zetten aan het ijs benemen. Wanneer men dus enkel beweert, dat sommige belemmeringen aanleiding geven tot ijsdammen, dan bewijst men daardoor nog niet dat in een regt riviervak, waarin men brugpijlers plaatst, ijsdammen zullen ontstaan; de omstandigheden zijn geheel anders dan bij gewone beletselen, die belemmeringen veroorzaken. Het is nu evenwel ook niet stellig uit het hier aangevoerde af te leiden, dat

nergens een brugpijler nadeelen zal doen ontstaan, omdat het ijs zich daar niet kan vastzetten, maar eerder breken en door de meerdere snelheid van het water langs zulk een pijler gemakkelijker afstroomen en derhalve het ontstaan van ijsdammen tegengaan. Tegenover louter redeneringen in den eenen zin staan redeneringen in eenen anderen zin over, en de Regering doet wel als zij zich daarop bij den bouw van bruggen niet geheel verlaat. Zij heeft te regt bezwaar gemaakt om, alleen door dergelijke bespiegelingen gesteund, op de gevaarlijkste punten onzer rivieren bruggen aan te leggen.

Intusschen hebben wij in later tijd een beter middel verkregen om te beoordeelen, of brugpijlers zoovele bezwaren opleveren, namelijk de ondervinding. Vroeger werden zelden bruggen over groote rivieren aangelegd wegens de groote kosten en moeilijkheden, of wel het waren bruggen bij andere plaatselijke gelegenheden als wij hier te behandelen hebben. Het meerder verkeer door spoorwegen heeft er echter toe geleid om bruggen over zulke rivieren te leggen, waarmede wij de hoofdrivieren van ons vaderland kunnen vergelijken. De ondervinding levert dus thans betere gronden om een besluit over het al of niet gevaarlijke van bruggen over onze rivieren op te maken.

In de eerste plaats kan ik de brug te Westervoort noemen. Daar bestaan twee naauwe openingen en twee wijdere. Wat heeft de ondervinding daar geleerd? Dat bij de wijde openingen van 50 el de ijsschollen, die tegen de brugpijlers aandreven, in groote stukken braken en door de meerdere stroomsnelheid in regte rigting de rivier zijn afgedreven. De ondervinding is dus daar niet in het nadeel der brugpijlers. Men heeft wel en te regt opgemerkt, dat die brug in eene zeer voordeelige positie ligt, zoodat, al stond daar een ijsdam, het gevaar minder groot ware. Maar de vraag is niet: is het gevaar groot of klein? dat is hier onverschillig; maar is er een ijsdam ontstaan? Het antwoord is ontkennend. In den winter van 1855 en in den vorigen winter zijn wel ijsdammen beneden de brug ontstaan, waar die vroeger ook voorkwamen, maar vóór de brug heeft dat niet plaats gehad. Onder de gewisselde stukken is echter een rapport te vinden omtrent de bezwaren die de brug te Westervoort opleverde voor den afvoer van eene groote hoeveelheid opperwater, maar dat heeft geene betrekking op de vorming van ijsdammen, en ik geloof dat dit stuk dus hier niets afdoet.

Maar, zal men zeggen, de rivier de IJssel is eene onzer kleinste rivieren; dat voorbeeld is niet genoeg om overbrugging van onze groote rivieren te wettigen. In later tijd is echter door de Regering aan ons een verslag medegedeeld van de ingenieurs, door de Regering gezonden om de groote bruggen in het buitenland over den Rijn, den Weichsel en in Zwitserland, te onderzoeken. In dat verslag vinden wij hetgeen de ondervinding geleerd heeft omtrent de brug over den Weichsel en dit is voor ons een zeer merkwaardig voorbeeld. De rivier de Weichsel kan gerekend worden ongeveer in vermogen met de Waal gelijk te zijn. De rivier de Weichsel levert gewoonlijk, zoo als de opgaven in het genoemd verslag luiden, 1000 à 1700 teerling el water in de seconde. De Waal geeft in gewone tijden tusschen de 13 en 1700 teerling ellen: alzoo geen verschil van eenig belang.

Het verval is ook nagenoeg gelijk. Het verval te Nijmegen bedraagt tusschen de 12 en 14 duim op de 1000 el en op den Weichsel 12.5 duim. Maar eene omstandigheid is ten nadeele van den Weichsel, dat namelijk het verschil tusschen laag en hoog water bijna dubbel zoo groot is als bij de Waal. Het verschil bedraagt tusschen de 8 en 9 el, en het verschil tusschen den zomerstand en den hoogsten waterstand te Nijmegen is 4 el. Het noodpeil is wel zes el hooger, maar het verschil met de grootste waterhoogte bedraagt slechts 4 el. Men kan alzoo aannemen, dat de Weichsel bij hoogen waterstand veel grooter massa water afvoert dan de Waal.

De ligging van den Weichsel is blijkbaar ook ongunstiger, want deze is meer noordelijk en de rivier alzoo aan veel strenger koude onderworpen dan hier te lande. Dat blijkt ook uit het verslag. Er worden soms ijsschollen gevonden van bijna eene el dik en 300 el lang. En zoo iets is uiterst zeldzaam bij onze rivieren. Men kan onze rivieren met paarden en wagens overtrekken wanneer het ijs twee palmen dik is; dit reeds is zeldzaam, terwijl het ijs in den Weichsel wel vijfmaal zoo dik wordt. En wat heeft nu de ondervinding aan den Weichsel geleerd? Dat daar volstrekt geen bezwaar bestond. In den winter van 1855 vreesde men, dat wegens het ijs moeilijkheden zouden kunnen ontstaan. Men heeft toen eene gleuf gezaagd. In het verslag van de ingenieurs wordt echter gezegd, dat men daarvan weinig nut gehad heeft, en dat het ijs op de pijlers gehroken en daarna langs de pijlers heengedreven is.

Zoo men dus de ondervinding raadpleegt — en deze is meer waard dan redeneringen, op vermoedens gegrond, — dan blijkt dat althans bij den Weichsel de brugpijlers geene ijsdammen ver-

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

oorzaakt hebben. En daarbij moet ik voegen, dat men niet eens het aanleggen van ijsbrekers noodig heeft geoordeeld, waardoor het ijs gebroken wordt voor het de pijlers bereikt.

Uit de ondervinding, die men omtrent den Weichsel opgedaan heeft mag men dus tot de slotsom komen, dat het gevaar dat men zich voorstelt dat de brugpijlers tot ijsdammen kunnen aanleiding geven, overdreven en zelfs eenigermate hersenschimmig is.

Wij hebben nog meer in onze nabijheid eene andere brug; de brug te Keulen. Daar staan de pijlers ook eenige jaren. De brug is wel kortelings voltooid maar de pijlers hebben daar twee à drie jaren gestaan. En ook daar heeft men geen gevaar van ijsdammen ondervonden. Men is thans bezig pijlers te maken in den Rhijn te Straatsburg. Men voorziet daar ook geen bezwaar bij ijsgang, ofschoon de stad wel eens ten gevolge van ijsdammen geheel overstrgromd is. Dezer dagen zijn ons medegedeeld de voorwaarden tot aanleg van de brug bij Mainz. Het schijnt dat men ook daar geen bezwaar ziet in den aanleg van brugpijlers.

En is het nu met het oog op dat alles wel zoo ongerijmd om te zeggen dat het gevaar, hetwelk men vreest, eigenlijk slechts denkbeeldig is en dat men gerust pijlers kan stichten? Ja zelfs, wanneer men, bij het aanleggen van de brug, aan de rivier tevens eene behoorlijke rigting geeft, zullen de ijsdammen, die zouden ontstaan zijn, wellicht achterwege blijvén. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft ons dezer dagen opmerkzaam gemaakt dat sommigen de meening toegedaan waren, dat de bruggen het ontstaan van ijsdammen zouden tegenwerken. Ik acht dat gevoelen niet zoo ongerijmd, zonder dat ik het nog onvoorwaardelijk aankleef, geloof ik toch, dat er meer is te zeggen voor het gevoelen van hen, die meenen dat de betere leiding van het water door de bruggen de aanleiding tot de ijsdammen zal wegnemen, dan voor het gevoelen van hen, die van oordeel zijn dat de brugpijlers werkelijk tot zulke ijsdammen zullen aanleiding geven. Wanneer ik dus van oordeel ben, dat waarschijnlijk de ijsdammen niet zoo te vreezen zijn bij de bruggen, is dat dan reeds genoeg om eene lijn voor te staan bij Gorkum; op eene plaats waar zeker de gevaren van ijsdammen allernoodlottigst zouden zijn? Wij weten immers aan welke verschrikkelijke gevaren Gorkum met zijne omstreken 's winters bij ijsgang blootgesteld is. Wat bedoelen wij met ons voorstel? Niet om onmiddellijk eene brug te Gorinchem aan te leggen, maar te doen hetgeen de Regering verlangt te Tiel te doen, namelijk om zich voor het oogenblik te bepalen tot een overtocht met stoomvaartuigen. Het is waar dat die op lange na niet gelijk te stellen zijn met een brug; maar ik moet vragen: wat heeft men te Keulen gedaan? Eerst heeft men een spoorweg aangelegd, en nadat het verkeer langs den spoorweg zeer toegenomen is en den aanleg van een brug noodig maakte, is men daartoe overgegaan. Kunnen wij dat ook niet doen? Is het zoo geheel zeker dat onze spoorwegen een zoo ontzaggelijk vertier zullen opleveren? Ik heb dit laatste in deze vergadering meermalen hooren betwijfelen, en in dien twijfel heb ik ook gedeeld. Wanneer men te Keulen zonder eene brug toch een nuttig gebruik van den spoorweg heeft kunnen maken, waarom zouden wij hetzelfde niet kunnen doen? Te Straatsburg en te Mainz bestonden ook reeds sedert lang spoorwegen, voor dat men besloot bruggen aan te leggen. Naar ik meen kunnen wij gerust nog 2 à 3 jaren wachten vóór wij tot den aanleg der bruggen over onze hoofdrievieren behoeven over te gaan: wij zullen dan gelegenheid hebben de ondervinding nog verder te raadplegen.

