

64ste ZITTING. — 25 JULIJ.

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

64ste ZITTING.

ZITTING VAN WOENSDAG 25 JULIJ.

(GEOPEND TEN 12 URE.)

Ingekomen de bladen Almelo en Denekamp van de topographische kaart. — Kennisgeving van de benoeming van Rapporteurs over het wets-ontwerp tot verhooging van hoofdstuk V der Staatsbegrooting voor 1860. — 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, alinea 8 en 9 en de wijzigingen daarop voorgesteld; verwerping van de wijziging van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot en de eerste wijziging van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude; aanneming van de wijziging van den heer van Goltstein; vervallen-verklaring der overige wijzigingen op beide alinea's voorgedragen.

Voorzitter: de heer van Reenen.

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

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

en al de heeren Ministers, behalve die van Justitie.

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

De Voorzitter deelt mede:

1°. dat door den Minister van Oorlog zijn ingezonden de bladen Almelo en Denekamp van de topographische kaart des Koninkrijks.

Deze bladen zullen worden geplaatst in de boekerij der Kamer.

2°. dat door de afdeelingen benoemd zijn tot rapporteurs voor het wets-ontwerp tot verhooging van hoofdstuk V der Staatsbegrooting voor 1860 (Aanleg van spoorwegen van staatswege) de heeren van Bosse, Gevers Deynoot, Schimmelpenninck, Westerhoff en Meeussen.

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 Commissie voor de Petitiën brengt vóór het heropenen der beraadslaging het navolgende rapport uit:

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

In handen uwer Commissie voor de Verzoekschriften zijn weder gesteld: zes adressen uit het hertogdom Limburg, van de gemeentebesturen van Meerssen, Roosteren, Hulsberg, Geul, Bunde en Bemelen. Deze gemeentebesturen stellen ook het grootste belang in het wets-ontwerp over de staatsspoorwegen en adhaereren aan het adres van Gedeputeerde Staten van het hertogdom.

Daar deze adressen betrekking hebben op het wets-ontwerp thans in behandeling, zoo heeft uwe Commissie de eer voor te stellen, dezelve ter griffie neder te leggen, ter inzage van de leden.

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

De Voorzitter: De beraadslaging wordt thans geopend over de lijnen in de alinea's 8 en 9 van art. 2 vermeld en de daarop voorgestelde amendementen. Door de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude is eene verandering gebragt in hun amendement, die gedrukt en aan de leden rondgedeeld is en strekt, om aan het slot van het door hen voorgesteld amendement te voegen eene nieuwe alinea, ter vervanging van de 9te alinea in het wets ontwerp; alzoo in plaats der woorden: » van Rotterdam, langs Dordrecht, Willemsdorp, Moerdijk, tot Breda, » te lezen: » van Rotterdam-Papendrecht naar Gorinchem. » Ik veronderstel dat alle leden, welke de primitive wijziging hebben ondersteund, ook hunne ondersteuning aan deze verandering schenken.

De heer **Betz**: Ik begin met de Kamer gerust te stellen, dat ik niet te veel van haren tijd zal vorderen. Ik wensch kort te zijn. In de eerste plaats wilde ik ontmoeten den geachten spreker uit Amsterdam, die gisteren het woord heeft gevoerd.

Hij heeft getracht te betoogen dat de lijn Rotterdam-Moerdijk behoorde te vervallen, dat het voor de bewoners der Maassteden oneindig beter ware eerst noord-oostwaarts naar Utrecht te gaan, waarschijnlijk om daar dan de Amsterdamsche handelsvrienden te ontmoeten, ten einde zich gezamenlijk te begeven naar het zuiden.

Ik zal den geachten spreker op dat terrein niet volgen; ik zal spreken noch over de lijn Moerdijk, noch over de brug over het Hollandsch Diep, noch over het belang van die beide voor den Nederlandschen handel, voor zoover die zich oplost en zamentrekt in de steden langs de Maas. Het komt mij voor dat die quaestie is uitgeput en ik zie ook geene kans daarover nog eenig nieuw licht te verspreiden, evenmin als het mij voorkomt dat de geachte spreker uit Amsterdam dat gedaan heeft.

In de tweede plaats een enkel woord over de voorgestelde amendementen. Zij komen mij voor eene zeer wijde strekking te hebben en uitermate diep in te grijpen in het stelsel der lijnen zoo als ons dat door de Regering is voorgesteld, zoodat ik ook dan moet verklaren huiverig te zijn vóór een der voorgestelde amendementen mijne stem uit te brengen. Ik heb er aan gedacht, of het niet mogelijk en wenschelijk ware, al deze amendementen ten fine van een nader onderzoek te verzenden naar de afdeelingen, maar sommigen van hen, aan wie ik dat meêdeelde, hadden zoo vele bezwaren, en anderen wilden van geenerlei uitstel, hoe gering en hoe wenschelijk ook, hooren, zoodat ik van dat voornemen heb afgezien, ten einde geene noodelooze discussie uit te lokken. Maar

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

nu alle verder onderzoek is afgesneden, en ik niet kan verkrijgen de inlichtingen die ik noodig heb, gevoel ik geene vrijheid om zulke diep ingrijpende amendementen aan te nemen.

Van sommige dier amendementen toch kan ik de consequentien niet voorzien, van andere vrees ik die. Ik kan bij voorbeeld de consequentien niet doorzien van de amendementen, voorgesteld door de heeren Wintgens en Gevers en door de heeren Delprat en Elout, hoewel deze amendementen het meest zijn in mijne rigting.

Het eerste amendement offert Dordrecht op. Mij dunkt, dat mag niet. Als de lijn Groningen-Aspen-Meppel in het stelsel dezer spoorwegen past, mag, dunkt mij, Dordrecht niet worden geïsoleerd. Ik wensch integendeel de sluimerende krachten, die in Dordrecht zijn, op te wekken in het belang van den handel van Nederland. Tegen het bouwen van eene brug over de rivier te Gorcum heeft voorts de Waterstaat altijd groote bezwaren gehad. Ofschoon nu na de verschillende en tegenstrijdige rapporten, die wij in den laatsten tijd van den Waterstaat vernomen hebben, het onbepaald vertrouwen, dat ik in dat ligchaam had, eenigzins is aan het wankelen geraakt, durf ik mij toch niet overgeven aan een gevoel in deze vergadering geuit, zoolang mij niet ook van de andere zijde is aangetoond, dat tegen de brug te Gorinchem althans geene onoverkomelijke bezwaren bestaan. Maar bovendien kennen wij niet de bezwaren, voortspruitende uit het terrein, waardoor de spoorweg loopen moet. Kortom, wij weten van die lijn niets, en nu zij zoo diep ingrijpt in het stelsel van lijnen door de Regering voorgesteld, mag ik er mijne stem niet aan geven.

Het amendement van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude wordt, dunkt mij, ook door de zoo even genoemde bezwaren gedrukt. Maar bovendien weet ik niet of de lijn Rotterdam-Panpendrecht-Dordrecht tot stand zal kunnen gebragt worden. Dat daartegen groote bezwaren bestaan, meen ik te kunnen afleiden uit eene memorie van den ingenieur Fynje in 1855 uitgebragt, en behoorende bij het verslag eener commissie door den gemeenteraad van Rotterdam benoemd.

In dat Verslag lees ik het volgende: »Vervolgens zou de weg — dat is de weg die nu door de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude is voorgesteld — zich moeten uitsprekken door den Lagenwaard, en wel boven of ten oosten der voorbezens van den Hoogenwaard tot de rivier de Lek.

» De geaardheid van den grondslag of het terrein, waarover men dit gedeelte van den weg zou aanleggen, is buitengewoon veenachtig en slap, en bij eene menigte andere waterloopen, waarvoor bruggen of duikers vereischt worden, moet men nog minstens twee en wellicht drie groote waterboezems overgaan, waarover thans bruggen van 28 en 33 el wijde geplaatst zijn.

» Dit gedeelte des wegs zal dus buitengewoon kostbaar wezen, en eene plaatselijke opening heeft mij overtuigd, dat er in ons land geen gedeelte spoorweg over zulk eene lengte en onder zulke moeilijke omstandigheden zou gelegd zijn. Ook is het de vraag, of men den weg ter maaiveldshoogte of weinig daarboven, dan wel boven den hoogsten waterstand moet aanleggen.

» Bij de laatste doorbraak, die onder gunstige omstandigheden, in den dijk van den Alblasterwaard plaats had, werden er twee jaren tijds gevorderd om het overstromingswater geheel af te voeren. Mogt dus zoodanig onheil ooit plaats hebben onder ongunstige omstandigheden, dan is het niet te voorzien hoeveel tijd er noodig zal zijn, om het water van de velden af te tappen; en ware de weg weinig boven het maaiveld aangelegd, dan zou hij niet alleen overstromd en de gemeenschap gestremd worden, maar de weg zou ook na de overstroming in weinig bruikbaren staat overblijven.

» Zoodanige aanleg is onverantwoordelijk, zoodat men verplicht is om door door den geheelen Alblasterwaard eenen dijk aan te leggen, waardoor de kosten van aanleg door de groote ophooging op een slap en veenachtig terrein buitengewoon verhoogd worden en er bovendien kostbare bruggen gevorderd worden om het stelsel van overlaten en het aftappen van het water benedenwaarts te behouden en mogelijk te maken.

» Vervolgens wordt er eene brug vereischt aan de benedenzijde van den Krimpenerwaard, over de rivier de Lek boven Krimpen.

» Die brug zal eene zoodanige lengte, of dat vermogen moeten hebben, dat haar aanleg nimmer het gevaar van doorbraak in den dijk van den Krimpenerwaard zal vermeederen. Ook hier moet men verwachten dat in het belang van Zuidholland de eischen voor het vermogen van de brug groot zullen wezen.

Nu zeg ik niet, Mijnheer de Voorzitter, dat de bezwaren, die zijn opgenoemd in dit verslag, onoverkomelijk zijn. Maar zoolang mij de mogelijkheid, om die bezwaren uit den weg te ruimen, niet juist is aangetoond dan tot op dit oogenblik is geschied, vind ik voor mij geene vrijheid om een amendement, op zulke onzekere grondslagen berustende, aan te nemen.

Daarenboven, en dit doet op de beide amendementen, zal in

dit stelsel een tweede rivierovergang in het oosten onvermijdelijk zijn. Daarin wordt niet voorzien door de voorstellers, en in de onzekerheid welk lot aan het amendement van ons medelid Dommer van Poldersveldt zal te beurt vallen, durf ik mijne stem niet geven aan eenig amendement, dat daarmede eenigzins samenhangt.

Ik kom nu tot de amendementen van de heeren de Kempnaer en van Golstein. Van deze amendementen vrees ik de consequentien, omdat ik die eenigzins meen te doorzien. Beide schijnen uit te gaan van het stelsel van één rivierovergang; een stelsel dat door mij, ik zou haast zeggen, onbepaald wordt afgekeurd. De consequentie van die amendementen zal welligt zijn het vervallen van den westelijken rivierovergang, zoo als die door de Regering is voorgesteld. De strekking van de rede van den spreker uit Tiel bij de toelichting van zijn amendement was, dunkt mij, op dat doel gerigt.

Die geachte afgevaardigde heeft er op gewezen dat de Hollandse koopsteden op die wijze de beste gemeenschap zullen hebben met den linker Rijnnoever.

Maar die geachte spreker heeft, daargelaten of het werkelijk de kortste gemeenschap is, vergeten dat er nog andere communicatien zijn die niet mogen worden veronachtzaamd en dat de handelscommunicatien met België en met het zuiden van Europa zeer zeker door de voorgestelde rigting, en met het stelsel van één rivierovergang, zeer zouden lijden. Ook vergete men niet, dat het verband van de haven van Vlissingen (zoo als die nu door een spoorweg met het vasteland zal vereenigd worden) met de Zuidhollandsche koopsteden van groot belang is, gelijk ik bij vorige gelegenheden heb aangetoond. Daarenboven in dit stelsel komt mij al wederom een rivierovergang in het oosten van het land noodzakelijk voor.

De spreker uit Tiel heeft dit eveneens gevoeld; hij heeft gevoeld, dat de noord-oostelijke provincien van ons land door het voorgestelde amendement zeer zouden kunnen benadeeld. Hij heeft de belangen van het westen geplaatst tegenover die van het oosten, en daar hij de belangen van het westen genoegzaam verzekerd achtte en die belangen het zwaarst bij hem wogen, heeft hij gemeend de belangen van het oosten daaraan eenigermate te kunnen opofferen. Doch als nu, zoo als ik meen, de belangen van het westen of slechts voor een deel of in het geheel niet zijn verzekerd, doordien, volgens die amendementen en in het stelsel van één rivierovergang, de communicatie met het zuiden wordt verwaarloosd en Dordrecht opgeofferd, komt het mij voor, dat de bezwaren, die er voor de noord-oostelijke provincien uit kunnen voortvloeijen, in al hunne kracht zullen blijven wegen.

Om al deze redenen, Mijnheer de Voorzitter, gevoel ik mij bezwaard om een van de voorgestelde amendementen aan te nemen, en mogt een van de leden meenen, met eenige kans van succes, het voorstel te kunnen doen om de amendementen naar de afdelingen te verzenden, dan zal ik dit alsnog gaarne ondersteunen.

De heer **Wintgens**: Ik heb met onverdeelde aandacht de beraadslagingen gevolgd, die sedert eergisteren over de rigtingen en de rivierovergangen zijn gevoerd. Na de vraag wie de wegen moet maken, de Staat of de bijzondere nijverheid, komt mij de vraag, die wij nu behandelen, voor te zijn de gewigtigste. Ja, ik zou durven zeggen, dat die vraag nog gewigtiger is dan de andere; want in het beginsel staatspoorwegen of spoorwegen bij concessie, kan nog de tijd en de ondervinding verandering brengen; maar wanneer het punt van de rigtingen en de rivierovergangen is uitgemaakt, wanneer de wegen zijn gebouwd en de bruggen aangelegd, is daarin nooit meer wijziging te brengen. Al ontdekt men dan, dat men heeft misgetast, dat het nationaal belang niet is bevredigd, nooit kan er op worden teruggekomen. Als dat waar is, moet elk onzer de hooge verantwoordelijkheid gevoelen, die hieruit voortvloeit. Aan de Regering en aan de Vertegenwoordiging van 1860 zal het in vervolg van tijd worden geweten als er in die rigtingen en in die rivierovergangen is gedwaald. De toekomst dus van het land. Mijne Heeren, de nationale welvaart zijn nauw betrokken bij de beslissing, die hier op dit punt door ons zal worden genomen. Het is daarom nuttig dat men dit vraagpunt niet met overhaasting behandeeld; ik zou het wenschelijk achten, zoo de geachte spreker uit Rotterdam slagen kon in een voorstel om de amendementen aan een nader onderzoek in de sectien te onderwerpen. Maar ik weet het, de Kamer is gehaast, is ongeduldig en zou zoodanig voorstel niet aannemen. Intussen doe ik, zoo wij dan zulk een kort uitstel niet kunnen krijgen, meer bepaald een beroep op die leden, die afgevaardigd zijn uit districten, niet gelegen in den omtrek der rivierovergangen, wier locale belangen — laat ik het zeggen — niet zoo direct bij die overgangen zijn betrokken.

Ik acht hen onpartijdiger in het oordeel over de vraag die het hier geldt, en zij behooren te waken en te zorgen dat er uit een alge-

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

meen landsbelang en niet uit bekrompen, locale, eigenzuchtige begeerlijkheden worde te werk gegaan. De heer Minister van Finantien hoort mij gaarne citaten bijbrengen. Ik zal er nog een geven, uit het verslag der Fransche kamer over de spoorwegwet van 1842, naar ik meen. Daarin is een wensch te kennen gegeven, dien ook wij mogen behartigen. Hij strekte daartoe: »*qu'au moment d'émettre un vote définitif, chaque député s'éclairât aux idées générales et de bien public, qui émanent des délibérations et les rendent fécondes, au lieu de céder à des passions de localité qui les abaisseraient et les rendraient stériles.*»

Ik meen dat het wenschelijk is om het vraagpunt in behandeling met juistheid te stellen. De Regering heeft sedert 1857 drieërlei stelsel van spoorwegnetten voorgesteld. Het spoorwegwet van 1857 gaf drie overgangen: 1°. de lijn Rotterdam-Moerdijk-Breda; 2°. de lijn Utrecht-Gorinchem-Geertruidenberg-Breda, en 3°. de lijn Arnhem-Nijmegen-'s Hertogenbosch.

Het daarop gevolgde spoorwegwet van 1859 gaf slechts twee overgangen, de eerste en derde lijn van dat van 1857, maar niet de lijn Utrecht-Gorinchem-Geertruidenberg-Breda.

Eindelijk het spoorwegwet van 1860. Dit behoudt van de vroegere lijnen alleen de lijn Rotterdam-Moerdijk-Breda, maar zonder brug aan den Moerdijk, en vervangt de lijn Utrecht-Gorinchem-Geertruidenberg-Breda, en die van Arnhem over Nijmegen naar 's Hertogenbosch door eene lijn, die tusschen beide doorgetrokken wordt over Maarsbergen en Tiel. Dit zijn de drie regeringsplannen sedert 1857.

Tegenover het laatste nu voorgedragen plan staan de amendementen. Van het oosten uitgaande treft men het eerst aan het amendement van den geachten afgevaardigde uit Nijmegen (den heer Dommer van Poldersveldt) die de lijn der Regering van 1857 en 1859 over Arnhem wil herstellen; het amendement van den afgevaardigde uit Tiel, die de lijn over Tiel niet naar Maarsbergen, maar over Wijk bij Duurstede naar Utrecht wil trekken; het amendement van den geachten afgevaardigde uit Utrecht, die de lijn Maarsbergen wil vervangen door die van Utrecht-Kuilenburg-Bommel; het nu gewijzigd amendement van de geachte afgevaardigden uit 's Gravenhage en Gorkum, dat thans eene dubbele strekking heeft om twee rivierovergangen te bekomen, een over Rotterdam en Papendrecht naar Gorkum en een van Utrecht over Vianen naar Gorkum en zoo gezamenlijk naar 's Hertogenbosch; en eindelijk het amendement van den geachten afgevaardigde uit 's Gravenhage en mij, dat ook *geengt* is tegen de beide regeringslijnen, maar waarbij slechts één rivierovergang wordt voorgesteld in de lijn Gouda-Gorinchem-Breda-'s Hertogenbosch. De drie eerste amendementen laten de lijn Rotterdam-Moerdijk bestaan, ofschoon ik uit de rede van den geachten afgevaardigde uit Tiel, op gisteren gehouden, meen te hebben bespeurd, dat die lijn volgens hem zou vervallen, daar hij slechts ééne lijn verlangde. Dat was zoo even ook de opvatting van den geachten afgevaardigde uit Rotterdam.

Bij de beoordeeling van al die verschillende voorstellen omtrent de rivierovergangen, moet men die niet op zich zelve staande beschouwen, maar men moet dat doen in verband, vooreerst tot het stelsel van het geheele spoorwegwet en in de tweede plaats in onderling verband. Het geldt hier eene complexe quaestie, indien ik het zoo noemen mag; het geldt eene zaamenvatting van vraagstukken. Ik zal in de eerste plaats bij die amendementen stilstaan met het oog op het algemeene spoorwegplan.

Ik heb de eer gehad met vier andere geachte medeleden in het vorige jaar ook bij amendement een voorstel te doen omtrent de rigting der lijnen. Ik meen dat de destijds door ons voorgestelde rigtingen, die op eene beperkte schaal waren aangelegd, de algemeene belangen beter bevorderden dan de nu voorgestelde. Dat was een matig opgevat systeem van stamlijnen met één rivierovergang; een stelsel, dat ik nog meer passende acht voor ons land. Wij moeten het ons niet ontveinen, ons land is een uiteinde op de kaart van Europa. Hier kan niet bestaan die groote spoorwegbeweging van andere landen; de wereldweg der reizigers loopt niet over Nederland als door andere streken, en bovendien is ons volk minder bewegelijk van aard dan bijv. de Engelschen. Ons amendement is destijds niet in beraadslaging mogen komen; het is met een grond van niet-ontvankelijkheid bejegend. Men heeft het in de geboorte verstikt. Ik meen te mogen zeggen, dat er ten gevolge van het regeringsplan van 1857 en door de daarbij aan de natie voorgespiegelde groote ontwikkeling van lijnen, te veel locale begeerten waren wakker gemaakt, dan dat een matig opgevat systeem bijval zou vinden. Het lokaal belang — ik zeg het met vertrouwen — heeft destijds met een grond van niet-ontvankelijkheid in de afwijzing van dat amendement de overwinning behaald op het algemeen belang van het land. Dat heeft ten gevolge gehad, dat ons gematigd systeem is ter zijde gesteld.

En nu hebben wij te beoordeelen een regeringsvoorstel, om op

ruime schaal door den Staat wegen te doen aanleggen. De Kamer heeft reeds aanvankelijk hare goedkeuring aan dat stelsel gehecht. Er is reeds goedgekeurd eene dubbele lijn door het noorden: eene naar Friesland en eene door Drenthe naar Groningen. Men heeft daar dus overgenomen de rigting van het voorstel van 1857.

In dat stelsel, om namelijk op ruime schaal door den Staat wegen te doen aanleggen (een stelsel, dat volstrekt het mijne niet is en waartegen ik mij heb verzet zooveel ik kon, doch dat het stelsel schijnt van de meerderheid der Kamer), met het oog, zeg ik, op dat nu eenmaal aangenomen stelsel, doet zich de vraag voor: kan men daarin met één rivierovergang volstaan? Stel ik mij op het terrein van de voorstanders dezer rigtingen, dan geloof ik dat dezen moeten erkennen, dat in hun stelsel drie rivierovergangen beter voegen dan twee en dat zeker twee overgangen daarin beter passen dan één. Twee lijnen in het noorden zijn, in dat stelsel, met één rivierovergang in het midden des lands, niet wel overeen te brengen.

En dan komt daarbij de zoogenaamde *justitia distributiva* in het spel. Als eenmaal in het noorden die kostbare lijnen getrokken zijn, dan komt in het zuiden, in het oosten en in het westen de vraag op: wat behoort nu aan ons te worden gegeven?

Dat zijn de gevaren, Mijne Heeren, die ik voorzag toen ik, met die andere leden, de eer had het amendement voor te stellen, en die nu maar al te zeer worden bewaarheid.

Dat neemt echter niet weg, dat nu op dit oogenblik de verschillende rivierovergangen moeten worden beoordeeld met het oog op het en door de Regering en door de meerderheid van deze Kamer aangenomen beginsel, om rigtingen te nemen, op ruimer schaal voor staatskosten aangelegd.

Ziedaar, Mijne Heeren, hoe ik meen dat deze amendementen in verband met het geheele systeem der wet moeten worden beoordeeld.

Maar nu onderling. Men moet de rivierovergangen niet op zich zelve, maar in verband tot elkander beoordeelen, ten einde tot eene juiste bepaling en verdeling te komen. Sommige van de amendementen staan tegen elkander over en sommige niet. De regeringslijn Rotterdam-Moerdijk-Breda stond aanvankelijk naast het amendement van de heeren Delprat en Elout. Maar nu stellen zij voor om die regeringslijn te laten vervallen en te vervangen door eene rigting van Rotterdam over Papendrecht naar Gorkum. De drie amendementen, die ik zal noemen de drie Geldersche amendementen, staan over tegen de regeringslijn Maarsbergen. Zij staan tegen elkander over en zij staan ook eenigzins tegenover het amendement van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude; maar zij staan niet zoo zeer tegenover het amendement, dat de afgevaardigde uit 's Gravenhage en ik hebben voorgesteld, en niet tegenover de regeringslijn Rotterdam-Moerdijk. Naar het mij voorkomt is dit de onderlinge verhouding tusschen de voorgestelde amendementen.

En wat is nu voor mij het resultaat geweest van de beraadslagingen? Wil men één enkelen rivierovergang, dan moet men nemen of het amendement van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude, of het onze. Wil men twee rivierovergangen, dan moet men nemen of de lijn Rotterdam-Moerdijk, of ons amendement over Gouda in het westen en een van de vier Geldersche rigtingen in het oosten. Wil men eindelijk drie rivierovergangen, dan moet men terugkeeren tot het eerste spoorwegwet, dat in 1857 is voorgesteld.

Het komt mij voor, Mijne Heeren, dat het amendement, dat ik de eer heb gehad met den heer Gevers Deynoot aan u voor te stellen, op zich zelf genomen het beste is. Maar ik geef toe dat in het systeem van dit voorstel, in het systeem van de Regering, in het systeem van de meerderheid der Kamer, dat meer ruime medebrengt en niet wil wat wij ten verleden jaren met ons amendement beoogden, bij dit amendement door de meerderheid eene lijn in het oosten zou kunnen gevoegd worden.

Als ik zoo spreek, moet men mij niet toevoegen: »hetgeen gij daar zegt, is inconsequent met hetgeen vroeger door u beweerd werd; gij waart vroeger bij uw amendement een voorstander van één rivierovergang; want ik wijs u, Mijne Heeren, op ons amendement, dat slechts één rivierovergang voorstelt. Ik voeg er echter bij, dat wanneer wij treden op het terrein, dat niet het mijne is, maar van de Kamer en de Regering, dat meerdere ruimte wil dan in der tijd ons matige amendement medebragt, dat dan in dit stelsel twee rivierovergangen passen. Nu mag men niet zeggen: »dit is dus nu uw systeem». Het is het mijne niet; het is het systeem van de Kamer en de Regering. Stelt men zich op dit terrein, dan zeg ik, dat daarin twee rivierovergangen moeten worden gemaakt. Maat ik noem het onregt, grof onregt als men mij, die een amendement voorstel dat slechts één rivierovergang beoogt, beschuldigt van inconsequentie.

Nu moet ik een woord zeggen over de beide lijnen, die door de Regering onder n°. 8 en 9 worden voorgedragen.

Het is mij zeer opmerkelijk voorgekomen dat in deze vrij langdurige discussie die beide lijnen eigenlijk door niemand zijn verdedigd. Ik heb, zoo ik geloof, bij niemand voorspraak voor die twee lijnen gevonden. Maarsbergen is, indien ik mij niet bedrieg, algemeen veroordeeld. De lijn Rotterdam-Moerdijk-Breda is alleen verdedigd door den geachten afgevaardigde uit Dordrecht. Nu is daardoor zeker mijne meening omtrent de ondoelmatigheid van die twee lijnen niet aan het wankelen gebracht. Ik kom daarop niet nader terug. De geachte spreker uit Dordrecht heeft waarlijk gesproken over het belang van Dordrecht, als of ergeene rivieren bestonden. Hij heeft ons wel gewezen op de insulaire positie van die stad, maar dat kunnen wij niet veranderen. Ik wijs hem daarentegen op de natuurlijke voordeelen, welke dergelijke, zoo als hij het noemt, insulaire positie voor de middelen van communicatie te water aanbiedt. Voor mij, ik moet het zeggen, is het een raadsel hoe Dordrecht niet beter zijn belang begrijpt. Dordrecht moest zich niet zoo willen vasthechten aan Rotterdam, maar een zelfstandig standpunt kiezen en wenschen eene lijn direct van Dordrecht over Werkendam naar 's Bosch. Dan was aan het belang van Dordrecht te moeten gekomen; maar dat zal niet geschieden door eene afgebroken lijn over den Moerdijk. Ik vraag dien geachten spreker: waar is de reden dat Dordrecht dat niet liever verkiest?

Nu moet ik over die regeringslijn Rotterdam-Moerdijk-Breda nog dit zeggen. Daar loopt eene korte lijn van Breda naar den Moerdijk, welke volgens art. 3 terstond zal aangevangen worden. Die korte lijn zal maken eenen driehoek met de reeds bestaande lijn van Breda op Roosendaal naar den Moerdijk. Men vormt daar een delta van spoorwegen. Nu vraag ik? hoe zal het gaan met de exploitatie in concurrentie tusschen die beide lijnen. Daaruit zal dan volgen, dat men aan den Moerdijk zal moeten hebben eene staatsstoomboot, om de reizigers, die over die korte lijn naar den Moerdijk zullen gaan, verder te brengen. In de lijn, volgens ons amendement voorgesteld, gaat men van Breda over Geertruidenberg en Oosterhout naar Gorkum, en dan vervalt die zonderlinge dubbele lijn van Breda naar den Moerdijk.

De Kamer mag wel in aanmerking nemen dat de twee regeringslijnen, Maarsbergen aan de eene en Rotterdam-Moerdijk aan de andere zijde, als ze waarlijk goed waren en werkelijk aan een nationaal verlangen beantwoordden, warme voorstanders, krachtige ondersteuning zouden gevonden hebben. De lijn van Rotterdam intusschen wordt met stilzwijgen of afkeuring bejegend, en de lijn Maarsbergen wordt positief door allen veroordeeld. Wat zoo weinig aanbeveling vindt dat inderdaad wel geen aanbeveling verdienen. Ik meen daarom uit de beraadslaging te mogen afleiden dat die twee lijnen niet zijn aannemelijk.

Nu kom ik tot het amendement van de heeren Delprat en Elout. Ik heb dat amendement betreurd, omdat het verdeeldheid veroorzaakt. In dat amendement ontbreekt de verbinding met Breda, die in ons amendement voorkomt. Gorkum wordt met Breda in dat amendement niet verbonden dan over 's Bosch; intusschen ware dat de weg van Amsterdam en het noord-westelijk gedeelte van het land naar Parijs, naar België, en dat moet ook wezen de verbinding van Zeeland met Holland. Nu vraag ik hoe kunnen de voorstellers van dat amendement dien omweg goedmaken en de lijn Gorkum-Breda achterwege laten? Dat acht ik eene zeer gewichtige gaping in dat amendement, waarop ik meen die geachte voorstellers te moeten opmerkzaam maken. Verder strekt dat amendement, zoo als het nu is gewijzigd, om te maken twee rivierovergangen in het westen. Die geachte afgevaardigden willen nu eene lijn Rotterdam-Papendrecht-Gorkum en eene lijn in het midden, van Utrecht over Vianen en Gorkum.

Ik vraag hun: is dan als enkele rivierovergang niet verre verkiest de lijn Gouda-Schoonhoven-Gorkum, die Rotterdam, 's Gravenhage en Amsterdam vereenigt, en wanneer de Kamer een systeem van dubbelen rivierovergang mogt willen, is dan die lijn niet eene andere lijn in het oosten des Rijks niet meer overeenkomstig het algemeen belang?

Ik merk nog dit op, dat geen der vorige sprekers, voorstanders van de lijn Utrecht-Gorkum, een antwoord heeft gegeven op eene vraag, die ik in mijne vorige rede heb gedaan, en dat is eene gewichtige vraag, die ik ook aan de Regering onderwerp. Zij is deze: laat de concessie van de Rhijnspoorwegmaatschappij toe, eene lijn van Utrecht naar Gorkum te trekken? Is lees in art. 24 van die concessie: »Ingeval de Regering besluiten mogt, eene verbinding te doen daarstellen tusschen de stad Utrecht en de Belgische spoorweglinie, zal daartoe vooraf aan deze concessionarissen de voorkeur worden gegeven, op zoodanige voorwaarden als welke, bij weigering van dezelve, eerst later aan anderen zullen worden aangeboden.» Nu vraag ik nogmaals: is er bij de voorstellers van het amendement, bij de Regering, bij de Vergadering, geen juridiek bezwaar tegen het leggen van eene lijn door den Staat van

Utrecht naar Gorkum, die, zal zij goed zijn, doorgetrokken moet worden naar Breda om eene verbinding te hebben met België? Is hier niet eene verbinding tusschen Utrecht en de Belgische spoorweglijnen? Ik beslis die vraag niet; ik onderwerp ze slechts meer bepaaldelijk aan de voorstellers van het amendement.

Wanneer ik nu ons amendement vergelijk met het gewijzigde amendement van de heeren Delprat en Elout, dan is het, dunkt mij, niet te ontkennen, dat het onze uitmunt door meerdere eenvoudigheid. Men stelt westelijk voor twee overgangen, want men kan niet van Rotterdam naar Papendrecht zonder de rivier te passeren. Ik heb voorts onder de stukken, behoorende bij het vorig wets-ontwerp, eene raming van kosten gevonden voor de lijn Utrecht-Gorkum-Breda. Daarin vind ik, behalve de twee kapitale bruggen bij Vianen en Gorkum, nog eene brug op het IJsselkanaal, over de Zederik, over het Zederik-kanaal en een over de rivier de Linge. Volgens ons amendement is dat alles niet noodig, maar alleen eene brug over den IJssel te Gouda. Om al dezeredenen, die ik inzonderheid aan den geachten spreker uit 's Hage onderwerp, wiens meerdere technische bekwaamheid wijerkennen, meen ik dat ons amendement uitmunt door eenvoudigheid.

Ik moet hier nog bijvoegen, dat zoo de Kamer verder mogt willen gaan dan ons amendement, dat twee overgangen door één vervangt en niet, gelijk mij is toegedicht, twee overgangen maakt, indien de Kamer mogt begrijpen, dat in haar stelsel meer vereischt werd, dan past aan ons amendement dat van den spreker uit Nijmegen, de lijn Arnhem-Nijmegen; door ons amendement zou men zamen vatten de gansche circulatie van personen en goederen in het westen, en door de lijn Nijmegen-Arnhem de geheele circulatie in het oosten.

Men heeft hoog opgegeven van het belang van Utrecht, als centraal punt. Dit amendement ontkent het nut van Utrecht niet als centraal punt; maar uit de aanneming van een centraal punt, volgt geenszins wat de afgevaardigden uit Amersfoort en Utrecht (de heeren van Asch van Wijck en van Voorthuyzen) gezegd hebben, dat men alles over dat middenpunt moet brengen, dat alles onverbiddelijk zijn weg daarover zou moeten nemen. Als zoodanig stelsel doorging, zou men, om van Zwolle naar Arnhem of van Arnhem naar 's Hertogenbosch te gaan, steeds over Utrecht naar weg moeten nemen en van daar met een scherp hoek terug den de plaats zijner bestemming.

Ik acht het eene overdrijving van het denkbeeld van centraal punt, om elk te willen dwingen zich derwaarts te rigten, om dan weder terug daarvan af te dalen. Ik noem het eene *absurde pretensie* — men vergeve mij het woord — om te willen dat men van Rotterdam, om te gaan naar Gorkum, altijd eerst naar dat centraal punt Utrecht zou moeten sporen: dat is de voorliefde voor het centrum te ver gedreven.