Hetgeen ik aangevoerd heb, meen ik, is voldoende om den aanleg van de door ons verlangde spoorwegen te wettigen, in afwachting of de ondervinding zal leeren, dat in ons land bruggen kunnen aangelegd worden zonder gevaar voor ijsdammen. Bevestigt de ondervinding dit, dan zal het tijd zijn om bruggen aan te leggen. Het is dan ook de bedoeling van ons amendement om dadelijk een spoorweg van Utrecht naar Gorinchem aan te leggen, en later te beslissen over den aanleg van bruggen.

De afgevaardigde uit Steenwijk heeft er op gewezen dat het wenschelijk kon zijn, twee bruggen op een enigzins hooger punt dan Gorinchem te leggen. Ik wil mij op dit oogenblik niet vermeten om te beslissen wat verkieslijk is, maar ik geloof dat, wanneer deze Kamer zich kan vereenigen met ons amendement, de Regering zal moeten overwegen of het voorstel van den afgevaardigde uit Steenwijk de voorkeur verdient boven den aanleg van eene enkele brug in de nabijheid van Gorinchem.

Hetzelfde kan ik opmerken omtrent de brug te Vianen. Mijn beweren, dat het gevaar van ijsdammen niet gegrond is, pleit ook voor den aanleg van eene brug te Vianen. Er kan dus geen bezwaar tegen bestaan om eene brug daar ter plaatse aan te leggen. Meent nu de Regering dat de brug een weinig hooger tusschen Vianen en Kuilenburg beter geplaatst zoude zijn, ons amendement laat dit in het midden. Wij hebben alleen het begin en het einde van den weg aangegeven.

Met de aanneming van dit amendement hangt echter nog eene andere lijn te zamen. Indien de Kamer zich mogt kunnen vereenigen met het voorstel, dat wij de eer hadden aan hare beraadslaging te onderwerpen, dan zou het, naar onze meening, gepast wezen om de lijn van Rotterdam naar Gorinchem, in plaats van Rotterdam naar den Moerdijk te leggen.

Hieromtrent verschil ik met den afgevaardigde uit Dordrecht, die zoo even het woord voerde. Hij vreest wellicht dat door de aanneming van dit voorstel Dordrecht zou worden uitgesloten van het spoorwegnet. Dit zal het geval niet zijn, want men zal den weg kunnen leggen van Rotterdam nabij Papendrecht en zoo naar Gorinchem, waardoor de handel van Dordrecht in geen deele zou worden benadeeld. De tegenwoordig bestaande weg tusschen Rotterdam en den Moerdijk zal worden behouden, terwijl men daarenboven zal ontgaan den aanleg van bruggen over de Maas te Dordrecht en te Rotterdam, die toch altijd de scheepvaart, hoe men die bruggen ook inrigt, zullen bemoeijelijken. Hoe hoog die bruggen ook worden aangelegd, altijd zullen zij de scheepvaart belemmeren. Wanneer men nu eene lijn van Rotterdam langs Papendrecht aanlegt, dan zal men die bezwaren ontwijken en toch verkrijgen dat Dordrecht niet van het internationaal verkeer wordt buitengesloten.

Met dit weinige hoop ik bij u, Mijne Heeren, de overtuiging gevestigd te hebben, dat het aanleggen van bruggen over onze rivieren niet zulke overwegende bezwaren oplevert als men wel heeft beweerd.

De Voorzitter: Ik ben zoo vrij den heer Delprat te doen opmerken, dat indien hij verlangt een amendement voor te stellen tot aanvulling der lijnen, het wenschelijk is dat hij dat nu voorstelt, opdat het zou kunnen worden ondersteund en te gelijk met de andere amendementen in beraadslaging gebragt.

De heer Gevers Deynoot: Ik wensch nog een kort woord in het midden te brengen, Mijne Heeren, tot aanbeveling van het amendement dat door den geachten afgevaardigde uit Delft en door mij aan deze Vergadering is voorgedragen. Ik zal en kan zeer kort zijn na de omstandige en duidelijke uiteenzetting van de redenen, die ons tot het voorstellen van het amendement bewogen hebben, gisteren door mijn geachten mede-voorsteller gedaan. Ik kan dat te meer zijn, daar ik tot nog toe geen overwegende bedenkingen gehoord heb tegen de door ons voorgestelde lijnen. Enkele bezwaren zijn gemaakt, welke ik zal trachten in den loop mijner rede te wederleggen.

De lijn, die wij voorstellen van Gouda over Schoonhoven en Gorkum naar Breda, heb ik om de volgende redenen gemeend te moeten ondersteunen:

1°. omdat, naar mijne wijze van zien, de belangen van Amsterdam, Rotterdam en 's Gravenhage daardoor volkomen bevredigd worden;

2°. omdat men daardoor een korteren weg naar het zuiden verkrijgt dan volgens het regeringsvoorstel;

3°. omdat volgens dat plan de lijn veel minder kostbaar is, en men geene brug aan den Moerdijk, te Rotterdam of te Dordrecht behoeft te bouwen;

4°. omdat deze lijn geheel zal komen achter de linie van defensie en bovendien gekozen is op het meest westelijk gedeelte der rivier, dus op het minst gevaarlijke punt.

Alles hangt naar mijn oordeel in deze zaak daarvan af, of het punt van den rivierovergang te Gorkum al dan niet goed gekozen is, en geschikt is tot overbrugging. Ik zal mij niet vermeten ten dien aanzien eene bepaalde uitspraak te doen. Ik geloof evenwel dat deskundigen zich daarvoor verklaard hebben, en ik meen mij te mogen beroepen op hetgeen zoo even door den geachten afgevaardigde naast mij gezeten ten dien opzichte gezegd is. Naar mijn inzien bestaat daartegen dan ook geen bezwaar. Door de door ons voorgedragen lijn vervalt de brug aan den Moerdijk, die te Rotterdam en die te Dordrecht. Welke bezwaren verbonden zijn aan het bouwen van de brug aan den Moerdijk, zal ik aan de Vergadering wel niet behoeven te herinneren. Wat de brug te Rotterdam betreft, het is u reeds voor eenige dagen door den geachten afgevaardigde uit Steenwijk op de meest duidelijke wijze uiteengezet, welke moeilijkheden daarmede gepaard gaan. In het riviervak, waar men voornemens zoude zijn de brug te bouwen, komen wekelijks meer dan 1600 schepen door. Ik vraag het u, welke groote stremming dat aan de vaart zal te weeg brengen. Hetzelfde geldt ten aanzien van Dordrecht; ook daar is het vaarwater niet breed, en zou zich hetzelfde bezwaar voordoen. Men moet daarbij niet uit het oog verliezen, dat het een groot onderscheid is, of men eene brug bouwt op het boven- of op het benedenvak eener rivier. Op de benedenrivier geschiedt de vaart veelal door kleine schepen met laveren, iets dat op de bovenrivier minder plaats heeft. En of

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

men nu al een beweegbaar gedeelte in de brug brengt, dat zal niet verhinderen dat het laveren in zoodanig riviervak niet meer kan plaats hebben, zoodat de schepen zullen verplicht zijn de zeilen te strijken, waardoor een groot oponthoud zal veroorzaakt worden. Wordt tevens in verband met hetgeen wij voorstellen de verkorting daargesteld tusschen Breukelen en Woerden, die de Rhijnspoorweg-maatschappij reeds voor lang gevraagd heeft, dan wordt op deze wijze de kortste weg voor Amsterdam naar het zuiden verkregen.