De heeren Delprat en Elout hebben dat gevoeld en daarom later aan hun amendement die groote uitbreiding gegeven; maar wat die geachte leden nu willen, herhaal ik, dat bereikt men langs een eenvoudiger weg, niet langs twee lijnen maar langs ééne: ons amendement geeft bevrediging aan alle billijke wenschen. Wanneer men — gelijk een der geachte leden dezer Vergadering het mij getoond heeft — met juistheid opmeet den afstand van Amsterdam naar Gouda met de coupure Breukelen, en ook den afstand van Rotterdam derwaarts, dan zal men komen tot het resultaat dat die afstanden tamelijk gelijk staan.

Eindelijk wijs ik u ook, Mijne Heeren, op het groote belang van 's Gravenhage, dat zich daarbij voegt. Dat is, als men wil, een lokaal belang. Men heeft mij in deze beraadslaging verweten, dat ik sprak voor het lokaal belang van den Haag. Ik geef het toe; maar dat is een localiteit met 80,000 inwoners, en zeer nabij ligt de stad Leiden met 36,000 inwoners en aan den anderen kant de stad die mij heeft afgevaardigd, de stad Delft met 19,000 inwoners, en daarbij komt nog de zeer digte bevolking van het platte land. Nu stem ik toe dat dit, als men wil, een lokaal belang is, maar die 80,000 's Gravenhaagsche inwoners met hunne naburen mogen zich toch wel doen hooren, als men voor de 4000 inwoners van Assen, wier aantal tot het hunne staat als 1 tot 20, eene lijn zal aanleggen van Meppel naar Groningen, die vijf miljoen kosten zal; dan mogen die 80,000 Hagenaars toch wel zeggen: waarom geeft gij ons niets uit die verdeling van den buit, zoo als het eens is genoemd?

Ik neem zonder eenigen schroom op mij om hier te pleiten voor zulke locale belangen. Men moet bovendien niet zeggen dat de Hagenaars alléén voordeel zullen trekken uit de lijn over Gouda; maar al wat hier te lande reist heeft er belang bij, niet alleen de ingezetenen van deze stad maar van het gansche land, die — het wordt bewezen door de opbrengst van den Hollandschen spoorweg — het meest van alle steden den Haag bezoeken.

En nu zeg ik nog dit: niet alleen die steden 's Hage, Leyden, Delft, maar de geheele *streek* van Zuidholland wordt geïsoleerd in het systeem van de Regering. Men geeft haar als troost in

64STE ZITTING. — 25 JULIJ.

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

dien geïsoleerden toestand het vooruitzicht op de lijn naar Woerden, die ik voor mij niet geloof dat ooit zal worden gelegd — en het uitzicht op de inlichtingen die nog door de Regering moeten worden verstrekt omtrent de lijn, die den Staat geen penning zou hebben gekost, van Scheveningen over den Haag naar Gouda, welke is aangevraagd, maar door de Regering is onderdrukt. Dat noem ik een schrale, een sobere troost voor die belangrijke lokale belangen, die ik hier dan verdedig en die in het voorstel der Regering ten eenen male worden miskend.

Mijne Heeren, laten wij er zorg voor dragen, dat wat ik genoemd heb en wat de Kamer genoemd heeft, een *misslag*, de afwijzing van de concessie Scheveningen-'s Gravenhage-Gouda, een misslag van de Regering, men houde mij het woord ten goede, maar het woord is zeker veel zachter dan de motie van orde, die met twee derden van de stemmen in deze vergadering aangenomen is — laten wij er zorg voor dragen dat die misslag niet worde achtervolgd door een anderen misslag: de afwijzing van de lijn Gouda-Gorkum, want dat zou niet alleen een misslag van de Regering zijn, maar de Kamer zou er toe hebben meêgewerkt.

Over de rivierovergangen nog een enkel woord. Ik heb uit het oogpunt van de belangen van den waterstaat noch van den geachten spreker uit 's Gravenhage (den heer Delprat) noch van iemand anders eenig bezwaar tegen de rigting Gouda-Schoonhoven-Gorkum gehoord. Ik heb wel gehoord, dat de geachte afgevaardigde uit Tiel zeide: hoe lager op de rivier, hoe moeilijker; hoe hooger de rivier op hoe bedenkelijker: *medio tutissimus ibis*. Maar ik geloof, dat eene dergelijke voorstelling meer rhetorische waarde bezit, dan dat uit een waterbouwkundig oogpunt daaruit met eenige zekerheid resultaten te trekken zijn. Ik zeg daarentegen (en dan deel ik het gevoelen mede, niet van mij maar van deskundigen) hoe lager op de rivier, hoe minder gevaarlijk; en dan, zou ik zeggen, biedt ook daarom de lijn Schoonhoven-Gorinchem voordeel aan boven de andere lijn Vianen-Gorinchem. Maar ik zeg met den spreker uit Amsterdam: waarom reeds dadelijk al die bruggen gelegd, waar de rivier toestand gedooft om te hebben de stoomponten, die *steam ferries*, waarop de geachte afgevaardigde heeft gewezen? Waarom die kostbare, gevaarlijke bruggen, en niet die ponten, door stoom gedreven, die in Amerika met goed gevolg worden gebezigd? Als men dat doet heeft de lijn Schoonhoven-Gorinchem geen bezwaar hoegenaamd. Ik had zoo zeer gewenscht, dat de geachte afgevaardigde uit 's Gravenhage (de heer Delprat) had medegedeeld, waarom hij zich niet met Schoonhoven als rivierovergang zou kunnen vereenigen. Hij heeft er zich door zijn amendement tegen verklaard; hij wil ook, maar op eene andere wijze, naar Gorinchem; bedenkingen echter tegen de rigting over Schoonhoven zijn door hem niet voorgedragen. Het zou van belang zijn geweest, dat die quaestie van zijne zijde ware toegelicht; want nu zal het amendement van dien geachten afgevaardigde, die toch eenigermate hetzelfde beoogt als wij, ten gevolge hebben, dat men, door verdeeldheid te brengen in de amendementen, verkrijgt wat noch hij, noch wij, noch eigenlijk iemand wil, namelijk de lijn Maarsbergen-Tiel. Nog zal er het gevolg van zijn, dat wij verkrijgen wat eigenlijk ook niemand wil, behalve de spreker uit Dordrecht, de lijn Rotterdam-Moerdijk, zonder brug. Dat allés verdient hier rijpe overweging, vooral bij hem, en wij zijn jegens de natie niet verantwoord als dat niet bedaardelijk zonder vooringenomenheid wordt overwogen. De tijd daaraan besteed is niet verloren. Dat onderzoek zijn wij aan de toekomst van ons land en aan ons zelve verschuldigd; want later zou men het aan de Kamer en de Regering verwijten, als er mogt blijken te zijn misgetast. Ik voeg er nog dit bij: wij hebben het gehoord van den spreker uit Amsterdam, dat hij geen bezwaar zag in het geheel weglaten van de lijn Rotterdam-Moerdijk, en hij zag er ook geen bezwaar in, dat, als die lijn er kwam, er dan geene brug kwam over den Moerdijk. Maar ik kan de gedachte niet van mij afwerpen als ik dat hoor: van waar zijt gij afgevaardigd? Is het Amsterdam niet, dat daar spreekt, en zijn de belangen van Rotterdam en Amsterdam dezelfde? Daarom ook heeft dit amendement voordeel; het dwingt die beide belangrijke handelssteden gezamenlijk één weg te gaan. Ik zou het *compelle intrare* op die lijn willen toepassen en die beide magtige koopsteden dwingen om zich daar te vereenigen. Waarom? Omdat het, zonder onrecht jegens iemand te plegen, in het algemeen belang geschieden kan. Nederland, hier vertegenwoordigd, kan die twee magtige koopsteden dwingen daar zamen te gaan en zal langs dien weg zijn eigen belang, dat is het algemeen belang, behartigen.

Ik kan niet genoeg drukken op het belang der zaak, die wij hier behandelen, met het oog op de toekomst. Ik kan mij de dwaasheid niet voorstellen, dat men zou kunnen denken: *après moi le déluge*; laat er maar eene wet worden gemaakt, dan zullen wij ten minste de eer hebben gehad eene wet tot stand te brengen; wij zullen vele lijnen, vele bruggen hebben gedecreteerd; wat er

later van komen zal, is van latere zorg; dat blijft voor hen die na ons komen zullen. Ja, Mijne Heeren, men zou dan eene wet hebben, maar men zou het algemeen, het nationaal belang niet hebben behartigd en dat gekrenkt nationaal belang zou aan al diegenen, die die ondoeltreffende lijnen, door den Staat bekostigd, hadden helpen zamenstellen, later en al zeer spoedig op onzachte wijze het bittere verwijt doen hooren, dat het algemeen belang was miskend.

Nu heb ik nog een enkel woord te zeggen over eene redevoering, die in de vergadering van gisteren is gehouden. De geachte spreker, die die redevoering op schrift had gebragt, heeft daarbij geleverd eene soort van analyse van een vroeger betoog van mij. Hij heeft daaraan, zoo het schijnt, eene bijzondere waarde gehecht en bijzondere zorg besteed, want, gelijk ik zeide, hij droeg een lang en schriftelijk betoog voor; met voorbedachten rade ben ik hier dus ter tafel gebragt. Diezelfde eer is mij hier voor kort nog eens te beurt gevallen van de zijde van den geachten spreker voor mij gezeten (den heer van Lynden). Ik heb daarop geantwoord en, zoo ik meen, duidelijk aangetoond, dat hij mij woorden had laten zeggen, die ik niet had gesproken; dat hij, te goeder trouw natuurlijk, aan mijn betoog een geheel anderen zin had gegeven dan er in lag. Nu zeg ik den anderen spreker, voor mij gezeten, dank voor de waarde die hij wel aan mijne woorden heeft willen hechten; maar ik moet er toch in alle nederigheid bijvoegen, dat mijn oude discoursen hier thans niet aan de orde zijn. Ik geloof dat het beter is hier *zaken* te behandelen dan dergelijke persoonlijke quaestien; dit moet men overlaten aan de journalistiek, aan het blaadje waarvan de geachte spreker uit Nijmegen gisteren sprak. Maar zoo men mij dan ter tafel brengt en mijne discoursen gaat analyseren, dan moet men dit met zucht naar waarheid, met billijkheid doen, en dan moet men overwegen dat dat betoog van mij, hetwelk men geanalyseerd heeft en het amendement dat er het uitvloeisel van was, een matig systeem van stamlijnen beoogde. Dat systeem is destijds door de Kamer tot mijn leedwezen ter zijde gesteld en in de plaats daarvan is nu voorgesteld een geheel ander plan, een plan van ruime door den Staat bekostigde lijnen. Mijn betoog van toen is dus niet in strijd met hetgeen ik nu gezegd heb. Er kan niets verkeerd in liggen, nu de Staat gaat doen, wat ik afkeur, wat ik op mindere schaal aan de particuliere nijverheid wilde overgelaten hebben, in dat systeem over de rigting te spreken.

Maar daarenboven pleegde die geachte spreker eene onrechtvaardigheid jegens mij, omdat ik niet twee overgangen, maar slechts één overgang verlang, en ik betwist hem het recht om in ons amendement iets te lezen wat er niet in staat. Zijn betoog steunt op eene door niets geregtvaardigde veronderstelling jegens mij. Toen ik hem die redevoering hoorde voordragen, is mij voor den geest gekomen, of bij den geachten afgevaardigde zich hier ook een physiologisch verschijnsel voordeed, dat in den laatsten tijd is waargenomen. De Vergadering weet dat bij de waarnemingen omtrent het dierlijk magnetisme sedert eenigen tijd zich een nieuw verschijnsel heeft geopenbaard. Het is dit: men laat iemand het oog vestigen op één bepaald punt en daarop al zijne aandacht zamentrekken; als men dit eenigen tijd heeft gedaan, dan verdwijnt alle gevoel, alle gezigt, alle gehoor, in één woord alles. Men geraakt op dat ééne punt in een magnetischen toestand. Ik meen dat men dit verschijnsel *hypnotisme* noemt. En nu stel ik mij voor dat die geachte spreker in zijne studie van de rigting der lijnen zoo zeer het oog gevestigd heeft op het centraal punt Utrecht, dat alle gevoel voor hetgeen daar buiten ligt, bij hem is verdwenen; hij ziet alleen Utrecht, hij hoort alleen Utrecht, buiten Utrecht bestaat er voor den geachten spreker niets. Ik vraag: is de geachte afgevaardigde door uitsluitend te staroogen op dat centraal punt ongevoelig geworden voor alle andere belangen in het vaderland?

De heer van Diggelen: Mijnheer de Voorzitter, gold het hier een vraagstuk van zuiver wetenschappelijken aard, dan zou er geen verschil van gevoelen bestaan tusschen mij en den geachten spreker uit de residentie, dien men met der daad kan noemen den hooggeachten leermeester van de meest bevoegde waterbouwkundigen in ons Rijk. Maar, Mijne Heeren, van zulk een zuiver wetenschappelijk vraagstuk is hier geen sprake. De zuivere wetenschap geeft maar eene waarheid, en die waarheid zou in dezen reeds lang gevonden zijn, zoo die naar zuiver wetenschappelijke regels te vinden was.

De geachte spreker is, zoo ik hem wel begrepen heb, van meening, dat het, om voor het water eene afleiding ten goede te verkrijgen, meermalen even nuttig kan zijn daaraan belemmeringen in den weg te stellen, als dat het zijn nut kan hebben om, in het belang van personen, ook aan dezen niet te veel vrijheid te laten genieten. Nu weten wij allen hoe moeilijk het soms is

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

om, al naar gelang van den aard der menschen en der omstandigheden, de juist passende mate van vrijheid te vinden.

Het zal u, Mijne Heeren, daardoor reeds duidelijk worden, dat ook het beperken van stroomend water, zonder dat daaruit kwade gevolgen ontstaan, grenzen heeft, die niet altoos even gemakkelijk zijn aan te wijzen. Maar het blijkt hier tevens uit deze discussien, dat ten opzichte van het water de een meer moed heeft dan de ander om de vrije beweging te beperken, even als wij ook om ons henen zien dat de een meer dan de ander de vrijheden der menschen hinderpalen durft in den weg stellen.

Het is er toch verre van daan dat wij, ook ten opzichte onzer rivieren tot nog toe het stelsel zouden gevolgd hebben om (de uitdrukking zij mij vergund) » Gods water over Gods akker te laten loopen. » En een terugblik op de jaarlijksche begrotingen kan u doen zien in hoeverre het stelsel van bedwang reeds op het afstroomende water is toegepast.

Even als bij de menschen, Mijne Heeren, heeft dit stelsel ook bij het water zijne grenzen. En zij, die misschien door de ondervinding minder met de gevolgen van te groot bedwang der rivierwateren bekend zijn, kunnen zich eenigzins een denkbeeld maken omtrent de daarvan te duchten kwade gevolgen, als zij om ons henen zien, wat er elders in Europa door te veel bedwongen menschen wordt gedaan.

Onder deze omstandigheden mag ik het dus wagen, in dezen bescheidenlijk ook mijn gevoelen naast dat van anderen te stellen, door te beweren, dat met de uiterste behoedzaamheid behoort te worden te werk gegaan overal waar in het stroombed der rivieren beletsels tegen het afstroomend water worden gebouwd.

Sinds de laatste jaren toch zijn onze riviervakken respectievelijk meer en meer genaderd tot een normaal profiel.

De bandeloosheid heeft langs deze rivieren reeds lang opgehouden, en er wordt dus met de daad bij het aanleggen van ieder beletsel in onze rivierbeddingen eene inkrimping gevormd der ruimte die noodig is geacht tot het afvoeren van het water volgens de wetten, die in het belang van dien afloop en van de scheepvaart het meest dienstig zijn geacht.

Nu geloof ik dat het in allen gevalle zaak is niet te veel te rekenen op het nut dat te wachten staat van den versnelden afloop van het water door de uit te voeren beperkingen, maar om veeleer naar gelang der plaatselijke gesteldheden, de noodige hulpmiddelen aan te brengen om het kwaad te verhoeden dat uit die beperkingen kan ontstaan.

De bewering toch, dat juist de meerdere snelheid oorzaak zou zijn dat het zoo zeer gevreesde gevaar van ijssdammen niet zal ontstaan, is alleen gegrond voor zooverre die versnelling in het afstroomend water plaats vindt. Dat is dus tusschen de landhoofden en pijlers der bruggen.

Daarboven en daarbeneden is de invloed van die snellere strooming slechts zeer gering, en het behoud van de brug zelve mag dus door de meerdere snelheid daaronder en door het aanleggen van ijsbrekers te verzekeren zijn, de veiligheid der omliggende waterkeeringen en landschappen wordt daardoor minstens niet gebaat.

Er bestaan riviervakken die, in betrekking tot de ligging der oevers der dijken en van de uiterwaarden, zoodanig gesteld zijn, dat derzelver verbetering kan zamengaan met het aanleggen eener brug; doch dit is geheel iets anders dan om in het algemeen te stellen, dat de afvoer van ijs en water langs eene beteekenende uitgestrektheid van het bed eener rivier zou te verbeteren zijn door het aanleggen van eene brug in die rivierbedding.

Integendeel, Mijne Heeren, ik meen op grond eener 25jarige waarneming van dienstbetrekkingen en afwisselend verblijf in de nabijheid der eenige brug, die reeds sinds veel langer over eene onzer hoofdrievieren bestaat, de innige overtuiging te hebben, dat het leggen eener brug minstens hinderlijk is aan het opbreken der ijsbezettingen daarboven. Het was toch nog bij de laatste ijsbezettingen te zien hoe zeer werkelijk te Kampen, terwijl geene ijsskorst tusschen de jukken ontstond, de ijsbezetting beneden de brug, zoowel als op hogere riviervakken reeds opgebroken was toen onmiddellijk boven de brug de ijsskorst nog lang tegenstand bood, door den steun die de deelen der brug daaraan verleenden.

Dat nu de gevolgen der latere opruiming van zulk eene ijsbezetting voor de daarbeneden liggende bruggen in ons land niet altoos even onverschillig zijn, heeft de ondervinding bewezen door rampen, die in vroegere jaren aan de brug te Kampen overkomen zijn.

Ik meen zelfs dat daarbij wel eens regeringspersonen zijn in gevaar geweest, maar het is mij niet bekend of de door den geachten spreker uit Zutphen aangehaalde geestige rekenaar daarbij al dan niet is omgekomen. Zeker is het intusschen, dat met den bedoelden burgemeester de finantiekunde der regering van deze stad niet is verloren gegaan, in zoo verre bij deze regering altoos genoegzaam beleid is overgebleven om de ingezetenen van

elke plaatselijke belasting hoegenaamd tot nog toe te kunnen vrijlaten. Het is dus te hopen, dat de misrekeningen der Nederlandsche Ministers nimmer grooter zullen zijn dan die der Kamper burgemeesters tot nog toe waren.

Indien dan nu, zoo als wij boven zagen, de veiligheid der omliggende waterkeeringen en landschappen minstens niet gebaat wordt door het aanleggen van bruggen over onze rivieren, dan komt het mij voor, dat uit een waterbouwkundig oogpunt voor de plaatsen van die bruggen de zoodanige behooren gekozen te worden alwaar op de meest doelmatige wijze de werken tot vermindering of tot afleiding van het gevaar kunnen worden aangelegd.

Er behoort dan tevens te worden acht geslagen dat, in geval van een voorkomend onheil, de omliggende landen en eigendommen, ook op grond van derzelver geaardheid en ligging, aan de minst mogelijke verwoesting zijn blootgesteld. Uit deze gezichtspunten meende ik bij eene vorige discussie het meest te moeten ingenomen zijn met de rivierovergangen bij Nijmegen, Arnhem en Moerdijk; en, op grond van dezelfde beschouwingen, ben ik ook innig overtuigd dat de rivierovergang te Gorinchem wel de minst raadzame is van al de besproken rivierovergangen.

Een bloot aanschouwen zoowel der waterkeeringen als van de gesteldheid der landschappen langs de boven en beneden Gorcum liggende riviervakken zal mijne meening ten deze genoegzaam rechtvaardigen.

In het voorbijgaan merk ik op, dat de meest afdoende voorzieningsmaatregelen tot afleiding van ontstaand gevaar waarschijnlijk zouden moeten worden aangebragt in en door het land van Altena.

Men zou intusschen den aard en de strekking van die voorzieningsmiddelen moeten kennen om te weten, hoeveel daardoor voor dit landschap zou verloren worden en welke daarvan de zekere of vermoedelijke gevolgen voor de overige landschappen en steden zouden kunnen zijn.

Mijns inziens is het hier thans niet de plaats om, bij gemis van alle noodzakelijke opgaven, te treden in beschouwingen van geldelijken aard. Maar ik meen genoeg te hebben gezegd, om te doen blijken van mijne weizige ingenomenheid met de overbrugging bij Gorinchem uit een waterbouwkundig oogpunt.

Ik meen deze mijne meening niet zoo zeer te moeten uitspreken, omdat ook aan de overbrugging bij Gorkum bezwaren bestaan, hetzij dan wat minder of wat meerder dan die overal ontstaan zullen, maar omdat de gesteldheid zoowel van het rivierbed zelf, dat juist de zamenvloeiing is van de boven gelegen rivieren, als der wederzijdsche oevers wezenlijk in vele opzichten hoogst ongunstig voor eene overbrugging mag genoemd worden.

In alles echter en overal, is zoowel voor hetgeen betreft de militaire als de waterdefensie, te voorzien, door aanwending der noodige middelen, en ik zou dus ook zelfs voor dezen rivierovergang kunnen stemmen, indien ik overtuigd was dat het hoogste belang in dezen — dat het belang zoowel van het internationaal als van het binnenlandsch verkeer — daardoor in elk opzigt het meest werd gebaat.

In vorige jaren is het aanleggen van spoorwegen en het uitvoeren van andere groote publieke werken belemmerd door de eischen voor de militaire defensie. Laten wij nu waken dat niet wederom groote belangen onbevredigd blijven, door overdreven bezwaren van welken aard ook te veel te laten wegen.

Hetgeen in dezen het zwaarst is, moet het zwaarst wegen, en alles moet zich dus zooveel immer mogelijk, schikken naar de eischen van den handel en van het verkeer.

Het zou nu niet moeilijk zijn deze Vergadering nog eenen geruimen tijd bezig te houden met velerlei beschouwingen omtrent elk der voorgestelde amendementen en rivierovergangen.

Mijne zienswijze omtrent deze overgangen zijn echter van vroeger bekend. Overal zijn bezwaren aan verbonden, maar aan deze allen kan in zekere mate worden te gemoet gekomen.

Quand on n'a pas ce qu'on aime il faut aimer ce qu'on a; en uit dit beginsel zal ik dus, onder de bestaande omstandigheden en om de groote onderneming zooveel mogelijk te bevorderen, waarschijnlijk mijne stem geven aan het voorstel om eene bekortingslijn daar te stellen tusschen *Utrecht* en *Tiel*.

Eene lijn op *Utrecht* past ook het best in mijne reeds vroeger geuite onderstelling: » dat men er toch eenmaal toe komen zal om drie overgangen over onze rivieren te maken. »

De heer **van Bosse**: De discussie, die gisteren en heden gevoerd is, bewijst op nieuw de waarheid van de opmerking, die meermalen werd gemaakt, dat de beslissing over de vraag, waar het doelmatigst rivierovergangen gemaakt kunnen worden, het moeilijkste is van het geheele spoorwegplan. Wij hebben hier nu eene menigte amendementen zien voordragen en eene menigte beschouwingen over dat onderwerp gehoord, en ik geloof dat zij

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

alleen het bewijs hebben opgeleverd, dat dit eene zaak is, waarvan men bijna zeggen kan: zooveel hoofden, zooveel zinnen. Vorige sprekers hebben te regt doen opmerken, dat de quaestie zelve intusschen in hooge mate belangrijk is en dat de toekomst van ons spoorwegnet, vooral van zijne opbrengsten, veelal zal afhangen van de grootere of mindere juistheid, waarmede men dat belangrijke vraagpunt tot een beslissing brengt. Ik mag niet ontveinzen dat het mij daarom leed doet, dat er geene gelegenheid bestaat en, naar ik mij voorstel, wel niet geboren zal kunnen worden om dit vraagpunt geheel en al onafhankelijk van andere beschouwingen in overweging te nemen. Ik wil geene leden dezer Vergadering iets onaangenaams zeggen, maar ik geloof dat ik niet ver van de waarheid ben, indien ik beweer dat de groote en zoo vurige wensch om nu toch maar tot eene beslissing te komen, en de omstandigheid, dat nu een Friesche weg, een Drentsche, een Zeeuwsche weg bestaat of bestaan zal, en men het voordeel dat men nu meent te hebben, liefst wil behouden, — wel eenigzins van invloed zullen zijn op het oordeel, dat men over dit belangrijke vraagpunt zal vellen.

De geachte redenaar uit Rotterdam heeft er gewag van gemaakt dat hij het zeer wenschelijk zou achten, indien men goed kon vinden al deze amendementen naar de afdeelingen te verzenden. Hij heeft er echter bijgevoegd, en ik zeg hem dat na, dat hij niet veel hoop had op het welslagen van eene poging, die mogt aangewend worden om een meer naauwkeurig en meer grondig onderzoek van de zaak te verkrijgen. Ik geloof niet dat wij dit met hoop op goed gevolg zullen kunnen beproeven. Ik geloof dat wij zullen moeten roeijen met de riemen, die wij hebben, op gevaar af, om eene beslissing te nemen, waarover wij naderhand veel berouw zullen gevoelen.

Ik mag ook niet ontveinzen, dat in het algemeen het beginsel, waarvan de Regering is uitgegaan, mijne sympathie wegdraagt. Ik geloof dat het goed gezien is, een stelsel aan te nemen, waarbij men twee rivierovergangen vaststelt. Ik geloof dat het denkbeeld van één centraal punt, waarvan alles zal moeten uitgaan, inderdaad in de practijk niet zal voldoen. Ik zal den geachten spreker uit Delft niet volgen in de beschouwingen, die hij dienaangaande heeft geleverd, althans niet wat betreft den zielstoestand, waarin hij zich voorstelt dat de ingezetenen van Utrecht verkeerden. Ik zou eer meenen dat de zoo vurige wensch van de ingezetenen van Utrecht, om alle spoorwegen in Nederland op hunne stad te zien concentreren en alle Nederlanders te dwingen zich, wanneer zij eene reis willen doen, eerst naar Utrecht te begeven, aan eene zeer naauwkeurige dagelijksche waarneming van hetgeen te Utrecht gebeurt is toe te schrijven. Wanneer de ingezetenen van Utrecht zich aldaar op het spoorwegstation bevinden, dan kunnen zij zien, hoe onaangenaam het ons, bewoners van Zuidholland, valt, wanneer wij ons naar Gelderland begeven, telkens genoodzaakt te worden van wagens te verwisselen, den regten trein te vinden en midden door weêr en wind in de opene lucht rond te loopen, nadat men een paar uren in een digten wagen gezeten was, en zoo doende te Utrecht altijd vol haast en zorg te zijn, dat men in de rechte wagens komt. De ingezetenen van Utrecht hebben dagelijks gelegenheid dat waar te nemen, wanneer men zich op dat centraal punt bevindt. Dat zal nu veel erger worden; en nu is de wensch natuurlijk, dat, waar het aankomt op de regeling van het spoorwegnet, de ingezetenen van Utrecht zeer gaarne dat net zoo willen inrigten, dat zij zelven nooit die onaangenaamheden ondervinden.

Op de beschouwing van deze belangrijke quaestie is ook nog zeer zeker van invloed het verschijnsel, dat men de spoorwegkoorts genoemd heeft. Ik mag zeggen, dat dit verschijnsel op eene wonderlijke wijze het brein van velen in den lande beneveld heeft en voortgaat nog te benevelen. Ik zal een paar voorbeelden daarvan opnoemen. In een adres, dat ons uit Amsterdam is toegezonden en dat zeer strekt tot aanbeveling van het regeringsplan, van wege het bekende Spoorweg-comité te Amsterdam, wordt als een groot voordeel van het plan der Regering aangegeven, dat het in plaats van den vorigen geprojecteerden weg van Groningen naar Meppel, den beteren weg van Leeuwarden naar Meppel genomen heeft. Intusschen past die lofuiting niet op het plan der Regering, dat beide wegen geeft. Eene andere vergissing in het adres, die mij nog meer bevreemd heeft, is deze: dit plan, zegt men, geeft aan den Amsterdamschen handel een korter weg naar Venlo. Te regt, geloof ik, hecht de Amsterdamsche handel er zeer aan dat zijne verbinding met den linker Rijnnoever en langs dien linker Rijnnoever met Zuid-Duitschland en Zwitserland zoo kort mogelijk zij; ik geloof dat die handel zijn belang goed begrijpt en in de kortste verbinding van Amsterdam, ik zal het nu noemen met Zwitserland, veel voordeel ziet. Intusschen is de verbinding over Arnhem en Nijmegen, en dus naar Crefeld, vroeger en ook in deze Kamer in de allersterkste bewoordingen veroordeeld geworden. En wel waarom? Omdat eenige mijlen meer sporens werd gegeven aan den Amsterdamschen handel, en de afstand iets grooter

zou zijn wanneer de weg liep van Amsterdam over Arnhem en Nijmegen naar Venlo, en niet over Kuilenburg. En wat zal nu het geval zijn? Nam men die rigting over Kuilenburg, dan zou de afstand van Amsterdam tot Venlo zijn ongeveer 170 mijlen. Nam men de rigting over Arnhem en Nijmegen en van daar door Limburg naar Venlo, dan zou de afstand zijn 172 mijlen. En een verschil van twee mijlen, ik meen dat men dat wel mag zeggen, maakt in spoorwegzaken geen verschil. Daarentegen, denkt men zich de lijn van Nijmegen, niet over Venlo naar Crefeld gaande, maar regtstreeks van Nijmegen naar Crefeld, dan zal zeker de weg van Amsterdam tot Crefeld korter zijn dan elke andere weg. Maar wat is nu in dit plan het geval? Wanneer men nu de lijn neemt, zoo als zij in dit plan staat, uitgaande van Amsterdam over Utrecht, Maarsbergen, Tiel, 's Bosch, Eindhoven, dan klimt die afstand van Amsterdam tot Venlo tot bijna 190 mijlen. Mij komt het dus onbegrijpelijk voor, welke wijze van berekening men heeft aangenomen om te beweren, dat de rigting, die thans gekozen is van den grooten weg van Amsterdam naar Zuid-Duitschland, over Maarsbergen en 's Bosch en Venlo, korter is dan die over Arnhem en Nijmegen. Dat is eene bewering, die zeer zeker in lijnregten strijd met de waarheid is.

Van de verschillende amendementen, die op dit artikel zijn voorgesteld, ontveins ik mij geenszins, Mijnheer de Voorzitter, dat ik verre de grootste sympathie gevoel voor het amendement van de heeren Gevers Deynoot en Wintgens. Ik geloof inderdaad dat, wanneer men dat middel kon aangrijpen om den weg te maken over Gouda, Gorkum naar 's Bosch, om eene coupure te maken in den Rhijnspoorweg, loopende van Breukelen naar Woerden, dat men dan een middel had gevonden, waardoor verre de meeste belangen, die bij deze vraag zijn betrokken, vereenigd zouden zijn. Ik heb reeds in mijne vorige rede doen blijken, dat dat mijn gevoelen was. Het is niet een gevoelen, dat ik nu eerst heb aangevat na de discussie te hebben aangehoord; het is een gevoelen, dat ik in mijne vroegere betrekking zooveel in mij was met kracht heb voorgestaan; een gevoelen, waarover toen het oordeel is ingewonnen van den Waterstaat en waartegen destijds de bekende bezwaren door den Waterstaat werden geopperd. Ik druk daar eenigzins op, omdat ik mij meen te herinneren, dat de Minister van Binnenlandsche Zaken bij eene vorige gelegenheid den twijfel geopperd heeft, of de ambtenaren van den Waterstaat over dat vroeger plan wel gehoord geworden waren. Ik ben geen Minister van Binnenlandsche Zaken geweest, en weet dus niet wat er in den boezem van dat Ministerie omgegaan is. Maar dat weet ik wel, dat ik persoonlijk meer dan eenmaal heb bijgewoond conferentien, gehouden met ambtenaren van den Waterstaat, die geroepen werden om over dergelijke vraagpunten te oordeelen en hun gevoelen te zeggen.

Dat plan vond, Mijne Heeren, gelijk ik zeide, bij de ambtenaren van den Waterstaat groote oppositie. Men zag bepaaldelijk in de overbrugging van de Merwede bij Gorkum overgrote bezwaren. En dat die bezwaren bestonden, en van welken omvang zij waren, kan blijken uit het stuk, waarop de geachte spreker uit Delft zoo even heeft gewezen, dat is de begroting van kosten, die vereischt zouden worden om een overtogt te maken van Utrecht naar Gorkum. Voor de kosten van die passage is destijds een zoo groot cijfer berekend geworden, dat het inderdaad hoogst moeilijk was om aan de verwezenlijking van dat plan te denken. Zullen die kosten geheel en al en tot den laatsten cent toe nu nog vereischt worden? Ik zal mij wel onthouden er zelfs maar naar te gissen. Maar dit wil ik alleen opmerken, dat het grootste gedeelte van de kosten werd veroorzaakt door den wensch om eene afleiding te maken voor het water, ingeval zich ijsdammen voor de bruggen mogten zetten.

In dat plan was onder andere begrepen het denkbeeld om het land van Altena tot overlaat te maken en om, ten einde het overvloeiende rivierwater wederom uit het land van Altena te kunnen verwijderen, niet minder dan 92 sluizen in dijken aan de Noordbrabantsche zijden te leggen. Wij hebben nu van den geachten afgevaardigde uit 's Gravenhage (den heer Delprat) bij de verdediging van zijn amendement vernomen, dat, naar zijne overtuiging weinig of geen gevaar bestond, dat het daarstellen van pijlers in de rivieren aanleiding tot ijsverstoppingen zou geven. Is dat gevoelen gegrond en mogt dat nu aangenomen worden door den Waterstaat — en die veronderstelling mag men met de meeste achting voor het corps ingenieurs van den Waterstaat wel wagen, als men ziet hoe groote verandering van meening zich bij hen heeft openbaard — dan is het toch onwederlegbaar, dat van die begroting van kosten voor de passage te Gorkum een zeer aanzienlijk deel zou vervallen.