En welke bedenkingen heeft men daartegen ingebracht? Het is vooral geschied door den afgevaardigde uit Dordrecht. Hij meende dat Dordrecht hierdoor wordt benadeeld. Zijne redenering steunde vooral daarop om de waarde te doen zien van de lijn naar den Moerdijk, en de instandhouding van die lijn te verkrijgen. Maar hij vergeet dat hij geene brug verkrijgt aan den Moerdijk, en dat de kamer van koophandel te Rotterdam wel degelijk als *conditio sine qua non* gesteld heeft: de brug aan den Moerdijk, of dat ze deze lijn niet verlangt, en dat de handelen de gemeenteraad van Dordrecht te dien aanzien ongeveer dezelfde voorwaarde gemaakt hebben. Ik geloof niet dat Dordrecht op die wijze geïsoleerd wordt. Het zal juist centraal punt worden, Dordrecht behoudt eene vrije watergemeenschap met Rotterdam, en met Antwerpen blijft het in communicatie door den Hollandsch-Belgischen spoorweg. Bovendien kan Dordrecht eene uitnemende gemeenschap met de lijn van Gorinchem krijgen over het Bergscheveld, en wel over Werkendam. Dordrecht wordt niet geïsoleerd, maar integendeel inderdaad een centraalpunt.

Ik moet nogmaals aandringen op de aanneming van ons amendement. Ik herhaal het, indien de lijn, die door ons wordt voorgesteld, mogt worden aangenomen, dan zijn alle belangen van Zuid- en Noordholland bevredigd. Men verkrijgt ééne lijn in plaats van twee zeer kostbare lijnen; het moeilijke vraagpunt omtrent de bruggen aan den Moerdijk, te Rotterdam en te Dordrecht wordt vermeden, en de verbinding op de beste wijze naar de Hollandsche steden tot stand gebracht. Ik meen dus ten sterkste ons amendement aan de Vergadering te mogen aanbevelen.

De heer **Heemskerk Az.**: Ik zal mij niet begeven op het technische terrein, nadat zoo veel licht omtrent de gewichtige zaak der rivierovergangen voor deze Kamer is ontstoken, terwijl vooral de rede van den voorlaatsen spreker mij belangrijk is voorgekomen. De weinige woorden, welke ik spreken zal, zullen, zoo ik hoop, alleen strekken ter bevordering van het gemeen overleg.

Ik kan mij niet vereenigen met het amendement der afgevaardigden uit Delft en 's Hage. De eerste heeft als het ware Amsterdam en Rotterdam en de denkwijzen, welke daar heerschen, sprekende ingevoerd; maar het komt mij voor dat de indruk, welken hij daarvan ontvangen heeft, niet geheel en al overeenstemt met de daar heerschende denkwijzen, die ik mag afleiden uit de vroeger en thans bij ons ingekomen stukken. Juister acht ik die vervat, wat Amsterdam betreft, in het adres van het Amsterdamsch-Utrechtsch Spoorwegcomité. Intusschen zijn wij als afgevaardigden geene lasthebbers van onze kiezers, en moeten ons uit de discussien een eigen oordeel vormen en daarnaar handelen.

Het voorstel, dat ons door de genoemde twee leden gedaan wordt, verdient uit tweeërlei oogpunt aanbeveling, waartegen intusschen nadeelen overstaan.

Het eerste voordeel acht ik dat het, volgens de verklaring van den Minister van Oorlog, het best overeenstemt met ons defensiewezen, omdat dan de spoorweg zoude vallen achter de hoofdlinie van defensie. Het tweede is, dat daardoor vervallen zou de lijn Rotterdam-Breda. Ik noem dit een voordeel, niet uit eenigen klein-geestigen naijver jegens de tweede en derde koopsteden van ons Rijk, wier bloei mij als Nederlander zeer ter harte gaat; maar ik herinner der Kamer, dat blijkens het Voorloopig Verslag blad. 32, slechts eene zeer kleine minderheid voor het behoud van die lijn gestemd was. Ik kan als hoofdbezwaar tegen die lijn niet aannemen, dat de brug over het Hollandsch Diep daarin niet is opgenomen. Waarom toch zou eene geheele lijn afkeuring verdienen, omdat men voor de passage van het, met het oog op den bruggenbouw, hoogst gevaarlijk vaarwater van een hulpmiddel moet gebruik maken, dat niet zoo volkomen gemakkelijk is als eene vaste brug?

De geachte afgevaardigde uit Delft heeft ons gisteren voorbeelden uit Amerika bijgebracht. Ik schrikte eenigermate toen ik dat hoorde, want de Amerikanen zijn niet alleen bekend als stoutmoedige maar ook als roekelooze constructeurs van spoorwegen; hun voorbeeld is in het algemeen meer afschrikkend dan aanmoedigend; maar toch kan hier dit voorbeeld worden aangehaald, want zij, die er niet tegen hebben opgezien om groote bruggen over breede, snel stroomende rivieren aan te leggen, hebben zich toch laten afschrikken om de Ohio en de Mississippi te overbruggen en gebruiken daar, tot verbinding van de beide oevers, zoogenaamde *ferryboats*, gelijk men onder andere kan lezen in het belangrijk reisverhaal

van den geachten afgevaardigde uit 's Gravenhage. Wij behoeven dus niet op te zien tegen de beschuldiging van schroomvalligheid als wij het Hollandsche Diep niet overbruggen.

Maar het groote bezwaar tegen de lijn Rotterdam-Dordrecht is, dunkt mij, te vinden in de adressen van de gemeenteraden en van de kamers van koophandel uit die beide steden, die toch geacht moeten worden de publieke opinie van de deskundigen en van den handel-stand aldaar uit te drukken. En ik moet zeggen, dat ik, ook na de gewichtige gronden, aangevoerd door den geachten afgevaardigde uit Dordrecht, nog altijd veel blijft hechten aan de bezwaren door die lichamen in hunne adressen te berde gebracht. Het voornaamste bezwaar is in mijn oog dit: dat de voorgestelde spoorweg met de vaste bruggen over de Maas en de Merwede te Rotterdam en te Dordrecht, den handel meer zal belemmeren dan voordeel aanbrengen, want, ondanks de spoorwegen, is de waterweg nog altijd het groote voertuig van den nationalen handel. Kort en kernachtig wordt dit aldus uitgedrukt in het adres van de Rotterdamsche kamer van koophandel:

» Onze drukke riviervaart zou, volgens het regeringsvoorstel, door de bruggen nabij Rotterdam en Dordrecht, het geheele jaar in meer of minderen graad belemmerd worden (hetgeen vooral het geval zou zijn, wanneer zij niet hoog genoeg werden gebouwd, naardien het varen door een beweegbaar gedeelte onvermijdelijk oponthoud veroorzaakt; en soms een getij kan doen verliezen), maar dan wanneer de vaart gestremd is en de spoorweg aan den handel bijzondere dienst zou kunnen bewijzen, zou hij nutteloos zijn voor de handelsgemeenschap met het buitenland.»

Dit laatste is nu misschien wat sterk; maar de eerste bewering, dat namelijk het geheele jaar door de handel van twee zulke aanzienlijke koopsteden als Rotterdam en Dordrecht zou kunnen belemmerd worden door die vaste bruggen, is, dunkt mij, wel een gewichtige grond. Die grond nu pleit voor het amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot. Maar evenzeer pleit die grond en de eerst door mij genoemde, voor het amendement van de heeren Elout van Southerwoude en Delprat. Volgens dat laatste voorstel zou de lijn evenzeer komen binnen de linie van defensie en zou evenzeer de lijn Rotterdam-Dordrecht met hare moeilijke en kostbare en voor den handel misschien gevaarlijke bruggen kunnen vervallen en door een surrogaat worden vervangen.

Wat betreft de nadeelen, aan het amendement der heeren Wintgens en Gevers Deynoot verbonden, zoo dunkt mij, dat het voornaamste daarvan is, de noodzakelijkheid om meer weg te hebben. Het aantal kilometers spoorweg, dat aangelegd zou moeten worden volgens dat amendement, is toch grooter dan volgens het voorstel der Regering en grooter ook dan volgens een der andere amendementen. Het verschilt met het voorstel van de Regering, zoo als het daar ligt, schijnbaar slechts 5 kilometers. Het voorstel van den heer Wintgens stelt 120 kilometers spoorweg in de plaats van 115 der Regering (lijn 8 en 9), maar daaronder is begrepen de baan van Utrecht tot Maarsbergen, die natuurlijk minder kosten zal veroorzaken. Het voorstel van de heeren Elout en Delprat eischt daarentegen slechts 105 kilometers, dat van den heer van Goltstein 100 kilometers, dat van den heer de Kempenaer 107 kilometers. Maar het voorstel van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot vereischt, om compleet te zijn, ook nog het leggen van eene verbinding tusschen Breukelen en Woerden, die, zoo ik wel heb, op 18 kilometers kan worden berekend. En, wat erger is, dat voorstel vereischt in billijkheid ook de aanneming van het voorstel van den heer Dommer, hetwelk eene geheel nieuwe lijn 60 kilometers verder vordert, zoodat men gevaar loopt 180 of 198 kilometers spoorweg te moeten leggen, in plaats van 115 volgens het regeringsvoorstel.