De vraag, of men de westelijke rivierpassage te Gorinchem zal maken, zal dus oneindig gemakkelijker te beslissen zijn. Uit een algemeen handelsoogpunt, zeide ik straks, bevcelt de rigting over

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

Schoonhoven zich ten sterkste aan. Uit eene vergelijking der cijfers, die over deze materie gewisseld zijn, is mij gebleken, dat wanneer men die rigting aanneemt, de afstand van Amsterdam tot Venlo langs dien weg niet langer zal wezen, dan volgens de rigting, die de Regering heeft voorgesteld. De Amsterdamsche handel zal dus door het aannemen van de beoogde rigting volstrekt niet benadeeld worden, terwijl wij nog dit groote voordeel zullen hebben, dat geheel Zuidholland, met uitzondering van Dordrecht — het doet mij leed dat dit het geval zal zijn — in oneindig beter verband zal komen met Duitschland en België.

Ik herhaal dus, Mijne Heeren, deze weg draagt mijne sympathie weg. Ik heb echter geen overgroot bezwaar tegen de passage te Maarsbergen en te Tiel; eene andere zou echter, geloof ik, beter zijn. De bewoners van het oostelijk gedeelte van ons land zullen, wanneer zij zich langs dien weg naar het oostelijk gedeelte van Noordbrabant willen begeven, een grooten omweg moeten maken; voor hen is de weg langs Arnhem en Nijmegen beter. Het is waar dat voor Amsterdam die weg veel langer zal wezen, dan wanneer die over Kuilenburg kon gelegd worden. Het is waar, dat de dienst langs den Rhijnspoorweg lastiger zal worden voor de reizigers, die genoodzaakt zullen zijn om te Utrecht en te Maarsbergen de genoegens van een centraal punt te smaken. Dit zal het getal reizigers niet doen toenemen, en hoezeer ik dit een wezenlijk bezwaar acht te zijn, zou ik, om een einde aan de quaestie te maken, er over heen stappen, ware het niet dat een ander bezwaar, om namelijk de verbinding met Nijmegen te krijgen, zwaarder bij mij woog.

Ik meen hier de pretensie te mogen opperen, dat ik ten aanzien van de betrekking, waarin wij tot Pruisen staan, en ten aanzien van het gevoel van nationaliteit, voor geen lid dezer Vergadering behoefte onder te doen. Maar ik mag toch niet uit het oog verliezen, dat door onzen nabuur eene vordering is gedaan, ten minste een sterke wensch is geuit, ten aanzien eener aansluiting te Nijmegen, en dat er niet eens, maar bij herhaling op gewezen is, dat wanneer men daar eene aansluiting wenscht men ook tot eene andere aansluiting zijne toestemming zal moeten geven. Wat zal het gevolg zijn, wanneer men desnietteenstaande den weg over Maarsbergen en Tiel maakt? Dat wij met der tijd zullen komen om den weg te maken, welken de geachte spreker uit Nijmegen (de heer van Nispen van Sevenaer) wenscht. Die geachte afgevaardigde heeft er geen bezwaar in gezien om het reeds zoo uitgebreide plan met eene uitgaaf van nog eenige millioenen te vermeerderen; eene uitgaaf, die ik, zoo ze toegestemd wierd, zou betreuren, omdat ik ze schadelijk acht, vermits men daardoor bezuiden de rivieren twee parallel-lijnen, beide staatsbanen, zal verkrijgen. De eene lijn zal loopen van 's Hertogenbosch naar Venlo; de andere van Wamel naar Nijmegen; naar beide bestemd om hetzelfde te doen, om namelijk reizigers en goederen uit Noord-Nederland te brengen op de banen van den linker Rhijnsoever. Men zal dus maken twee onderling concurrerende lijnen. Ik geloof niet dat dit een denkbeeld mag genoemd worden, dat aanbeveling verdient: ik geloof dat het herinneren zou hetgeen men van ons Nederlanders wel eens in het buitenland zegt: dat wij zijn de Chinezen van Europa. Ik zal dus ongaarne mijne stem aan die lijn geven. En toch hebben wij kans, indien wij de rivierpassage te Maarsbergen kiezen, dat wij later tot den aanleg van die baan zullen moeten besluiten.

Ik zal niet zeggen dat ik voor een van de voorgestelde amendementen zal stemmen. Ik zal de inlichtingen afwachten, die ons door de Regering of nog door andere leden der Kamer zullen gegeven worden. Mijne sympathie, ik herhaal het, is verkregen voor het amendement van de heeren Gevers Deynoot en Wintgens, en als een noodwendig gevolg daarvan ook voor het amendement van de geachten afgevaardigde uit Nijmegen (den heer Dommer van Poldersveldt). Ik geloof dat die verschillende rigtingen een goed complement zullen daarstellen op het spoorwegnet door ons vaderland en dat met het oog op de productiviteit de aanleg van die wegen wenschelijk te achten is. Het voorstel van den geachten afgevaardigde uit Nijmegen (den heer Dommer van Poldersveldt) zal aan ons spoorwegnet ten minste een gedeelte bezorgen van het groote internationaal vervoer van reizigers en goederen uit het noorden van Duitschland naar Frankrijk; een vooruitzicht dat ten eenen male zal verdwijnen, althans uitermate verminderen, wanneer wij eene andere rigting verkiezen.

Ik zal dus, alvorens mijne stem te bepalen, de inlichtingen afwachten die ons deswege door de Regering zullen worden gegeven.

De heer **Luyben**. [*Deze redevoering zal nader worden medegedeeld*].

De heer **de Bieberstein**: Mijnheer de Vootzitter, een enkel woord. Bij de behandeling van het vorig wets-ontwerp over de concessie van spoorwegen heb ik zwaarigheid gemaakt voor eene overbrugging van de rivier de Lek, om het gevaar dat dit voor

de provincien Utrecht en Holland kon hebben; doch, Mijne Heeren, sedert hebben de hoofdingenieurs van den Waterstaat hierin geen onoverkomelijk bezwaar meer gevonden, en heb ik ook de overtuiging erlangd, dat de Lekdijk zoo boven- als benedendams in de laatste jaren zoo verbreed, verzwaaard en verhoogd is, dat hij de grootste gevaren kan trotseren. Ik zal dus niet van inconsequentie beschuldigd worden, zoo ik mijne stem zou geven aan het amendement van den geachten afgevaardigde van Amersfoort (den heer van Goltstein).

De heer **Dommer van Poldersveldt**: Slechts twee woorden tot rectificatie van een punt dat mij in den loop der discussien getroffen heeft en nu weder door den geachten spreker (den heer Luyben) is aangevoerd. Ik heb hem hooren zeggen: ik heb tegen het amendement van den afgevaardigde uit Nijmegen dit bezwaar, dat het tot grootere uitgaven zal leiden dan het voorstel der Regering. Die opvatting is echter onjuist. Wanneer ik verkrijg wat ik bovenal verlang te verkrijgen, twee overgangen, dan vergeet men dat de lijn Rotterdam-Moerdijk wegvalt en dat daarvoor de lijn 's Hertogenbosch-Nijmegen in de plaats komt. Ik meen, dat ik den geachten spreker het cijfer van 7 millioen voor de bruggen heb hooren noemen; ik geloof niet, dat het zooveel bedragen zal; maar in ieder geval is *het totale cijfer*, dat mijn amendement in de wet zou brengen, als dat van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot wordt aangenomen, en dus de lijn Nijmegen-Wamel tevens daardoor wegvalt, *eene bezuiniging* op het cijfer der uitgaven. Maar er komt nog dit bij: indien verkregen wordt hetgeen ik wil, dan zal de brug, gemaakt voor den overgang te Nijmegen, dienen voor drie verbindingen op dat punt, uit het zuiden, uit Noordbrabant over 's Hertogenbosch, over Maastricht (de weg over Venlo) en de lijn Crefeld-Nijmegen. Drie groote handelswegen derhalve, sluitende aan en verbonden met het buitenland. Dat wordt op die wijze een belangrijke overgang.

De heer **van Heemstra**, *Minister van Binnenlandsche Zaken*: Mijnheer de Voorzitter, ik was werkelijk in den aanvang, toen ik de rede gehoord had van den geachten afgevaardigde uit Delft, eenigzins huiverig; want die geachte afgevaardigde had een zeer sterk afkeurend oordeel uitgesproken over de regeringsvoordragt en daarbij gevoegd: niemand heeft die voordragt tot dusverre verdedigd. Ik meende, dat mijne herinnering mij geheel en al bedrogen had; maar nu zoo aanstonds de regeringsvoordragt zo wel en krachtig verdedigd is, ontleen ik daaruit nieuwen moed.

Het onderwerp dat ons thans bezig houdt, Mijnheer de Voorzitter, is te regt opgemerkt te zijn uitnemend gewichtig. Het geldt hier een groot beginsel der wetsvoordragt. Het geldt hier een belangrijk deel van die wet, die door de al- of niet-aanname van dit gedeelte zeer in onze schatting zou kunnen winnen of verliezen. Het geldt hier het belangrijke punt van den overgang van onze rivieren, van die rivieren in menig opzigt de bron onzer welvaart, in velerlei opzigt de kracht onzer verdediging, helaas! dikwerf de oorzaak van bittere rampen. Mogten die rivieren nu niet de aanleiding worden tot verschil tusschen deze Vergadering en de Regering!

De voordragt, door de Regering ingediend, is, volgens een geacht lid uit Amersfoort, onvolkomen, en de Regering zelve wil gaarne dit vonnis onderschrijven. Onvolkomen, Mijne Heeren. Hij die naar het volkomene reikt en niets wil aannemen dan hetgeen volkomen is, zal, vrees ik, hier nimmer bevrediging vinden.

Alvorens tot de verdere ontwikkeling over te gaan, moet ik nog eene opmerking voorop zetten, ook naar aanleiding van hetgeen de geachte spreker uit Delft straks heeft gezegd. Over Nederland, zeide hij, aan het uiteinde van Europa gelegen, loopt niet de wereldweg. Mijnheer de Voorzitter, ik meen het tegendeel, ik geloof dat waar van handel en van handelsontwikkeling sprake is, de wereldweg niet eindigt aan de grenzen van het land, maar zich uitstrekt tot over de zee; en mag die waarheid luide worden uitgesproken, dan mag zij dit vooral in een land dat aan den wereldweg over de zee eertijds opkomst en bloei te danken had.

Ik zal nu, Mijne Heeren, de voordragt der Regering en de verschillende amendementen ter toetse te brengen aan drieërlei vereischten; aan de meest doeltreffende verbinding, aan de eischen van de waterstaatsbelangen en aan de eischen van onze verdediging, welk laatste geen lang betoog van mij zal vorderen, want daarin zal, naar ik meen, mijn geachte ambtgenoot voor Oorlog mij ter zijde staan.

In de eerste plaats de eischen der verbinding. Mijnheer de Voorzitter, is het mogelijk, die rivieren, die ons land doorsnijden, over te trekken, dan meent de Regering dat die overtogten onze rivieren vooral niet te talrijk moeten zijn. De overtogten van onze rivieren moet zijn zooveel als het belang der zaak vordert. Over-

64STE ZITTING. — 25 JULIJ.

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

dreven zucht tot gemak mag hierin niet worden toegelaten; de aard der zaak vordert dat de rivierovergangen zoo spaarzaam en doeltreffend mogelijk worden aangelegd.

In de eerste plaats is ons in het belang der verbinding noodig voorgekomen, eene lijn te trekken van uit Rotterdam naar den Moerdijk. Het is immers voor de tweede en voor de derde handelsplaats van het Rijk van belang, langs dien weg verbonden te worden met België en Frankrijk. En moge het al waar zijn dat sommigen in Rotterdam die belangrijkheid in twijfel trekken en de voorkeur geven aan een beteren waterweg; ik antwoord dat die betere waterweg door ons voorstel niet wordt uitgesloten, dat die betere waterweg naast ons voorstel volkomen past; en tegenover de meening van dezen staat de meening van anderen. De regering van Rotterdam is niet volkomen van dat gevoelen; zij wenscht de verbinding, maar eene onafgebroken gemeenschap, waarover ik straks nader zal spreken. Eigenlijk bestaat die lijn, maar zij is op dit oogenblik nog niet onafgebroken. Het is bekend dat tusschen Rotterdam en den Moerdijk nog door een hulpmiddel wordt aangevuld, wat tot nog toe niet tot volkomenheid is kunnen gebragt worden. Maar wij hebben het gehoord in de zitting van gisteren dat, niettegenstaande die groote belemmering, deze weg nu reeds bijna zooveel goederen vervoert als de Rijnspoorweg doet. Die lijn is dus niet van belang ontbloot en het vervoer langs die lijn zal zeer zeker bevorderd worden als eene betere aansluiting zal zijn tot stand gekomen. Nu is het wel waar dat naar het regeringsvoorstel niet alles volkomen zijn zal: maar het volkomene in dezen te bereiken acht ik voor het oogenblik onmogelijk. Wij hebben nagelaten eene brug voor te dragen over den Moerdijk. Die brug was aan zeer groote bezwaren onderhevig; en de discussie ten vorigen jare in deze Kamer gevoerd, heeft daarvan getuigenis kunnen geven. Zooveel is zeker dat zelfs de deskundigen in het vak het omtrent de berekening van de kosten van die brug op verre na niet eens zijn en dat, terwijl sommigen de kosten op 8 miljoen schats begrooten, anderen daar tegenover staan, die de kosten tot 12, tot 14, tot 15 miljoen opvoeren. Waar een verschil van zoo vele miljoenen schats bestaat, is het der Regering wenschelijk voorgekomen, althans voor het oogenblik de zaak achterwege te laten. Wat de toekomst zal en kan opleveren, daarover valt thans niet te beslissen, maar wij hebben gemeend dat een vervoer per stoomkracht over water hier voor het oogenblik voldoende was, vooral, zoo als reeds vroeger is opgemerkt, wanneer gezorgd wordt, zoo als het geval zal zijn, dat geen lastbreken aan den Moerdijk meer noodig is.

Maar, en dit is eene bedenking tegen ons voorstel ingebracht, zal men dan, wanneer de waterweg afgesloten is en juist de meeste behoefte aan spoorwegcommunicatie bestaat, verstoken worden van dat gerief en dat voordeel? Mijnheer de Voorzitter, hier tegen valt op te merken, dat de Moerdijk bijna nimmer gesloten is en dat wanneer men het gemiddeld getal dagen over eene reeks van jaren neemt, waarin somwijlen die overtocht zoo niet geheel gestremd, dan toch moeilijk was, men komen zal tot een gemiddeld cijfer van drie dagen per jaar. Wanneer men nu eene betere communicatie naar het zuiden kan verkrijgen, wanneer men daarbij het vooruitzicht heeft van in vele winters in het geheel niet en in andere eenige weinige dagen slechts op een bepaald punt te worden afgesloten, dan mag ik met gerustheid vragen, of dan niet een belangrijk voordeel boven den tegenwoordigen toestand verkregen wordt. Hiermede meen ik het overgangspunt Rotterdam-Moerdijk genoegzaam te hebben toegelicht.

Ik ga nu over tot den anderen rivierovergang in het midden. Wij hebben het middenpunt Maarsbergen gekozen. Wil men Utrecht het uitgangspunt noemen, ik heb er vrede mede, maar dan is het Utrecht langs Maarsbergen, want ik geloof, ik moet dit al dadelijk doen opmerken, dat men zich de zaak gansch verkeerd voorstelt, wanneer men Maarsbergen in dien zin als uitgangspunt noemt, dat de exploitatie bepaaldelijk aan dat punt beginnen moet. Ik beroep mij op het voorbeeld van een naburig rijk, België. Wij zien daar te Mechelen een centraal punt, waarvan zich vele lijnen regts en links, noord- en zuidwaarts uitstrekken. Maar wij weten toch wel dat de treinen niet van Mechelen, maar te Brussel afgaan, en dat zij in België in alle rigtingen loopen, na eerst Mechelen te hebben aangedaan. Nu vraag ik: waarom zouden dan niet ook de treinen van Utrecht kunnen uitgaan, terwijl de een op het punt Maarsbergen in de rigting van Arnhem voortgaat en de ander de wending naar het zuiden neemt?

Hoe dit zij, wij hebben Maarsbergen gekozen, omdat dit punt in de eerste plaats het meest in het midden des Rijks is gelegen en omdat dit, naar ons oordeel, voor noord en zuid en ook voor het oosten het meest gewenschte vereenigingspunt uitmaakt.

Nu wordt ons eene lijn Gouda-Schoonhoven-Gorinchem voorgedragen. Men beweert dat die lijn oneindig beter en voordeliger voor de binnenlandsche communicatie zou zijn. Het is mij

niet regt duidelijk geworden, ook na de rede van den geachten afgevaardigde uit Delft dezen morgen te hebben gehoord, of men die lijn Gouda, Schoonhoven, Gorinchem als eene op zich zelf staande lijn beschouwt, of wel die in noodzakelijk verband brengt met een ander amendement, voorgedragen door een geacht afgevaardigde uit Nijmegen. Ik geloof het laatste, en ik kom daarop straks terug. Ik geloof dat de eene lijn het noodzakelijk gevolg van de andere is. Voor het oogenblik neem ik eens aan dat dit verband niet bestaat en dan zou ik vragen, of dan Gouda beter in het midden des lands is gelegen, ook voor het oostelijk gedeelte, dan Maarsbergen? Ik geloof het niet. Er is gezegd, dat het punt Gouda voor het noorden en het zuiden en vooral voor Noord- en Zuidholland zoo oneindig veel voordeel zal aanbrengen.

Mijnheer de Voorzitter, wanneer wij ons vroegere tijden herinneren, dan weten wij immers allen, dat van Zuidholland de weg naar Noordbrabant liep over Rotterdam en dat van Amsterdam de weg gekozen werd over Utrecht en Gorkum. Ik geloof dat, zoo men destijds den raad had gegeven aan de Noordhollanders om Utrecht niet aan te doen, maar eene andere lijn, meer westelijk, naar Noordbrabant te kiezen, die raad niet zou opgevolgd zijn.

Ja, wordt er gezegd, nu zijn de tijden anders, en nu moet die handel van Amsterdam gedwongen worden om zich op Gouda te vereenigen met den Rotterdamschen handel; dat is een uitnemend punt van zamenvloeiing.

Mijnheer de Voorzitter, ik geloof als algemeene stelling te mogen vasthouden, dat de handel zich niet laat dwingen, en zich nimmer zal laten dwingen, noch door een besluit van deze Kamer, noch door het leggen van spoorwegen. Ik meen, dat de handel zelf zal beslissen en zich aan de banden van niemand, wie dan ook, zal laten leggen. De handel heeft ten allen tijde dit bezeugd dat, indien men hem dwingen wil, men hem den doodsteek geeft. De handel wil vrij zijn en den besten weg zoeken.

Nu worden in het stelsel van de voorstellers van het amendement verscheidene veronderstellingen aangenomen. In de eerste plaats eene afsnijding van Breukelen naar Woerden van den Rijnspoorweg.

Die onderstelling mag ik niet aannemen, want ik vind daarvoor geen grond. De voorstellers hebben die niet voorgedragen. Er is geen sprake die afsnijding van staatswege tot stand te brengen, en of de Rijnspoorweg-maatschappij zal verlangen om dit zonder vergoeding te doen, is mij ten eenen male onbekend.

Er wordt in de tweede plaats verondersteld een weg van Papendrecht naar Gorkum. Dat brengt dus natuurlijk mede, dat de weg Rotterdam-Dordrecht-Moerdijk zal vervallen. En of nu de belangen van die tusschengelegen plaatsen daarmee wel zoo uitnemend gebaat zullen zijn, meen ik te mogen betwijfelen. Maar ik meen dit toch te mogen aannemen, dat zelfs die weg tot vermeerdering van kosten zal aanleiding geven en dat de overtocht van de rivieren alweder moeilijkheden kan baren.

Ik moet vooraf het verband opnemen, dat ik zie tusschen dezen weg en den weg van Arnhem. Want indien men dezen weg uitsluitend wil behouden als den eenigen rivierovergang, dan mag ik toch aannemen, dat het oostelijk deel van het Rijk ontzaglijk zou worden benadeeld. En wanneer ik dan aanneem den weg Arnhem-Nijmegen, dan kom ik geheel in het stelsel van den geachten afgevaardigde uit Nijmegen, dat de verlenging van dien weg tot 's Bosch volstrekt noodzakelijk wordt.

Maar nu kom ik tot eene ontzaglijk groote uitbreiding van kosten. Indien ik bereken het vervallen van den weg Rotterdam-Moerdijk en het vervallen van den weg Maarsbergen-Tiel-'s Bosch, en daar tegenover stel een weg Gouda-Schoonhoven-Gorkum-Breda en Gorkum-'s Bosch, plus Arnhem-Nijmegen-Grave-'s Bosch, dan, het is reeds gisreren door een geachten spreker gezegd, krijgt men 70 mijlen lengte meer op die twee wegen. En wanneer wij nu die 70 mijlen gemiddeld schatten op ééne ton gouds per mijl, dan krijg ik eene vermeerdering van uitgaven van ZEVEN MILLIOEN, die, naar het oordeel van de deskundigen, die ik geraadpleegd heb, niet overdreven is. Het is natuurlijk onmogelijk om, bij het niet bestaan van ramingen van kosten ten aanzien van die beide lijnen, het juiste cijfer nu te noemen. Maar zooveel is zeker, dat men tot eene hoogst belangrijke vermeerdering van kosten komt. Nu wordt voor Rotterdam het groote belang aangewezen, dat langs dien weg Rotterdam in veel nadere gemeenschap met Bostel zou komen. Ik vraag: komt Rotterdam ook in nadere verbinding tot Antwerpen? En wat zou voor Rotterdam belangrijker zijn, eene nadere verbinding met Antwerpen, of eene nadere verbinding met Bostel?

Alvorens van dezen weg af te stappen. Mijnheer de Voorzitter, moet ik nog een enkel woord toevoegen aan den geachten afgevaardigde uit Delft. Die geachte afgevaardigde heeft ons gewezen op een boekje, op een zonderling boekje, zoo als het, naar ik meen,

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

genoemd is. In dat boekje worden provincies-gewijze de voordeelen opgenoemd, die ieder deel des Rijks daarvan trekken zou; en de spreker heeft een protest aangeteekend tegen dit boekje. » Ik protesteer » — zeide hij — » tegen den geest van provincialismus, die daarin heerscht. » Ik zou vragen, of dit ook zou kunnen geacht worden te zijn eene *protestatio actui contraria*, want onmiddellijk daarop volgde: » Zuidholland is voorbijgezien. » Maar, Mijnheer de Voorzitter, is dan het belang van eene provincie afhankelijk van het getal mijlen, dat onze staatswegen — want andere bestaan reeds — door die provincie loopen zullen? Dan zal de meest slingerende weg de beste zijn. Ik meen dat het belang der provincie daarin niet bestaat, maar wel in de beste verbinding van die provincie met hare naburen.

Nu worden buiten dit amendement nog andere amendementen voorgedragen. Men wil van Utrecht langs Vianen naar Gorinchem; van Utrecht naar Kuilenburg en Bommel; van Utrecht over Wijk bij Duurstede naar Tiel. De beide eerste amendementen, uitgaande van Utrecht, hebben dit voor boven het nu besprokene, dat zij uit een meer centraal punt uitgaan, maar zij hebben beide dit tegen, dat zij de aansluiting te Nijmegen onmogelijk maken.

Die aansluiting te Nijmegen, in verband met den linker Rijn-oever, achten sommigen te zijn eene concessie aan een naburig rijk. Men is zoo ver gegaan van dit te noemen: strijdig met onze nationale eer, krenkend voor ons nationaal gevoel. Reeds bij eene vorige gelegenheid heb ik gezegd, dat wanneer twee bureu elkander moeten verstaan over het zamenkomen op het eene of andere punt, gemeen overleg tusschen die twee bureu niet kan worden uitgesloten. Maar ik meen aan die leden te mogen vragen: indien ge zoo sterk ijvert tegen hetgeen door u genoemd wordt het onderwerpen aan een dwang van Pruisen, kunt ge dan op uwe beurt verlangen eene onvoorwaardelijke onderwerping van dit Rijk aan uwe eischen? Ik meen neen. En dat toch het gemeen overleg noodig zal zijn kan ik met een voorbeeld ophelderen. Wat is met den Rhijnspoorweg geschied? Men meende toen ook dat ieder moest doen hetgeen hij verkieslijk achtte. De Rhijnspoorweg is aangelegd op breed spoor. Het is bekend dat toen aan Pruisen aansluiting gevraagd werd. Een van de eerste bedingen was: gij moet uw spoor veranderen, want bij onze naburen, ja overal in Europa is het smalle spoor in gebruik. Wij willen tot u naderen, maar met ongebroken last. Wat heeft de Regering moeten voorstellen, en wat heeft de wetgevende magt bekrachtigd? Aan den Rhijnspoorweg is een aanzienlijk subsidie, ik meen van een millioen, verstrekt tot versmalling van het spoor. Ik geloof dat men voorzigtig had gehandeld, indien men van den beginne af aan smal spoor had aangelegd en aan Pruisen en geheel Europa had toegegeven.

Ik mag nu overgaan tot het tweede punt van beschouwing, namelijk de waterstaatsbelangen. Hier vind ik mij op een uiterst moeilijk terrein, dubbel moeilijk nadat de man, zoo uitnemend met kennis van deze zaken toegerust, zoo te regt hoog geschat wegens zijne ervaring in deze zaken, gisteren eene rede heeft gehouden, die tegenover mijne meening staat.

Ik meen twee hoofdbeginselen te mogen aannemen. In de eerste plaats, dat de rivierovergang altijd zal moeten gemaakt worden op zoodanige punten, dat eene overbrugging, al wordt die voor het oogenblik achterwege gelaten, voor de toekomst altijd mogelijk blijft. Het is waar dat door ons op dit oogenblik niet wordt voorgestaan de overbrugging der Waal te Tiel, en het geachte lid, dat ik bedoel, heeft ons ook gewezen op de mogelijkheid van door middel van stoomvloten te Gorinchem de rivier te kunnen overkomen; maar het onderscheid is daarin gelegen, dat ik meen dat altijd een vooruitzicht behouden wordt op de mogelijke daarstelling van eene brug, en ik wensch derhalve geen voorstel te doen dat die mogelijke uitvoering later zoude verhinderen of bemoeijelijken. Nu is door het geachte lid uit de residentie het betoog geleverd, dat, of geen, of althans zeer weinig gevaar van den overgang der rivieren te duchten was. Ik heb ook, even als vele leden der vergadering, diepen eerbied voor de zaakkennis van het geachte lid, maar ik meen toch, dat, waar zulk een belangrijk verschil bestaat tusschen mannen van de waterbouwkundige wetenschap, ik het *non liquet* zou mogen uitspreken. Ik meen dat er toch altijd eenig gevaar bestaat en dat dus het veiligst is te zoeken naar die plaatsen, waar geen of thans het minste gevaar kan geboren worden. Toen men den Rhijnspoorweg aanlegde, heeft niemand er aan gedacht dat die door watersnood kon worden onderbroken en toch wij hebben het gezien, dat, toen in 1855 de Grebbedijk doorbrak, de communicatie tusschen Arnhem en Utrecht verstoord is geworden. Het is derhalve onmogelijk a priori te berekenen wat in de toekomst kan ontstaan. Wanneer wij nu ons voorstellen de beide rivieren die moeten worden overgetrokken, in de eerste plaats de Lek, dan heb ik den overgang, zoo als die hier is ontworpen te Amerongen, dat is eene streek waar de bergrug, aan de Grebbe beginnende, eindigt, waar de Lekdijk zich aansluit aan die hoogten

en een aanvang neemt. Er is daar voor rivierschade aan de noordzijde volstrekt niet te denken. Wanneer ik verder volg naar Wijk bij Duurstede, dan meen ik dat daar eenig bezwaar in kan gelegen zijn, gelijk het overal zal kunnen bestaan, maar ik vind den dijk op een goeden grond staan. Hetzelfde heb ik te Kuilenburg. Maar wanneer ik verder ga en te Vianen kom, dan kan ik mij nog niet gansch ontdoen van den indruk onder welken ik verkeerde in het jaar 1855, toen de Lekdijk zoo zwaar bedreigd werd en misschien behouden is gebleven door eene doorbraak aan de overzijde. Maar dat is zeker, dat toen er in de jaren 1855—1857 sprake was van het aanleggen van een verdedigingswerk te Vreeswijk, het bestuur van den Lekdijk bovendams daarin zoo ontzaggelijk veel bezwaar heeft gezien, dat verschillende werken moesten worden aangelegd tot het behoud van dien pericliterenden dijk, op zoodanig slecht staal gefundeerd. Nog een ander voorbeeld. In het jaar 1858 moest te Vreeswijk gebouwd worden een veerhuis. Het werd aanbesteed: de fundamenten werden gelegd, maar men heeft het niet kunnen voltoojen, want het zonk weg. Thans prijkt daar een houten gebouw, waar men geen steenen gebouw heeft kunnen tot stand brengen. Wanneer ik nu den Lekdijk verder benedenwaarts volg, kom ik te Schoonhoven en nu weet ik uit locale bekenheid met dat terrein, dat bij Schoonhoven in den Krimpenerwaard geene betere grondlaag is dan ik beschreven heb van den Lekdijk in Utrecht; integendeel, ik meen dat de brug te Schoonhoven nog noodlottiger gevolgen zou hebben dan die te Vianen.

Ik ga thans over tot den tweeden rivier-overgang, dien over de Waal, en dan kom ik in de eerste plaats te Tiel, waar bezwaren bestaan gelijk overal elders, maar niet in diezelfde mate. Ik moet dit zeggen in strijd met hetgeen gisteren hier verklaard werd. De deskundigen zijn het hieromtrent eens. Ik kom verder te Bommel, waar evenzeer de gelegenheid geschapen staat als te Tiel, om tot eene overbrugging te komen. Maar eindelijk kom ik te Gorinchem op het punt waar Maas en Waal te zamen vloeijen en waar dus de overbrugging der rivieren dubbel gevaarlijk wordt; op het punt dat door alle deskundigen, van 1853 af tot nu toe, is ontraden, waarvan de noodlottige gevolgen zich vooral zullen doen gevoelen in de provincie Noordbrabant en het land van Altena; en wil men den raad volgen gisteren hier gegeven om iets hooger op te gaan en twee bruggen over de Maas en Waal te maken, dan is het noodzakelijk gevolg, dat men Gorinchem niet kan aandoen, want dan moet men boven de overlaten blijven en zeker een uur gaans afstands van Gorinchem de rivier overtrekken.

Ik meen derhalve, dat ook uit dit oogpunt van rivierovergangen de voordragt der Regering zich aanbeveelt.

Ik kom derhalve tot de slotsom dat uit beide oogpunten en van verbinding en van overgang Maarsbergen het best is; dat het naast daarbij komt het voorstel van het geachte lid uit Tiel en zelfs, indien er zoo overwegend belang aan dat centraal punt van Utrecht wordt gehecht, en men Maarsbergen uit dien hoofde wilde verlaten, er tegen dat voorstel bij de Regering geene andere bedenking zou bestaan, dan dat men uit het oosten van het rijk een grooten omweg over Utrecht zou moeten maken. Maar terwijl ik mij des noods bij dit voorstel zou kunnen nederleggen, worden om opgegeven redenen de wegen langs Kuilenburg naar Bommel en langs Vianen naar Gorinchem door de Regering ontraden.

Nu is er nog een derde oogpunt waaruit ik wensch dat het voorstel worde beschouwd, het oogpunt der verdediging van het land. Ik laat die beschouwing echter aan mijn ambtgenoot van Oorlog over.

Ik wensch er alleen dit van te zeggen, dat het hoofddoel der Regering niet is geweest om onze verdediging boven alles te bevorderen, maar wel om handelswegen, communicatie-middelen, te openen, en nu moeten die communicatie-middelen niet zijn in bepaalden strijd met de belangen der defensie; doch het is niet volstrekt noodig dat de defensie daardoor voordeelen trekke in strijd met de handelsbelangen en met de verbinding; voordeelen welke zij op het oogenblik niet bezit. Indien er sprake is van het hoofddoel, dan is dat voorzeker, handelswegen te openen en dan moet de defensie daar niet vijandig tegen overstaan: het moet geschieden zonder benadeeling van de belangen der defensie, maar al is het ook dat geen positief voordeel voor de defensie verkregen wordt, zoolang onze wegen niet geven een positief nadeel, achten wij uit dien hoofde de zaak aanprijzenswaard.

Aan te toonen in hoe ver onze voordragt daaraan beantwoordt, laat ik over aan mijn geachten ambtgenoot.

De heer **de Casembroot**, Minister van Oorlog. [*Deze rede zal nader worden medegedeeld.*]

De **Voorzitter**: Ik heb de eer aan de Vergadering mede te deelen, dat de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude verklaard hebben dat de wijziging, door hen in hun amendement gebragt,

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

als een afzonderlijk amendement moet worden beschouwd, zoodat nu door die heeren twee amendementen zijn voorgesteld.

De beraadslaging wordt gesloten over de in alinea's 8 en 9 voorgestelde lijnen en de daarop voorgedragen wijzigingen.

De **Voorzitter**: Ik stel thans voor, het eerst in stemming te brengen het amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot; bij verwerping daarvan het eerste amendement van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude en bijaldien dit wordt aangenomen, het tweede door die heeren voorgestelde amendement. Wordt het amendement van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude verworpen, dan te stemmen over het amendement van den heer van Goltstein. Bij verwerping daarvan, over het amendement van den heer Dommer van Poldersveldt, en, bij verwerping daarvan, over het amendement van den heer de Kempnaer; eindelijk over het amendement van den heer van Nispen van Sevenaer, hetzij de door den heer de Kempnaer voorgestelde wijziging aangenomen of verworpen wordt.

Dienovereenkomstig wordt besloten.

De *wijziging* van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot, strekkende om alinea 8 en 9 van art. 2 te vervangen door de volgende zinsnede:

» van Gouda, over Schoonhoven en Gorinchem, naar Breda en naar 's Hertogenbosch en Boxtel»,

wordt in stemming gebragt en met 55 tegen 17 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren: Westerhoff, Hoyneek van Papendrecht, Meylink, de Bieberstein, Schimmelpenninck, Anemaet, Hoekwater, Dirks, Bots, Betz, Tutein Nolthenius, van Heukelom, de Lom de Berg, Jespers, van Asch van Wijck, van Heiden Reinestein, van Goltstein, Idzerda, van Wintershoven, Wybenga, Luyben, van Eck, Sloet tot Oldhuis, Taets van Amerongen, van Voorthuysen, Heemskerk Az., Mensonides, van Franck, Mackay, Kien, van der Poel, de Raadt, van Foreest, Lycklama à Nyeholt, van Lynden, van Diggelen, Oomen, de Kempnaer, van Nispen van Sevenaer, Storm van 's Gravesande, Duymaer van Twist, Meeussen, Hoffman, Delprat, de Poorter, Wichers, Beens, Gevers Deynoot, Hoyneek van Papendrecht, Meylink, Schimmelpenninck, Hoekwater, Dirks, Botz, Betz, Tutein Nolthenius, Jespers, van Heiden Reinestein, Luyben, Sloet tot Oldhuis, Taets van Amerongen, Mackay en de Voorzitter.