Eene andere zwaarigheid betreft de exploitatie, en deze komt mij zeer gewichtig voor. Er is gezocht tijdens de vorige beraadslagingen en het is, dunkt mij, ook bij zeer vele leden der Vergadering bij deze beraadslaging het streven, om zoo veel mogelijk het verbindingspunt of den knoop, als ik het zoo noemen zal, tusschen de noordelijke en de zuidelijke lijnen en den reeds bestaanden Rhijnspoorweg, die oost- en westwaarts loopt, zoo veel mogelijk in het hart des lands te brengen. Nu brengt het amendement dat snijdingpunt geheel naar het westen en daardoor zal de exploitatie zeer groote moeilijkheden ondervinden, zullen er de reizigers in de meeste rigtingen eenen grooten omweg maken.

Eindelijk is er nog een bezwaar, dat ik slechts even zal aanroeren, het juridieke bezwaar, dat kan geacht worden gelegen te zijn in het besluiten tot den aanleg van de lijn 's Gravenhage-Gouda op dit oogenblik.

Ik veroorloof mij nu een enkel woord tot besluit. Al de voorgestelde amendementen en zeer vele gevoelens in de sectien uitgedrukt, blijkens de gewisselde stukken, leiden daarheen, dat het centraalpunt der verschillende spoorwegen Utrecht moet zijn. Dat is het voorstel, hetwelk de beide groote koopsteden in beginsel hebben

LXIII. *Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat.* (Beraadslaging over de artikelen.)

omhelsd en dat, indien ik het zoo noemen mag, de meeste onpartijdigheid tusschen die twee steden in acht neemt. Beide zijn toch door bestaande lijnen met het punt Utrecht verbonden. Beide verkrijgen dan gezamenlijk het gebruik van eene lijn naar Noordbrabant en Limburg, die, zoo als te regt is aangemerkt, ook voor den buitenlandschen handel van gewigt is.

Dat is dus het streven van zeer vele leden dezer vergadering, maar er bestaat verschil over de wijze om het doel te bereiken. Zou het niet mogelijk wezen dat de Regering, in welker boezem reeds een van deze lijnen — wij hebben het vernomen uit de rede van den Minister van Oorlog — voorstanders heeft gevonden, de Regering, welke zich door een nader onderzoek harer ingenieurs overtuigd heeft, dat toch waarlijk onder de mannen der kunst geene unanimité bestaat over de lijn zoo als zij is voorgesteld; de Regering, die prijs moet stellen op eene voordeelige exploitatie en zich niet kan ontveinzen dat zij groote zwaarigheid zal hebben om, zoo als het denkbeeld er van in de Memorie van Beantwoording blz. 30 is uitgedrukt, te Maarsbergen een Nederlandsch Mechelen te scheppen, dat dit enorme kosten zou veroorzaken en dat de exploitatie der lijn van beide zijden noodwendig zeer veel tijdverlies zal te weeg brengen, zoodat het bijna niet mogelijk zal zijn geschikte uren van aankomst en vertrek te bepalen — zou het niet mogelijk zijn, vraag ik, dat de Regering, die spoedig geroepen zal zijn haar gevoelen over de verschillende amendementen uit te brengen, onze gedachten bepaalde op de eene of andere der lijnen, waarbij Utrecht tot middelpunt werd genomen? Ik ontveins mijne voorkeur niet. Die voorkeur is, behoudens betere voorlichting, voor het amendement van de heeren Elout en Delprat. Maar ik ben zoo verre van eene specialiteit in dezen te zijn, dat ik niet mag verwachten dat mijne voorkeur op deze Vergadering invloed zou kunnen uitoefenen. Die voorkeur is voornamelijk gegrond op het handelsbelang van onze groote koopsteden en op het zooveel mogelijk centrale van deze lijn, terwijl daarmede tevens gepaard gaat dat de rivierovergangen, die toch altijd moeilijk zijn, door dit voorstel tot een *minimum* worden gebragt. Er is geen ander voorstel dat minder overgang vereischt dan dit. Maar ik waag het niet, verder op dit punt aan te dringen. Ik heb slechts de vrijheid genomen mijn denkbeeld aan de Regering en aan de Kamer in overweging te geven, in de hoop dat het mogelijk zou zijn, omtrent deze uiteenloopende amendementen tot eene meerderheid door gemeen overleg te geraken.

De heer van Asch van Wijck: Het punt dat wij thans behandelen, komt mij voor te behooren tot het belangrijkste en tevens tot het moeilijkste gedeelte van dit artikel van het wetsontwerp. Belangrijk, omdat bij de goede keuze van het aansluitingspunt tusschen het noorden en zuiden meer dan bij de rigting van de overige lijnen niet deze of gene locale belangen, maar de belangen van het gansche land meer regtsreeks betrokken zijn. Moeijelijk, omdat daarbij moet worden acht gegeven op veelsoortige belangen van hoog gewigt, die met elkander schijnen te strijden, doch welke zooveel mogelijk met elkander in overeenstemming moeten worden gebragt. Wij hebben niet alleen te letten op de belangen van de binnenlandsche communicatie, niet alleen op de belangen van den handel, voor zooveel de verbinding van onze groote koopsteden met het buitenland betreft, welk een en ander bij de keuze der rigting van de overige lijnen in het oog moest gehouden worden, wij hebben bovendien hier meer bepaaldelijk te letten op de belangen van 's lands verdediging en op de belangen van den waterstaat. Waar zoovele belangen van verschillende aard in het spel zijn, kan het wel geene bevreemding wekken dat er groot verschil van gevoelen bestaat. Behalve het voorstel van de Regering hebben wij reeds vijf amendementen, welke ieder hetzij een verschillend punt van uitgang, hetzij een verschillend punt van rivierovergang aanwijzen. Van die vijf voorstellen zijn er drie, die hetzelfde punt van uitgang of van aansluiting met den Rhijnspoorweg, doch eene verschillende rigting en dien ten gevolge een verschillend punt van overgang over de rivieren aannemen. Het zijn de amendementen van de afgevaardigden uit Gorinchem en 's Hage, uit Amersfoort en uit Tiel.

Twee zijn er die hetzelfde punt van overgang over eene onzer rivieren aangeven, maar een verschillend punt van uitgang kiezen en daardoor ook een verschillend punt van overgang over de andere rivier aanwijzen. Het zijn de amendementen van de geachte afgevaardigden uit Delft en 's Gravenhage en van die uit Gorkum en 's Gravenhage. Het amendement van het geachte lid uit Nijmegen dient eigenlijk alleen voor het geval, dat het amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot aangenomen mogt worden. Hieruit blijkt dus reeds dat bij de keuze van het uitgangspunt, door die leden aangewezen, de noodzakelijkheid geboren wordt van een tweede aansluitingspunt. Wel is waar wordt dit door die leden zelven niet direct voorgesteld; waarom begrijp ik niet. Wan-

neer wij hun amendement op zich zelf beschouwen, zoo als het daar ligt, zou er slechts één aansluitingspunt zijn, en wel te Gouda, in het westen des Rijks, maar uit de toelichting tot het amendement is gebleken, dat, ook naar het gevoelen van die beide leden, het onmiddellijk gevolg van de aanneming van hun voorstel moet zijn de lijn 's Bosch-Arnhem, en dat dus het amendement van het geachte lid uit Nijmegen met het hunne in dadelijk verband staat. Ik wensch over dat voorstel een enkel woord te zeggen.

Ik behoef nauwelijks op te merken dat wij, door dat voorstel aan te nemen, op nieuw zouden vervallen in dezelfde bezwaren, die tegen het vorige spoorwegplan zijn in het midden gebragt en een grond tot bestrijding hebben opgeleverd; dat daardoor, gelijk reeds door den vorigen spreker is opgemerkt, aan het voorstel der Regering eene aanzienlijke uitbreiding wordt gegeven, en dat de kosten, die daardoor op den Staat worden gelegd, zeer belangrijk zullen worden vermeerderd. Ik betwijfel, of dit den bijval der Vergadering erlangen zal.