Voor hebben gestemd de heeren: de Brauw, van Zuylen van Nyevelt, Begram, Kingma, Wintgens, van Hoëvell, Dullert, van der Linden, Storm van 's Gravesande, Duymaer van Twist, Hoffman, Olivier, Heemskerk Bz., Dommer van Poldersveldt, van Bosse, ter Bruggen Hugenholtz en Gevers Deynoot.

De *eerste wijziging* van de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude, strekkende om alinea 8 van art. 2 te lezen:

» van Utrecht, langs Gorinchem, naar 's Hertogenbosch en Boxtel», in stemming gebragt zijnde, wordt met 60 tegen 12 stemmen verworpen.

Tegen hebben gestemd de heeren: Meylink, de Bieberstein,

Schimmelpenninck, Anemaet, Hoekwater, Dirks, Bots, Betz, van Heukelom, de Lom de Berg, Jespers, van Heiden Reinestein, van Goltstein, Idzerda, van Wintershoven, Wybenga, Luyben, van Eck, Sloet tot Oldhuis, Taets van Amerongen, Mensonides, van Franck, Mackay, van Hoëvell, van der Poel, Dullert, de Raadt, van Foreest, Lycklama à Nyeholt, van Lynden, van Diggelen, van der Linden, Oomen, de Kempnaer, van Nispen van Sevenaer, Storm van 's Gravesande, Duymaer van Twist, Meeussen, Slicher van Domburg, van der Veen, Hoffman, Olivier, Strens, Heemskerk Bz., Poolman, Reinders, Poortman, Hengst, van Bosse, ter Bruggen Hugenholtz, de Poorter, Wichers, Beens, Gevers Deynoot, Zylker, Thorbecke, de Brauw, Westerhoff, Hoyneek van Papendrecht en de Voorzitter.

Voor hebben gestemd de heeren: van Zuylen van Nyevelt, Tutein Nolthenius, van Asch van Wijck, Begram, Kingma, van Voorthuysen, Heemskerk Az., Wintgens, Kien, Elout van Soeterwoude, Dommer van Poldersveldt en Delprat.

De **Voorzitter**: Door de verwerping van dit amendement is vervallen de wijziging in de tweede plaats door de heeren Delprat en Elout van Soeterwoude voorgesteld.

De *wijziging* van den heer van Goltstein, strekkende om alinea 8 te lezen:

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

thans in stemming gebragt, wordt met 39 tegen 33 stemmen aangenomen.

Tegen hebben gestemd de heeren: van der Poel, Dullert, de Raadt, Lycklama à Nyeholt, van Lynden, van Diggelen, Oomen, de Kempnaer, van Nispen van Sevenaer, Storm van 's Gravesande, Duymaer van Twist, Meeussen, Hoffman, Delprat, de Poorter, Wichers, Beens, Gevers Deynoot, Hoyneek van Papendrecht, Meylink, Schimmelpenninck, Hoekwater, Dirks, Botz, Betz, Tutein Nolthenius, Jespers, van Heiden Reinestein, Luyben, Sloet tot Oldhuis, Taets van Amerongen, Mackay en de Voorzitter.

Voor hebben gestemd de heeren: Kien, van Hoëvell, van Foreest, van der Linden, Slicher van Domburg, van der Veen, Olivier, Elout van Soeterwoude, Strens, Heemskerk Bz., Poolman, Reinders, Poortman, Dommer van Poldersveldt, Hengst, van Bosse, ter Bruggen Hugenholtz, Zylker, Thorbecke, de Brauw, Westerhoff, de Bieberstein, Anemaet, van Zuylen van Nyevelt, van Heukelom, de Lom de Berg, van Asch van Wijck, van Goltstein, Begram, Idzerda, van Wintershoven, Kingma, Wybenga, van Eck, van Voorthuysen, Heemskerk Az., Mensonides, van Franck en Wintgens.

De **Voorzitter**: Door deze stemming zijn vervallen de amendementen van de heeren Dommer van Poldersveldt, de Kempnaer en van Nispen van Sevenaer.

Wegens het ver gevorderde uur wordt de Vergadering gescheiden.

61STE ZITTING. — 25 JULIJ.

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

(SUPPLEMENTBLAD.)

REDEVOERINGEN *uitgesproken in de zitting van den 25sten Julij 1860.*De heer **Luyben**:

[Zie bladz. 824.]

Mijnheer de Voorzitter, ik waag het mijn gevoel en de redenen daarvoor te uiten, omdat het mij voorkomt, dat het onderwerp nog niet is uitgeput en ik derhalve welligt, door de redenen van mijn gevoel en te geven, iets zal kunnen bijdragen tot het nemen van eene juiste beslissing.

Ik bespreek de rivierovergangen, die door de Regering voorgedragen zijn, in vergelijking met de amendementen, daarop voorgesteld, en wel in de eerste plaats het amendement van de heeren Wintgens en Gevers Deynoot.

Het valt, naar mijn inzien, niet te miskennen, dat dit amendement belangrijke voordeelen oplevert, niet alleen voor het algemeen, maar ook bijzonder voor de plaats mijner inwoning's Hertogenbosch, welke door dit amendement zeer wordt giefel. Het wordt daardoor verbonden met Gorkum, eene plaats, waarmede het zeer levendige handelsbetrekkingen heeft. Het bekomt daardoor een weg naar Gouda, waarlangs het even gemakkelijk Amsterdam als Rotterdam kan bereiken, de plaatsen waar het de waren aanschaf, waarin het handel drijft.

Indien ik derhalve was afgevaardigde van eenen Staten-bond, of indien mijne stelling dezelfde was als die van onze voorgangers vóór 1795, dan zou ik mij welligt gedrongen en verplicht gevoelen om voor dit amendement te stemmen. Maar vermits wij hier voor de algemeene belangen te zorgen hebben, besluit ik daartoe nog niet, en onderzoek ik eens, of het waar is, wat een der geachte voorstellers van het amendement heeft beweerd, dat voor het voorstel der Regering geen belangrijke redenen pleiten in vergelijking van hetgeen in het amendement is voorgedragen.

Het komt mij voor, Mijnheer de Voorzitter, dat het voorstel van de Regering zeer belangrijke voordeelen oplevert. Ik acht mij wel onbevoegd om te spreken over de voordeelen uit een waterbouwkundig en krijgskundig oogpunt, maar veroorloof mij eene opmerking uit een waterbouwkundig oogpunt, die welligt enig licht kan verspreiden over den duisteren weg, dien wij in den strijd van gevoelens te bewandelen hebben. Het is namelijk het feit, dat in het jaar 1853 door de Regering eene commissie van waterbouwkundigen is benoemd, ten einde de vraag te beantwoorden, in welke rigting over de rivieren met het minste bezwaar eene reeks van vaste bruggen zou kunnen worden gelegd. En het antwoord is geweest: in dezelfde rigting die nu door de Regering wordt voorgesteld. In dien tijd waren de deskundigen zeker geheel en al onbevangingen in hun oordeel, want toen bestond er nog geen vast plan van spoorwegen. Mij dunkt, dat is van bijzonder belang en zoude decisief kunnen zijn omtrent ons besluit.

Een eerste voordeel waarop is gewezen door verschillende sprekers en door den hooggeachten voorsteller van de rigting Tiel-Wijk bij Duurstede-Direcht, is dat, volgens het voorstel van de Regering, door slechts ééne reeks van vaste overgangen over de rivieren het noordelijk en het zuidelijk gedeelte van het land op voldoende wijze worden verbonden. Door die reeks van overgangen, die ongeveer in het midden des lands tusschen de oostelijke en de westelijke grens valt, worden het oostelijke en het westelijke gedeelte bijna gelijkelijk en dus op de meest billijke wijze giefel. Het voorstel der Regering vereenigt dus op gelukkige wijze spaarzaamheid met nut. Er is daarin nog meer, dat het aanbeveelt. Wamel en Tiel liggen op die lijn, en daardoor is reeds eenig goeds dadelijk en zijn belangrijke voordeelen in de toekomst te verwachten.

Vooreerst toch wordt daardoor Tiel, eene niet onbelangrijke handelsplaats, van eenen spoorweg voorzien. Amsterdam voorts bekomt daardoor eenen gemakkelijken weg tot op den linker Waal-oever. En indien zich nu het reeds sedert lang bestaande plan verwezenlijkt, om Crefeld met Nederland door eenen spoorweg te verbinden, dan heeft Amsterdam en zelfs ook Rotterdam eenen uitmuntenden spoorweg, maar den linker Rijn-oever en verder naar

Zwitserland, en heeft tevens Nijmegen het genot van zulken weg: en dit alles zonder, althans zonder aanmerkelijk bezwaar der schatkist. Ook wordt er een voordeel door verkregen, dat is aangevoerd door den spreker, die vóór mij het woord voerde. Van hem hebben wij vernomen, en het is ook gebleken uit de discussien ten vorigen jare, dat Pruisen zeer gesteld is op een overgang over onze rivieren van uit Crefeld in de rigting van Amsterdam, en gepoogd heeft dien overgang te verkrijgen. Wij weten tevens dat het weinig genegen is, onze spoorwegen te Rheine en te Vierszen te laten aansluiten dan tegen eenige vergoeding. Nu gevoel ik mij zoo weinig als iemand in deze vergadering genegen om toe te geven aan hooghartige en onbillijke eischen van eene vreemde mogendheid; maar, Mijne Heeren, is er niet een groot verschil tusschen toegeven aan hooghartige en onbillijke eischen, en tegen voordeelen, welke vreemde mogendheden aanbieden, ook voordeelen van onze zijde te geven. En nu komt het mij voor dat wij juist in die overgangen onzer rivieren te Tiel en te Amerongen eene premie in de hand hebben, waardoor wij zonder eenige geldelijke opoffering Pruisen kunnen overhalen om ons de verbinding te Rheine en Vierszen te verleen.

Ik vermeen derhalve, dat het er zeer verre van af is, dat het plan der Regering met betrekking tot de rivierovergangen geene voordeelen zou hebben. En hoe is het nu gesteld met het amendement der heeren Wintgens en Gevers Deynoot? In de eerste plaats is daardoor al dadelijk vervallen de verbinding voor Dordrecht, de derde koopstad des lands, een nadeel dat niet onverschillig is. Ten andere zal men een rivierovergang verkrijgen op eene plaats, waar hij door de meeste waterbouwkundigen gevaarlijk is geoordeeld. Men ziet vervolgens het uitzigt op eene spoorwegverbinding vervallen voor Nijmegen en vooral het uitzigt op eene korte en gemakkelijke verbinding van onze voornaamste koopsteden met den linker Rijn-oever naar Crefeld. En zoo verliezen wij tevens de vermelde premie, waardoor wij wederkeerig voordeelen van Pruisen kunnen bedingen. Eindelijk, en dit is wel de hoofdzaak, wordt door het amendement geheel en al verbroken het plan van verbinding tusschen noord en zuid door ééne reeks van vaste bruggen. Volgens het amendement loopt de verbinding van noord en zuid door vaste bruggen over Schoonhoven en Gorkum. Welk een omweg voor de noord-oostelijke bewoners van het land om te geraken naar het zuiden en België, en vooral om te geraken naar het zuidoosten van het Rijk! Nu is het waar dat aan eenige dier bezwaren, uit het amendement voortspruitende, kan worden te gemoet gekomen door het amendement, voorgedragen door den spreker uit Nijmegen. Maar het springt toch in het oog, dat hierdoor overgrote offers van de schatkist zullen gevorderd worden. Reeds is er bij deze discussie op gewezen, dat men in kosten van overbrugging vervalt, die niet minder zullen zijn dan acht millioen, namelijk zeven millioen voor de overbruggingen tusschen Arnhem en Nijmegen en een millioen voor die te Grave. Hierbij komen de kosten van een nieuwen weg voor het binnenlandsch verkeer, van Arnhem naar 's Hertogenbosch, een weg die weinig voordeel belooft. Hij is twaalf uren lang en kan bezwaarlijk minder kosten dan f 100,000 het uur of f 80,000 den kilometer, dus in het geheel niet minder dan ongeveer 5 millioen. Men zal dus door ook dat amendement aan te nemen, in eene nieuwe uitgaaf van minstens 13 millioen vervallen. Als men dus de beide voorstellen vergeelijkt, dan verdient dat der Regering, mijns inziens, de voorkeur.

Ten slotte zie ik in de aanneming van dit en van de andere amendementen, die ik bespreek, nog dit nadeel, dat het stelsel der Regering in een voornaam punt, het punt der rivierovergangen, wordt verstoord, en dus door de aanneming dier amendementen de wet aan grooter gevaar van verwerping wordt blootgesteld dan zij het onveranderd is. De verwerping zoude ik als eene ramp beschouwen, omdat daardoor het verkrijgen van spoorwegen weder in het onbepaalde zou zijn uitgesteld.

Wat is er nu van de drie andere amendementen met betrekking tot de rivierovergangen. Het amendement der heeren Delprat en Elout levert al de nadeelen op, welke aan het zoo even door mij behandelde amendement verbonden zijn, behalve dat daardoor Dordrecht niet zonder spoorweg wordt gelaten, en dat de inwoners van het noordoostelijk gedeelte van het land met die lijn niet zoo grooten omweg hebben af te leggen om naar het zuidoostelijke des lands te gaan.

Intusschen door het aandoen van Dordrecht worden — het is reeds gezegd door den geachten spreker uit Rotterdam — ontzettende offers van de schatkist gevorderd. Die groote offers komen vooral hierdoor aan het licht, dat er dan twee overgangen over de Lek noodig worden, waarvan er een bij een vroeger wets-ontwerp op niet minder dan 7 millioen geschat werd. En de kleinere omweg van het noordoosten naar het zuidoosten des lands wordt wederom ruim opgewogen, ja in gewigt verre overtroffen, door den grooten en onnatuurlijken omweg die door dit amendement veroorzaakt

wordt tusschen het noordoosten des lands en zoowel het zuiden als het zuidwesten; een omweg daardoor veroorzaakt, dat de lijn van het amendement loopt over Utrecht naar Gorinchem, dan oostwaarts naar 's Bosch en dan weer westwaarts naar Breda.

Met de beide andere amendementen is het eenigzins anders gesteld dan met de besprokene. Zij leveren de meeste nadeelen, welke ik thans heb ter sprake gebragt, niet op; uit een waterbouwkundig en ook uit een strategisch oogpunt zijn zij veel minder bezwarend. Maar wat het amendement van den heer van Goltstein betreft, daardoor wordt het noordoostelijk gedeelte van het Rijk niet zoo goed geriefd als door het voorstel der Regering, daar de overgangen der rivieren meer naar het westen verplaatst worden. Men dwaalt dus af van het billijke en geriefelijke midden, waarvan de spreker uit Tiel gewaagd heeft. Maar het voornaamste nadeel is gelegen in het niet aandoen van Wamel en Tiel, waardoor voor onze groote koopsteden het voordeelige uitzicht verloren gaat, om met weinige kosten van het Rijk verbonden te worden met Nijmegen, Crefeld en den linker Rijnover, en men de premie verliest, die men aan Pruisen, zonder onze schade, zou kunnen geven, om met de Pruisische spoorwegen te Rheine en te Vierssen verbonden te worden.

En nu nog een enkel woord over het amendement, voorgesteld door den geachten afgevaardigde uit Tiel. Zijne wijziging strekt slechts om den rivierovergang niet van den Bosch naar Maarsbergen te laten loopen, maar van den Bosch naar Tiel om vervolgens over Wijk bij Duurstede naar Utrecht te komen. In weerwil van het kleine der afwijking van het plan der Regering, dat in die wijziging gelegen is, komt het mij toch voor dat zij niet is te verkiezen. Ik doe opmerken dat het niet is uitgemaakt dat de overgang bij Wijk bij Duurstede zonder gevaar kan plaats hebben; maar zeker is het dat deze wijziging niet getrouw blijft aan het stelsel der Regering, een stelsel dat de voorsteller zelf heeft gehuldigd. Hij zelf toch heeft de Regering geprezen, omdat zij het noorden met het zuiden wil verbinden door *éene* reeks van vaste bruggen over de rivieren in het midden des lands, waardoor gelijkelijk het oosten en het westen worden gebaat. Volgens het amendement blijft de lijn in het midden loopen slechts tot Tiel, maar wijkt dan af naar Utrecht.

En nu is er wel enig gerief in die afwijking voor de twee grootste handelssteden des lands, want haar weg naar Tiel wordt daardoor twee uren of 10,000 ellen korter dan volgens het voorstel der Regering. Maar er moet ook in het oog worden gehouden dat van de andere zijde de weg van het noordoosten naar het zuiden zes uren of 30,000 ellen langer wordt, wanneer men over Utrecht dan wanneer men over Maarsbergen naar Tiel en den Bosch gaat. Tot aanbeveling van zijne voordragt heeft de geachte afgevaardigde uit Tiel gezegd, dat, door het vereenigingspunt te Utrecht te maken, het gerief wordt bevorderd. Ik betwijfel eenigzins, of dit wel het gevolg is, omdat de ruimte, die men te Utrecht zou noodig hebben om daar het vereenigingspunt te maken, moeilijk te verkrijgen is. Reeds nu komt daar aan het station ruimte te kort, en men zegt dat meerdere ruimte daar bezwaarlijk kan verkregen worden. Het verwezenlijken dus van het denkbeeld, om voor het zuiden te Utrecht het vereenigingspunt te maken, zou meer ongerief dan gerief veroorzaken.

Stellig meen ik eene andere opmerking van dien geachten afgevaardigde te kunnen tegenspreken. Hij ziet in het verplaatsen van het vereenigingspunt van Maarsbergen naar Utrecht dit voordeel, dat men dan in de exploitatie minder afhankelijk wordt van den Rhijnspoorweg. Dit komt mij niet juist voor. Evenzoo als men te Maarsbergen in aanraking komt met den Rhijnspoorweg, komt men daarmede in aanraking te Utrecht. Trouwens, indien men zich van Utrecht verderop wil begeven, is men evenzeer genoodzaakt van den Rhijnspoorweg gebruik te maken als van Maarsbergen.

Ik zal dus, tenzij ik nadere inlichtingen mogt bekomen die mijn gevoelen wijzigen, mij genoodzaakt zien te stemmen tegen al die amendementen.

De heer de Casembroot, *Minister van Oorlog.*

[Zie bladz. 826.]

Mijnheer de Voorzitter, ik zal zeer zeker niets nieuws verkondigen, wanneer ik zeg dat geheel Nederland met gespannen verwachting de aandacht heeft gevestigd op de discussie die thans in deze vergadering worden gevoerd. Een geen wonder, want wanneer ooit de materiele belangen der natie innig bij eenig vraagstuk zijn betrokken, dan zeker is dit het geval bij het vraagstuk der

spoorwegen. Waar intusschen een zoo diep ingrijpend belang in het spel is, daar heeft men ook in zekere mate bij het publiek te vreezen voor eenzijdige beschouwing of verkeerde beoordeeling, en aan die verkeerde beoordeeling staan meer of minder zij allen bloot, die tot de groote zaak, waarop aller blikken zijn gevestigd, medewerken.

Het is niet denkbaar dat een eenigzins uitgebreid spoorwegplan ooit tot stand kome, wanneer niet een aantal onderling strijdende belangen wederkeerig elkander concessien doen en tot eene soort van vergelijk komen. Zelfs hoofdbelangen, belangen van zeer algemeenen aard, maken daarop geene uitzondering, en dus ook niet het belang der defensie. Intusschen zal het oordeel, tot hoe ver die defensie hare eischen in een spoorwegplan kan doen gelden, wat betreft de rigtingen der aan te leggen wegen, altijd zeer verschillend zijn, naar mate van het standpunt waaruit men de zaak beschouwt. Dan eens zal er gezegd worden dat er te veel, dan weder dat er te weinig is gelet op de belangen der defensie. Ik geloof dan ook, dat het voor mij van enig belang is, dat ik de juiste woorden in herinnering brenge, die ik verleden jaar heb gesproken, ten einde het standpunt aan te wijzen, waarop mijns inziens de Minister van Oorlog zich bij het behandelen van eene quaestie als de onderhavige moet plaatsen.

Ik zeide dan in de zitting van 15 November jl. het volgende:

» Vooraf zij het mij vergund — en ik geloof dat het niet ondienstig zal zijn dit te doen — het standpunt aan te wijzen, waarop naar mijne bescheiden meening de Minister van Oorlog zich bij alle quaestien als de onderhavige, bij elk plan, dat tot den aanleg van een of meer spoorwegen gemaakt wordt, dient te plaatsen.

» Zoodra een stelsel van spoorwegen wordt beraamd, dient de Minister van Oorlog deswege te worden gehoord. Dat is niet alleen billijk en nuttig, het is ook noodzakelijk in het belang der defensie, dat in de allereerste plaats mag genoemd worden een algemeen belang te zijn. En wanneer dan de verschillende belangen van handel, industrie en binnen- en buitenlandsch verkeer met de belangen der defensie zijn overeen te brengen, of daaraan kunnen worden ondergeschikt gemaakt, dan geloof ik, dat men aan die rigting van een weg de voorkeur moet geven, die door den Minister van Oorlog wordt nuttig geacht. Is dat echter niet het geval, zijn er bezwaren van technischen aard, of wel strijdt het tegen de belangen, die ik zoo even genoemd heb, om juist die rigting te kiezen, dan dunkt mij, verandert het standpunt van den Minister in zoo verre, dat hij niet meer kan eischen, dat alleen zijne inzichten worden gevolgd; dan moet hij zorgen dat door de aangenomen rigting geene schade worde toegebracht aan de defensie, dat die niet worde belemmerd, veel minder nog onmogelijk gemaakt.

» Dit is, dunkt mij, het standpunt waarop de Minister van Oorlog zich bij dergelijke quaestien moet plaatsen. Hij moet begrijpen, dat het de taak is der defensie, den rijkdom en de welvaart, de vruchten van vrije ontwikkeling, handel en industrie te beschermen, en geenszins die tegen te werken.

In de zitting van eergisteren, ter oorzake van eene kromming in eene der voorgedragen spoorweglijnen, had ik gevaar kunnen loopen van verdacht te worden de beginselen van vrijgevigheid omtrent de niet-militaire belangen, die ik vroeger had verkondigd, min of meer te hebben verzaakt. Heden zou het welligt kunnen heeten: gij hebt de belangen der defensie te veel voorbijgezien. Ik acht het noodig mij tegen beide verdenkingen te vrijwaren en ik zal dan kortelijk — ten einde de beraadslaging niet te lang op te houden — maar eenigzins meer omstandig dan ik bij de algemeene beschouwingen over dit artikel heb gedaan, een blik werpen op de verschillende rigtingen, waarvan bij deze discussien sprake is geweest.

Ik zal beginnen met eerst een woord te zeggen over eene brug aan den Moerdijk, wanneer die bij later tijd, zoo als ik met den geachten afgevaardigde uit Dordrecht geloof, mogt tot stand kome. Ik geloof niet, dat aan mijne opinie in deze zaak zoo verbazend veel gewigt zal worden gehecht, dat, wanneer ik mij in een militair opzigt tegen zoodanig werk verklaarde, het dan niet tot stand zou kome. Doch zelfs in de verte wenschte ik mijn gevoelen niet te verbinden aan dat van hen, die meenen dat dit grootsche werk voor de veiligheid van den Staat zou moeten achterwege blijven. De geachte Vergadering kent daaromtrent het gevoelen, dat ik ten verleden jare heb geopenbaard. Ik heb later in gesprekken gehoord, en het is ook in geschriften verkondigd, dat die brug ook zou blootstaan aan het gevaar van verrassing. Men heeft bijv. gewezen op de verrassing van Capri, op die van Gibraltar, en ik kan mij zeer goed voorstellen hoe eene rotsvesting, juist omdat men zich daar geheel veilig waant, somwijlen zelfs gemakkelijk verrast wordt. Ook van vestingen in open en vlak terrein kan ik het begrijpen, en de geschiedenis leert het,

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

hoe bijv. in den Spaanschen successie-oorlog Cremona werd verast; hoe in later tijd, in 1814 hetzelfde met Bergen-op-Zoom plaats had, het eerste door verstandhouding binnen de vesting, bij het laatste voornamelijk wegens het zeer zwakke garnizoen. De uitkomst van deze ondernemingen heeft intusschen ook bewezen hoe wisselvallig het welslagen van zoodanige ondernemingen is, zoodat daarop ook bezwaarlijk hoofdoperaties kunnen worden gebaseerd. Ik kan mij echter niet voorstellen hoe die brug over den Moerdijk, wanneer die door de noodige werken is gedekt, zou kunnen verast worden. Eerst toch zou, zonder dat het bij de meer achterwaarts gelegen werken werd bespeurd, het werk aan de spoorwegbrug over de Mark moeten worden overrompeld; hetzelfde lot zouden daarna de werken aan de Roode Vaart en den Moerdijk moeten ondergaan, en eindelijk het werk achter de brug. Maar dit alles zou den vijand nog niet helpen, zoo hij zijne troepen niet bij de hand had om van die verrassing gebruik te maken. Wij zouden dus moeten aangevallen worden op dit gedeelte van ons zuidelijk frontier, en derhalve ook een aanzienlijk deel onzer hoofdmagt daar opgesteld hebben en op onze hoede zijn. Doch gesteld, de verrassing ware gelukt, dan zouden 's vijands troepen nog door het 1800 ellen lange défilé der brug moeten marcheren. En dat alles, de verrassing en die overtocht, zou moeten geschieden onder het oog en onder het vuur van onze flottille, die in het Hollandsch Diep is gestationneerd! Is dit denkbaar, Mijnheer de Voorzitter? Ik kan het niet aannemen en deel niet in het gevoelen van hen, die in de overbrugging van den Moerdijk een gevaar voor onze defensie zien. Dat men bij geweldigen aanval des vijands, zoo als de afgevaardigde uit Delft heeft gezegd, in de noodzakelijkheid zou kunnen komen van twee of drie pijlers van die brug te vernielen, zal ik niet ontkennen, maar is eenmaal de nood zoo hoog gestegen, dan zal de verdediging van het land toch zooveel schatten hebben gekost, dat deze schade er wel gerust bij gedragen kan worden.

Wat betreft den spoorweg van Gouda over Schoonhoven naar Gorinchem, zoo heb ik reeds bij de algemeene beschouwingen gezegd, dat uit het oogpunt van de verdediging deze weg insgelijks aan het vereischte voldoet van achter de linie van Utrecht gedekt te zijn. Er zou alleen van Utrecht naar 's Bosch langs dien weg een omweg ontstaan. Maar voor de defensie is, zoo als ik gezegd heb, eene verbinding tusschen Utrecht en 's Bosch, welke loopt over Vianen en Gorinchem, de verkieslijkste. Deze weg is in een militair opzigt in allen deele de beste, en wij zouden dien dan ook moeten hebben, indien daartegen geene groote bezwaren van technischen aard konden worden aangevoerd. Nu blijft nog als regtstreeksche verbinding tusschen Utrecht en 's Hertogenbosch de weg langs Kuilenburg over. Ik heb ten verleden jare op eenige gebreken gewezen, die dezen weg in een militair opzigt aankleven. Ik geloof dat die gebreken zouden te verhelpen zijn, zoo als ook reeds is aangegeven in een brief, ten verleden jare door den *oud-soldaat* aan den Minister van Oorlog gerigt, en die destijds in druk is verschenen. Men zal dan van Utrecht den weg kunnen doen loopen van achter de lunetten op de Houtensche vlakte, achter of kort langs het fort Jutphaas, vervolgens met eene bogt langs Schalkwijk tot tegenover het fort Everdingen, en verder langs den Diefdijk tot Asperen. Tot daartoe is de weg grootendeels achter de inundatie gelegen en gedekt. Van het punt Asperen zou verder de weg loopen met eene bogt tot beoosten Bommel en daar de Waal overgaan. Dat gedeelte is ten deele in de inundatie en voor het overige zoodanig tusschen deze laatste en de rivier teruggetrokken, dat het kan beschouwd worden voldoende tegen aanvallen beschermd te zijn. Van de Waal zou eindelijk de weg moeten gaan naar de Maas omstreeks Crevecoeur of Empel en zoo naar 's Hertogenbosch. Op die wijze zou die spoorweg bijna even goed aan het militair doel kunnen beantwoorden als de lijn Vianen-Gorinchem.

Ik kom eindelijk tot den weg, die in het regerings-ontwerp is aangenomen, van Muarsbergen, over Amerongen, Tiel en Lith, naar 's Hertogenbosch. Ik heb, ik meen in de zitting van gisteren, door den geachten afgevaardigde uit Gorinchem (den heer Begram) hooren zeggen, dat die rigting geheel in strijd was met de belangen der defensie. Ik geloof dat dit te ver en veel te ver gedreven is. De geachte afgevaardigde uit Tiel (de heer de Kempnaer) heeft reeds doen opmerken, dat wanneer die weg gevaarlijk was voor de defensie, de Minister van Oorlog nooit zou hebben kunnen toestaan dat die rigting gekozen wierd: hij zou dat niet mogen toestaan. Doch die lijn is volstrekt niet in strijd met de belangen der defensie. Die weg is met opzigt tot de militaire belangen minder gelukkig gekozen, zoo als ik reeds bij de algemeene beschou-

wingen heb doen opmerken, dan de lijn Vianen-Gorinchem, en zelfs dan die over Kuilenburg, maar in het eerste tijdperk der verdediging hebben wij daarvan, ofschoon langs een omweg, hetzelfde nut als van eene meer regtstreeksche verbinding van Utrecht met 's Hertogenbosch. Eerst wanneer de vijand de linie van de Grebbe en van de Spees op Ochten geforceerd heeft, houdt dat gebruik natuurlijk op. Doch van gevaar voor de defensie kan bij deze rigting geen sprake zijn. Wij moeten toch de voorzorg gebruiken om de overgangspunten over de rivieren te versterken. Bovendien zal het gedeelte, dat bij een aanval uit het zuiden het meest blootgesteld is, namelijk het gedeelte van den weg van Lith naar 's Bosch, zoo kort mogelijk gerigt worden langs het werk van de Blaauwe Sluis en dat bij Orthen. Die ligging van den weg vrijwaart dien tegen de aanslagen van den vijand, zoolang de Bossche inundatie aan die zijde niet is afgetapt. Ik herhaal dus, dat die weg over Amerongen, Tiel en Lith volstrekt niet gevaarlijk voor de defensie is, en dat hij ook, zoolang de Grebbelinie niet is doorgebroken, of de Maas door den vijand gepasseerd, voor ons hetzelfde nut eener snelle militaire communicatie tusschen Utrecht en 's Bosch oplevert als de meer regtstreeksche verbinding, het zij dan met eenigen omweg. De weg, die later zou komen van Wamel naar Nijmegen wordt door velen als nadeelig voor de defensie beschouwd, omdat die zuidwaarts van en evenwijdig langs de Waal loopt. Ik moet daarbij echter doen opmerken, dat zoolang wij de eindpunten van dien weg in bezit hebben, en zoolang de vijand zich niet van Nijmegen heeft meester gemaakt, hij van dien weg, als spoorweg, geen gebruik heeft. Maar wanneer het gewichtige punt van Nijmegen door den vijand genomen is, dan geloof ik, dat hij niet eerst naar Tiel zal gaan om de Waal te passeren, maar dat hij dit dan te Nijmegen zelf zal doen.

Wat aangaat den weg, die ook het onderwerp van een der amendementen uitmaakt, de weg van 's Bosch, over Grave, Nijmegen, naar Arnhem, zoo meen ik, dat de weg van 's Bosch naar Grave, zuidelijk van en evenredig met de rivier de Maas en de Noordbrabantsche linie loopende, indien wij de eindpunten niet in ons bezit hadden, als nadeelig voor de defensie zou kunnen beschouwd worden.

Wat betreft de vaste bruggen te Nijmegen en te Arnhem, ik heb mij daaromtrent verleden jare reeds verklaard. Ik acht dit een voordeel voor de defensie, omdat het in den wintertijd onmogelijk is, wanneer de schipbruggen moeten worden weggenomen, voor eene rivier stand te houden en die te verdedigen. Dat kan men daarentegen wel doen, zoo men ten allen tijde van de vaste overgangspunten verzekerd is. En dan moet ik er bijvoegen, dat de geprojecteerde versterkingen in de Over-Betuwe en de verbeteringen die aan het goretancheerde kamp van Nijmegen zullen worden aangebragt, tevens tot verzekering der besproken bruggen zouden bijdragen.

Ziedaar, Mijnheer de Voorzitter, mijn gevoelen omtrent de militaire waarde van de spoorwegen tusschen het noorden en zuiden des Rijks, die gedurende de discussien zijn genoemd, en van den weg die met hetzelfde doel in het regerings-ontwerp opgenomen is. En nu rijst de vraag: is hier dissentiment tusschen mijne geachte ambtgenooten die dit wets-ontwerp verdedigen en mij? Volstrekt niet, Mijnheer de Voorzitter. De militaire zijde der quaestie is van den aanvang af met zorg door ons onderzocht. Mijn geacht ambtgenoot voor Binnenlandsche Zaken heeft de redenen, die ik op zuiver militair gebied heb aangevoerd, volkomen gebillijkt. Hij zou zich gelukkig geacht hebben indien hij aan mijne wenschen had kunnen te gemoet komen en die in alle opzigten had mogen vervullen. De bezwaren, die zich daartegen hebben verzet, staan overigens op dit oogenblik ter beoordeeling van deze geachte Vergadering. Wanneer ik mij bij die bezwaren heb nedergelegd, van volgt daaruit volstrekt niet, dat ik nu zou hebben moeten trachten te bewijzen dat de rigting, die door de Regering voor eene verbinding van het noorden met het zuiden des Rijks is voorgesteld, ook in militair opzigt de beste was. Door zoodanige argumentatie zou eene kwade zaak niet tot eene goede gemaakt worden, maar wel eene goede zaak gevaar loopen van te worden bedorven.

Deze Vergadering heeft omtrent de beste militaire spoorwegverbinding omstreeks het midden des lands mijn gevoelen wenschen te kennen. Dit gevoelen heb ik zonder terughouding geopenbaard. Ik heb mij daarbij geplaatst op een uitsluitend militair terrein, en ik heb gemeend rondweg te moeten antwoorden in den zin van hetgeen op dit terrein waarheid is, en, naar mijne overtuiging, steeds waarheid blijven zal.