Ik mag dan ook mijne bevreemding niet verbergen, dat een voorstel, waarvan dat alles het onvermijdelijk gevolg moet zijn, mede is uitgegaan van den geachten afgevaardigde uit Delft, die in zijne belangrijke rede van 7 November ll. zich verklaard heeft een voorstander van een gematigd, beperkt systeem, van hoofd- of stamlijnen, en die, in verband met dat gevoelen, bij de behandeling van het wetsontwerp ter bekrachtiging der concessien van de noorder- en zuiderspoorwegen, mede-onderteekenaar is geweest van een amendement, waarbij slechts één overgangspunt over de rivieren voorgesteld werd, en die ook nog onlangs bij zijne rede, den 17den dezer gehouden, tegen overgrooten uitgaven uit 's Rijks schatkist scheen op te zien. Bij het amendement, waarvan de geachte afgevaardigde destijds onderteekenaar was, werd hetzelfde punt van aansluiting aan den Rhijnspoorweg gekozen, dat wij nu terugvinden in drie van de vijf voorgestelde amendementen. Mag ik nu daaruit niet deze gevolgtrekking afleiden, dat allen, die slechts één rivierovergang wenschen aangenomen te zien, zoolang zij bij die meening volharden, ook overeenstemmen in het gevoelen dat het punt van aansluiting dan ook daar ter plaatse behoort te zijn, en dat daardoor de verschillende belangen, ik zeg niet alle volkomen bevredigd, maar toch zooveel mogelijk met elkander in overeenstemming gebragt zullen zijn?

Ik bragt daar zoo even in herinnering de redevoering, door den geachten afgevaardigde uit Delft den 7den November gehouden. Ik noemde die rede belangrijk, en inderdaad zij is belangrijk en op zich zelve en ook bepaaldelijk met het oog op dit amendement.

Gij zult u herinneren, dat de geachte spreker bij die rede slechts hoofdlijnen verlangde: de regte lijn boven de slingerende rigting verdedigde en het belang betoogde van een goed gekozen centrum. Hij zeide voorbeelden te kunnen aanhalen van de nadeelen, die aan slinging van de lijnen verbonden zijn, en meende dat de Regering het beginsel van regte lijnen tot geen prijs ten behoeve van kleine locale aanspraken mogt verzaken. Uit dit tweeledig oogenpunt verklaarde hij, dat de rigting, die toen werd voorgesteld, hem in geen deele bevredigen kon. Als ik ons land vergelijk, zeide hij, met het menschelijk ligchaam, dan zou ik zeggen dat het hart niet op de regte plaats zit en dat de slagaderen veel te veel kronkelingen maken. De slingerende lijnen, zeide hij, worden systematisch verkozen boven de regte. Hij wraakte het gezag van iemand, dien men noemde den »bekenden Perdonnet,» uit wiens werken de Regering passages had aangehaald; een schrijver, zoo als hij zeide, die bij de Regering in hooge achting scheen te staan. Tegen dat gezag stelde de spreker het gezag over van den chef de division bij het ministerie van openbare werken te Parijs, den heer Audiganne, die een werk geschreven heeft getiteld: »Les chemins de fer aujourd'hui et dans cent ans.» Die schrijver betoogde het verkieslijke van de regte lijn boven de slingerende rigting en scheen op dien grond bij den geachten afgevaardigde in zeer hooge achting te staan. Wat het middelpunt betreft, was de spreker van oordeel, dat de toenmalige Regering dat zocht waar het niet ligt, namelijk te Arnhem, aan het uiteinde van het land.

En tot zijne slotsom komende, zeide de spreker: »Als ik nu kom tot mijne slotsom, dan zou ik wenschen: eene korte verbindingslijn van Rheine met Harlingen, eene korte verbindingslijn van Rheine met Utrecht en van de Limburgsche lijn eene verbindingslijn over 's Hertagenbosch met Utrecht en eene verbindingslijn met Vlissingen, en eindelijk eene lijn van Harlingen naar Hannover.

» Als men zich daartoe bepaalde en dat gematigde, beperkte systeem krachtig voortzette, dan zou ik gelooven dat langs dien weg het algemeen belang des lands beter zou worden bereikt, dan langs de slingerpaden, die de voorgestelde rigtingen kenmerken. Men zou dan wel minder doen dan ons thans wordt voorgesteld en niet alles op eens tot stand brengen, maar men zou een stelsel hebben dat zich van lieverlede kon ontwikkelen, en dat acht ik eene eerste

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

noodzakelijkheid bij het vestigen van een spoorwegnet. Door alle lijnen op eens door alle streken van het land aan te leggen, bereidt men zich de grootste misrekeningen en onberekenbare schade."

Geheel in overeenstemming met dat gevoelen was het amendement, toen mede door den geachten spreker voorgedragen. Maar is dit ook het geval met het amendement, dat thans door hem wordt voorgesteld? Sedert den laatsten tijd schijnt in de denkwijze van dien geachten spreker wel eenige verandering te zijn gekomen. In plaats van te Utrecht, wil hij nu het aansluitingspunt te Gouda gevestigd hebben. Maar nu wensch ik hem te vragen: zit nu het hart op de rechte plaats? Is Gouda het hart van het land? Of zoekt hij het juiste midden thans met de vorige Regering te Arnhem? Want wordt zijn amendement aangenomen, dan is, zoo als ik reeds heb opgemerkt, de aanleg van eene lijn van 's Hertogenbosch naar Arnhem onvermijdelijk. En waarin bestaat dan het verschil tusschen dit plan en het plan der vorige Regering, hetwelk juist uit hoofde van de rigtingen en van het middenpunt in den geachten spreker zulk een krachtigen bestrijder gevonden heeft? Alleen daarin, dat men nu in plaats van uit Rotterdam naar 's Hertogenbosch, van Gouda over Gorinchem naar 's Hertogenbosch zal gaan. En dit verschil is toch waarlijk niet groot. En nu de kronkelende rigting waartegen de geachte spreker zich zoo sterk verklaarde. Gij zult u herinneren, Mijne Heeren, dat de geachte spreker bij die gelegenheid eene reis liet maken door een Harlinger, dien de geachte afgevaardigde uit Arnhem genoemd heeft een koppige Fries, voor wien wij geene spoorwegen maakten. Die Harlinger moest naar Vlissingen. Om daar te komen zou hij — zoo werd het door den geachten spreker voorgedragen — volgens het vorige plan, eerst moeten gaan oostelijk naar Groningen, dan zuidwaarts naar Zwolle, weder zuidwestwaarts naar Arnhem, dan noordwaarts naar Utrecht, vervolgens meer zuidwestwaarts naar Rotterdam, om over Dordrecht en Roosendaal, altijd en zigzag te Vlissingen aan te komen. »Is dit nu ernst" vroeg de geachte spreker, »kan men een voorstel doen, waarvoor het gevolg is dat men zulk een omweg moet volgen door al die provincien, in de meest slingerende rigting? Daarmede gaat het voordeel van spoedig en goedkoop vervoer geheel verloren." Wanneer die Harlinger nu op reis gaat, zal hij ten gevolge van het voorstel der Regering, waarin de lijn van Leeuwarden naar Meppel is opgenomen en indien ook de geconcessioneerde weg van Zwolle naar Utrecht tot stand mogt komen, in het noorden des Rijks zijne reis aanmerkelijk bekort zien. Maar of hij, indien het amendement van den geachten spreker wordt aangenomen, in het zuiden van betere conditie worden zal, durf ik eenigzins betwijfelen. Ik geloof niet dat die Harlinger, die in den afgevaardigde uit Delft toen ter tijd een warm verdediger van zijne belangen heeft aangetroffen, hem bijzonder erkentelijk zal zijn, indien hij hem nu, in plaats van over Rotterdam, Dort en Roosendaal, over Gouda, Gorinchem en Breda naar Vlissingen laat reizen. Het komt mij voor dat die persoon, dien men noemt »den bekenden Perdonnet," bij den geachten spreker sinds dien tijd wel eenigzins meer in aanzien gekomen is. Hoe het nu met het gezag van Audiganne gesteld is, durf ik niet met zekerheid zeggen. Wel is waar heeft ook nog onlangs de geachte spreker zich beroepen op het gezag van dien man, dien hij zegt dat in deze zaak eene rijke ondervinding heeft opgedaan, en zijn gevoelen ontvouwd heeft in een werk dat de aandacht alleziens waardig is; maar toen gold het de bestrijding van het voorstel der Regering om staatspoorwegen aan te leggen en de verdediging van het stelsel van den aanleg door particuliere maatschappijen. Voor zooveel echter het systeem van de rechte lijn betreft, zou ik vermoeden, dat het gezag van dien man bij den geachten spreker eenigzins was gedaald. Maar neen! ik vergis mij; dat gezag wordt in één opzigt gehandhaafd, want in het amendement wordt tevens voorgesteld eene lijn van 's Gravenhage naar Gouda ten gevolge waarvan de meeste directe verbinding langs eene rechte lijn zal worden daargesteld tusschen 's Gravenhage en 's Hertogenbosch.

Ik acht, Mijnheer de Voorzitter, het belang van de residentie in het geheel niet gering, maar ik meen toch dat er ook op andere belangen moet worden gelet. Ik geloof ook niet dat de belangen der geheele provincie Zuidholland worden opgelost in de belangen der residentie alleen. Niet zonder verbazing heb ik den geachten spreker tot aanprijzing van zijn amendement hooren aanvoeren, dat door het aannemen van zijn amendement eene daad van regtvaardigheid jegens de provincie Zuidholland zou worden gepleegd, die zulk een aanzienlijk deel zal moeten dragen in hetgeen tot den aanleg van staatspoorwegen zal worden besteed, en daaruit, zoo zijn voorstel niet wierd aangenomen, weinig of niets ontvangen zou. De geachte spreker plaatst zich hierdoor mijns inziens op een ongelukkig terrein: zijne bewering zelve is onjuist. Of vinden

wij in het regeringsvoorstel niet de lijn Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk? Liggen Rotterdam en Dordrecht niet in de provincie Zuidholland?

Nu strekt het amendement van den geachten spreker om de lijn weg te laten en in de plaats daarvan eene lijn van Gouda naar Gorcum te stellen. Het geldt dus slechts eene verplaatsing van de lijn in de provincie Zuidholland. De belangen der provincie, uit dit oogpunt, zijn er alzoo niet bij betrokken. De geachte spreker noemde de geheele provincie Zuidholland, maar uit zijn gansche betoog scheen het mij toe door te stralen, dat hij, de provincie Zuidholland noemende, meer bepaaldelijk op het oog had de stad 's Gravenhage, wier belangen hij wenschte te bevorderen. Nu hij zich op dat ongelukkig terrein geplaatst heeft, zou ik hem kunnen doen opmerken, dat, indien zijn voorstel mogt worden aangenomen, het gevolg daarvan zou zijn, dat van al de schatten die uit 's Rijks schatkist tot den aanleg van staatspoorwegen zullen worden besteed, van alle provincien des Rijks, het alleen zal zijn de provincie Utrecht, die niets hoegenaamd zou ontvangen, en toch ook die provincie draagt niet onaanzienlijk in de algemeene lasten bij. Maar ik neem dit een ongelukkig terrein, waarop wij ons niet behooren te plaatsen, en hetwelk ik voor een oogenblik alleen daarom bestreden heb, om den geachten spreker in overweging te geven, of het niet beter zoude zijn bij onze beschouwingen dat terrein te verlaten. Ik herinner mij de ernstige waarschuwing die wij van hem in diezelfde zitting van 7 November hebben ontvangen. Hij zeide: »Het geldt hier, Mijne Heeren, een groot algemeen nationaal belang. Het mag hier de vraag niet wezen: wat is wenschelijk voor deze of gene localiteit? Het is alleen de vraag, wat vordert het algemeen landsbelang? Wanneer geene beraadslagingen uit dit oogpunt worden gevoerd, dan kunnen zij goede, heilzame vruchten opleveren. Maar als die beraadslagingen mogten af dalen tot allerlei kleine, locale, bijzondere begeerten; als zij konden verzinken in hetgeen de Franschen met een juist woord noemen *le patriotisme du clocher*; als wij mogten ontwaren dat zich uit sommige oorden of plaatsen afgunst openbaart tegen andere; dat men aan anderen niet gunt, wat men voor zich zelven al of niet denkt te verkrijgen, — als die noodlottige geest onze debatten kenmerkt, dan zullen die beraadslagingen wel minachting voor den parlementairen regeringsvorm kunnen opwekken, maar zij zullen tot geene wezenlijke uitkomsten, tot geen goed einde in het nationaal belang kunnen leiden."

De geachte voorstellers van het amendement meenen, dat door de voorgestelde lijn van Gouda naar Gorcum niet slechts de belangen van de residentie, maar evenzeer die van de twee groote koopsteden des Rijks zullen worden gebaat. Die belangen zullen dan te Gouda eendragtelijk ineensmelten. Te Gorcum, zegt de geachte spreker, is het punt van ralliement van Noord- en Zuidholland. Ik wil dit eens aannemen, maar daaruit kan, dunkt mij, moeilijk volgen, dat Noord- en Zuidholland, om op dat punt van ralliement te komen, zich nog vooraf zouden moeten rallieren te Gouda. Volgens dat voorstel toch zou het eigenlijke punt van ralliement zijn Gouda en niet Gorcum; het voorstel verplaatst dus het eigenlijke punt van zamenkomst van die twee provincien. Dat argument, door den geachten spreker uit Delft gebezigd tot aanprijzing van het amendement, houdt dunkt mij de dadelijke veroordeeling van het voorstel in.

Niet gelukkiger schijnt mij het beroep op het adres van de kamer van koophandel van Amsterdam van 14 Julij 1859, waarbij die kamer zou hebben verklaard, dat door eene rigting over Gorcum naar 's Hertogenbosch haar wensch bevredigd zou zijn. De geachte spreker kan toch in ernst niet meenen, dat het geheel onverschillig zou zijn voor Amsterdam langs welken weg het te Gorcum komt. Die spreker kan niet in ernst meenen, dat bij het aangehaalde adres aan eene verbinding is gedacht, gelijk hier wordt voorgesteld; evenmin als het hem ernst kan wezen met de bewering, dat door de lijn van Gouda naar Gorcum geheel Noordholland zijn natuurlijke weg naar het zuiden behouden zou, die, bedrieg ik mij niet, loopt over Vianen en Gorcum. Het is dan ook die weg, welke in het adres, waarvan de spreker gewag heeft gemaakt, wordt genoemd; maar van eene verbinding over Gouda naar Gorcum wordt in dat adres met geen enkel woord gesproken. Al wat in dit opzigt door den geachten spreker is aangevoerd, kan niet strekken tot aanprijzing van zijn voorstel. Wel beweert hij, en hij wordt daarin door zijn geachten mede-voorsteller uit 's Hage ondersteund, dat door de door hem voorgestelde rigting de belangen van de twee groote steden van ons Rijk evenzeer zullen worden bevorderd; doch ik vermoen dit te mogen betwijfelen. Wat althans Amsterdam en Noordholland betreft, veroorloof ik mij den spreker te herinneren hetgeen door hem zelven, altijd in die zitting van 7 November, te dien aanzien gezegd is bij de behandeling van het toen voorgedragen spoorwegplan, hetgeen

LXIII. Aanleg van spoorwegen voor rekening van den Staat. (Beraadslaging over de artikelen.)

inderdaad op dit punt niet te veel verschilt van hetgeen thans wordt voorgesteld.

„In de eerste plaats” zeide hij, „wordt door die keuze van het centrum en de verdere rigting het grootste agglomeraat van bevolking in het land, Amsterdam en het daarachter gelegen Noordholland, geïsoleerd. Ik beaam al wat ten aanzien van dien geïsoleerden toestand van Amsterdam in de Amsterdamsche adressen wordt gezegd. Amsterdam heeft regt zich te beklagen over den toestand waarin het door dit voorstel wordt gebracht. Daarvoor mogen en moeten wij de oogen niet sluiten.” En dat gevoelen stemt volkomen overeen met hetgeen wij vinden in het adres van de kamer van koophandel van Amsterdam van 18 Augustus 1858; en in al de adressen door dat collegie aan deze Kamer ingediend, vindt men altijd hetzelfde terug. Daar verklaart die kamer: „Iedere verbinding bewezen Utrecht zou onze stad in eene geïsoleerde stelling plaatsen, welker noodlottige gevolgen zich maar al te zeer zouden doen gevoelen.” Hoe nu de geachte afgevaardigde uit Delft beweren kan, dat door het aansluitingspunt te Gouda te plaatsen, aan de belangen van Amsterdam zal worden voldaan, en hoe hij dit beweren kan staven door een beroep op het gevoelen van de kamer van koophandel te Amsterdam, verklaar ik niet te begrijpen.

Hij heeft dan ook zelf dat bezwaar gevoeld en om dit op te heffen, over eene *coupure* gesproken van Breukelen naar Woerden, als staande in dadelijk verband met zijn amendement. Vooreerst geloof ik niet dat door die *coupure* veel zal worden gewonnen; de omweg blijft ook dan nog belangrijk, en Amsterdam wordt op eene kunstmatige wijze verwijderd van dat punt van ralliement, hetwelk volgens den geachten spreker te Gorkum gelegen is. Maar ten andere moet ik opmerken, dat naar het gevoelen van den geachten spreker zelven die lijn van Gouda op Gorkum, om bruikbaar te zijn, de noodzakelijkheid zal medebrengen van den aanleg van nog weder eene nieuwe lijn, ja, dat het voorstel eigenlijk daarop steunt. Indien nu de Rhijnspoorweg-maatschappij die *coupure* niet maakt, zal dan de Staat dit doen? Dat ligt, geloof ik, niet in de bedoeling. Bij het vaststellen van de rigting der lijnen bij deze wet, geloof ik niet dat men uitgaat van de veronderstelling der mogelijkheid, dat voor deze of gene lijn wel concessie zal worden aangevraagd, en dat men op die veronderstelling zou moeten voortbouwen. Integendeel geloof ik dat wij de keuze der rigting moeten bepalen naar en in verband brengen met de reeds bestaande spoorwegen en met die, waarvoor reeds concessie is verleend en waarvan men vertrouwen mag dat zij tot stand kunnen komen. Ook uit dat oogpunt heb ik bezwaar tegen dit amendement. Er is toch — en dit wordt door den geachten afgevaardigde uit Delft geheel uit het oog verloren — concessie verleend voor eene lijn van 's Gravenhage over Leiden naar Woerden. Ik beoordeel deze zaak niet, ik wil alleen het feit constateren, dat die concessie is verleend. Zal men nu bij het bestaan dier concessie nog van staatswege eene lijn gaan aanleggen van 's Gravenhage naar Gouda, nu men zich bij het aanleggen van staatsspoorwegen slechts tot het hoogst noodzakelijke wil bepalen? Men zegt: de verleende concessie verbiedt dit niet, want daarbij is alleen bepaald dat geene andere concessie zou worden verleend, maar een staatsspoorweg is bij die concessie niet uitgesloten. Ik geloof, dat bij een weinig bedaard nadenken het eerlijk gemoed van den geachten spreker zelf die opvatting wraken zal. Maar aangenomen zij ware juist, aangenomen zelfs dat die beuichte voorwaarde van uitsluiting in die concessie niet wierd gevonden, dat dus niets hoegenaamd den aanleg van eene lijn van 's Hage naar Gouda in den weg stond, zou ook dan zelfs, vraag ik, bij het feitelijk bestaan van die verleende concessie, de aanleg van een staatsspoorweg van 's Gravenhage naar Gouda wel in ernstige aanmerking kunnen komen?.....

De **Voorzitter**: Zou de geachte spreker kunnen goedvinden, om de bijzonderheden, welke hij wenscht mede te deelen over deze lijn, uit te stellen tot dat het daartoe betrekkelijke volgende amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot aan de orde zal zijn?

De heer **van Asch van Wijck**: Ik meende dat ook dat amendement met het thans behandelde in verband stond. Doch ik heb nog slechts weinige woorden te zeggen. Ik wenschte te vragen of, nu de Hollandsche spoorweg met den Rhijnspoorweg te Woerden zal verbonden worden, het wel aannemelijk kan worden g acht, bepaaldelijk ook in het belang der residentie, het uitgangspunt van de zuiderlijn te plaatsen te Gouda, en of dan in elk geval Woerden niet te verkiezen zou zijn.

Wat nu Rotterdam betreft, komt het mij voor, dat eene verandering van de lijn over Dordrecht, den Moerdijk, naar Breda,

door eene lijn over Gouda, Gorinchem, naar Breda, aan Rotterdam niet zeer welgevallig zijn kan.

Indien de omweg over Utrecht voor Rotterdam werkelijk zoo bezwarend is als beweerd wordt, dan zou ik voor de belangen van Rotterdam meer aannemelijk achten het denkbeeld door de geachte voorstellers van het amendement van eene rigting over Vianen naar Gorinchem aangegeven, om namelijk Rotterdam regtstreeks met Gorinchem in verbinding te brengen. Mogt dan de door die leden voorgestelde rigting der lijn Utrecht-Gorinchem-'s Hertogenbosch aan geen overwegend bezwaar van anderen en bepaaldelijk van waterbouwkundigen aard onderhevig zijn, dan zou Gorinchem blijven hetgeen het volgens het oordeel van den geachten spreker uit Delft is, het punt van ralliement van Noord- en Zuidholland, en voor de belangen der twee groote koopsteden van ons Rijk zou in dat geval, dunkt mij, beter en doelmatiger zijn gezorgd dan door de nu voorgestelde lijn Gouda-Gorinchem.

De **Voorzitter**: Mijne Heeren, reeds eenigen tijd geleden zijn door de Commissien van Rapporteurs de eindverslagen uitgebragt betreffende het voorstel van eenige leden tot het houden eener enquête naar den toestand van de Maas, betreffende het wetsontwerp tot verhooging van hoofdstuk X der Staatsbegrooting voor 1860, en betreffende het wetsontwerp aangaande de nieuwe regterlijke inrigting. Ik stel u thans voor de dagen te bepalen waarop de beraadslagingen over die onderwerpen zullen plaats hebben. En dan stel ik in de eerste plaats voor om onmiddellijk na afloop van het wetsontwerp, dat ons thans bezig houdt, in behandeling te nemen het voorstel tot het houden eener enquête naar den toestand van de Maas.

De heer **Storm van 's Gravesande**: Mijnheer de Voorzitter, ik zou in overweging willen geven om eerst te behandelen het wetsontwerp tot verhooging van hoofdstuk X. Dat is eene zaak die sedert lang hangende is. Zij is reeds in behandeling geweest den vorigen keer dat wij hier waren en, zoo wij ze nu niet afdoen, dan vrees ik dat er misschien niets van zou komen, en er is, dunkt mij, geene gegronde reden, waarom wij dit wetsontwerp niet zouden behandelen vóór de enquête omtrent de Maas.

De heer **Strens**: Ik wensch alleen te zeggen dat het voorstel van den geachten Voorzitter eigenlijk niet in strijd is met het verlangen van den heer Storm, omdat ik geloof dat de beraadslaging over de enquête niet lang kan ophouden en in één dag moet afloopen. En nu zou het aan de voorstellers der enquête zeer aangenaam zijn, indien hun voorstel behandeld wierd onmiddellijk na afloop der tegenwoordige werkzaamheden, omdat een der voorstellers — niet ik — niet langer in de residentie kan blijven. Zoo nu de Minister van Binnenlandsche Zaken ook verlangde dat de zaak wierd afgedaan, dan zou ik verzoeken, dat het voorstel des Voorzitters wierd aangenomen.

De beraadslaging wordt gesloten en het voorstel van den Voorzitter „om het voorstel tot het houden eener enquête naar den toestand van de Maas te behandelen onmiddellijk na afloop van de behandeling van het wetsontwerp betreffende de spoorwegen,” zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd.

De **Voorzitter**: Ik stel alsnu voor om het wetsontwerp tot verhooging van hoofdstuk X der Staatsbegrooting van 1860 aan de orde te stellen onmiddellijk na afloop der behandeling van de enquête betreffende den toestand der Maas.

Dienovereenkomstig wordt besloten.

De **Voorzitter**: Eindelijk stel ik voor om de behandeling van het wetsontwerp, houdende eene nieuwe regterlijke inrigting, aan de orde te stellen na afloop der behandeling van het wetsontwerp tot verhooging van hoofdstuk X der Staatsbegrooting van 1860.

De heeren van Hoëvell en Thorbecke vragen het woord.

De **Voorzitter**: Ik geef het woord aan den heer van Hoëvell en daarna aan den heer Thorbecke.

De heer **van Hoëvell**: Mijnheer de Voorzitter, ik wenschte wel in overweging te geven of het niet raadzaam zou zijn, de behandeling van dit wetsontwerp te verschuiven tot in de volgende zitting. Het onderwerp, dat ons thans bezig houdt, zal nog eenigen tijd duren. Daarbij komt dat, wanneer dit wetsontwerp alsmede de overige thans aan de orde gestelde werkzaamheden zullen zijn afgeloopen, alsdan, naar ik vernomen heb, meer dan één lid in de onmogelijkheid zal zijn om langer de vergadering bij te wonen. Ik veronderstel dat de Minister van Justitie er juist hoogen prijs op stellen

EERSTE ZITTING. — 21 JULIJ.

Regeling van werkzaamheden.

zal, dat zijn wets-ontwerp in eene zoo talrijk mogelijke vergadering worde behandeld. Het onderwerp is van het uiterste gewigt. Het zal, wordt het aangenomen, eene organisatie daarstellen voor zeer langen tijd. Het is dus wenschelijk dat deze zaak met kalmte en met den noodigen tijd voor oogen kunne worden onderzocht. Ik vrees dat wanneer men nu die discussie begint, de zucht en die kalmte, ik zeg niet om af te doen, maar om behoorlijk af te doen, zal staan tegenover het verlangen om huiswaarts te keeren. Ik geloof dat er ook niets bij verloren wordt, indien de Minister van Justitie zorgt dat wij dadelijk bij de opening van de nieuwe zitting het wets-ontwerp op nieuw ontvangen; dat kan dan het eerste onderwerp onzer werkzaamheden in de sectien zijn; er zal dadelijk een eindverslag over kunnen worden uitgebragt en in allen gevalle kan dat wets-ontwerp in eene nieuwe zitting behandeld worden, onmiddellijk nadat de begrotingswetten in de sectien onderzocht zijn; terwijl men gewoonlijk in dien tusschentijd huiswaarts keert. Ik wensch om al deze redenen aan de Kamer in overweging te geven, de behandeling van dat wets-ontwerp tot dien tijd te verschuiven en vooreerst niet aan de orde te stellen.

De heer **Thorbecke**: Mijnheer de Voorzitter, ik zie van het woord af.

De heer **Godefroi**, Minister van Justitie: Mijnheer de Voorzitter, het antwoord dat ik den geachten afgevaardigde uit Almelo te geven heb, zal de Kamer kunnen bevredigen. Ik heb mij gehaast, het ontwerp eener regterlijke organisatie aan te bieden. Ik ben de Kamer erkentelijk voor den spoed, waarmede van haren kant het Voorloopig Verslag werd opgemaakt. Ik heb mij beijverd dat verslag in betrekkelijk korten tijd te beantwoorden. De zaak is nu in staat van wijzen. Voor mij bestaan geene redenen om uitstel te vragen of uitstel te ondersteunen. Ik moet dus de beslissing der vraag, of er redenen van overwegenden aard harerzijds bestaan om de behandeling der wet uit te stellen, aan de Kamer overlaten.

Men doet mij opmerken, Mijnheer de Voorzitter, dat in allen gevalle niet tot uitstel tot de volgende zitting, maar tot een nader te bepalen tijdstip zal moeten worden besloten. Mij dunkt, dit ligt ook in de bedoeling van den geachten afgevaardigde uit Almelo. Ik wil hier alleen nog bijvoegen, dat hoezeer ik van mijnen kant geheel bereid ben tot de discussie over te gaan, het mij echter hoogst onaangenaam zou zijn, indien de beraadslaging over eene zoo gewigtige wet zou plaats hebben met eene betrekkelijk minder voltallige Kamer. Moest dit het gevolg zijn van het laten voortgaan der beraadslaging, ik zou het zeer betreuren. Ik herhaal nog eens, ik ben gereed tot de discussie; voor mij bestaan geene redenen om uitstel te vragen of te ondersteunen. De Kamer beslisse.

De heer **Sloet tot Oldhuis**: Ik vraag het woord niet over de zaak, maar naar aanleiding van deze discussie. Wanneer de beslissing der Kamer mogt zijn, dat de regterlijke organisatie, die in staat van wijzen is, niet in behandeling wierd genomen, dan zou ik van mijne zijde toch meenen dat mijn voorstel van wet tot afkoopbaarheid der tienden regtmatige aanspraak mag maken om alsnog behandeld te worden. Ik weet het, Mijne Heeren, dat het Voorloopig Verslag over dat wets-voorstel nog niet ingekomen is; het is buiten mijne schuld, maar het zal, naar ik onderrigt ben, heden avond ter perse kunnen gaan, en ik maak mij sterk om dat verslag binnen 24 uren te beantwoorden, zoodat alsdan onmiddellijk voor het Eindverslag kan worden gezorgd.

Wat nu het afbreken dezer zitting betreft, Mijne Heeren, laten wij niet vergeten, dat wij een lang reces genoten hebben, dat er nog veel tijd overschiet tusschen dit oogenblik en de aanstaande zitting. Ofschoon de behandeling van ieder onderwerp natuurlijk gerekt kan worden, komt het mij voor, dat de behandeling van mijn wetsvoorstel in betrekkelijk zeer korten tijd kan afloopen, want het betreft alleen twee vragen: of tegen den penning 20, dan wel tegen den penning 25 zal afgekocht worden, en of de maatstaf van 15 jaren, dan wel van 30 jaren zal genomen worden.

Mijne Heeren, ik ben nog dankbaar voor de groote meerderheid, die de prise en consideration van mijn voorstel bekomen heeft. Het was toen aan geen der leden onbekend dat ik deze Vergadering zou verlaten. En wanneer men dit wetsvoorstel, bij al den

tijd, die ons nog overschiet, niet in behandeling zou willen brengen, ik geloof, dat men mij dan op eene onregtvaardige wijze zou behandelen en de Kamer met zich zelve in strijd zoude zijn. Ik laat dit in het midden. Maar dan zou voorzeker op die wijze aan den geheelen landbouw in Nederland eene groote ondienst worden gedaan, wat ik diep zou beklagen. Ik hoop daarom dat, voor het geval dat de regterlijke organisatie niet meer in discussie zal komen, dit toch niet dat gevolg zal hebben, dat ook mijn voorstel buiten discussie zou blijven. Zoo veel haast om de residentie te verlaten, kan ik bij de heeren niet veronderstellen en op die wijze zou men het voorstel dooden zonder stemming, wat toch niemand zal willen.

De **Voorzitter**: Ik heb voorgesteld, den dag der beraadslaging over de regterlijke organisatie te bepalen na den afloop van het wets-ontwerp tot wijziging van hoofdstuk X. De heer van Hoëvell heeft echter voorgesteld, om den dag der beraadslaging over dat onderwerp nader te bepalen. Thans zal ik mijn voorstel in stemming brengen. Mogt dit verworpen worden, dan zal de Kamer beslist hebben, dat de dag der beraadslaging over de regterlijke organisatie nader bepaald zal worden.

Het voorstel van den Voorzitter, strekkende om het wets-ontwerp betrekkelijk eene nieuwe regterlijke inrigting aan de orde te stellen na de behandeling van de wets-voordragt tot verhooging van hoofdstuk X der Staatsbegroting voor 1860, wordt daarop aan eene hoofdelijke stemming onderworpen en met 37 tegen 30 verworpen.

Voor hebben gestemd de heeren: Tutein Nolthenius, Oomen, de Poorter, Westerhoff, Betz, Bots, Kien, Storm van 's Gravesande, ter Bruggen Hugenholtz, van Foreest, van Goltstein, Dirks, van Nispen van Sevenaer, Begram, Hengst, van Eck, van Voorthuysen, Beens, Slicher van Domburg, Wybenga, Elout van Soeterwoude, de Brauw, Poolman, Sloet tot Oldhuis, van Henkelom, Delprat, Gevers Deynoot, Hoekwater, van Heiden Reinestein en de Voorzitter.

Tegen hebben gestemd de heeren: Zylker, van Franck, van Bosse, Duymaer van Twist, van der Poel, van Wintershoven, Jespers, Kingma, Wichers, Thorbecke, Mensonides, Idzerda, de Kempenaer, de Lom de Berg, Heemskerk Az., Anemaet, de Bieberstein, Luyben, van Asch van Wijck, Meeussen, van Lynden, Mackay, Dullert, Strens, van Diggelen, van der Linden, Heemskerk Bz., Dommer van Poldersveldt, Reinders, van Zuylen van Nyevelt, Wintgens, Hoynck van Papendrecht, van der Veen, Lycklama à Nijeholt, van Hoëvell, Meylink en Schimmelpenninck.

Bij deze stemming waren afwezig de heeren: de Raadt, Tacts van Amerongen, Hoffman, Olivier en Poortman.

De Commissie, in wier handen gesteld is de Algemeene Rekening van staatsinkomsten over 1856 en eenige andere rekeningen, brengt bij monde van den heer **Elout van Soeterwoude** verslag uit.

Dit verslag zal gedrukt en rondgedeeld en over de conclusie nader worden beslist. [Zie het verslag in de *Bijlagen*.]

De Commissie, belast met het onderzoek van het Verslag der muntwerkzaamheden over 1859, brengt bij monde van den heer **Dirks** verslag uit.

Dit verslag zal gedrukt en rondgedeeld en over de conclusie nader worden beslist. [Zie het verslag in de *Bijlagen*.]

De Commissie, belast met het onderzoek der inlichtingen van den Minister van Financien omtrent het adres van A. Veerman, brengt bij monde van den heer **Delprat** verslag uit.

Dit verslag zal gedrukt en rondgedeeld en over de conclusie nader worden beslist. [Zie het verslag in de *Bijlagen*.]

Wegens het ver gevorderde uur wordt daarop de vergadering verdaagd tot den volgende middag ten 12 ure.

