

3DE ZITTING. — 23 SEPTEMBER.

1. *Ontwerp-adres van antwoord op de Troonrede.* (Behandeling der paragrafen.)3^{de} ZITTING.

ZITTING VAN DONDERDAG 23 SEPTEMBER.

(GEOPEND TEN 11 URE.)

Ingekomen: Regeringsbescheiden. — Beraadslaging over en aanneming van het ontwerp-adres van antwoord op de Troonrede. — Benoeming eener Commissie tot aanbieding van het adres aan den Koning. — Interpellatie van den heer Duymaer van Twist over de overeenkomst tusschen den Staat en de Rijnspoorwegmaatschappij; motie dienaangaande voorgesteld.

Voorzitter: de heer **de Vos van Steenwijk**.

Tegenwoordig, met den Voorzitter, 34 leden, te weten de heeren:

van Swinderen, Huydecoper van Maarsseveen, van Akerlaken, Coenen, van Vollenhoven, Verschoor, Michiels van Kessenich, Stork, Pincoffs, de Raadt, den Tex, Blussé, Beerenbroek, van Aylva van Pallandt, Schot, Hartsen, Dumbbar, Thooft, van Eysinga, Cremers, Hengst, Vos de Wael, Carsten, Hein, Duymaer van Twist, du Marchie van Voorthuysen, de Villers de Pité, Buchner, van Sasse van Ysselt, Nobel, van Rijkevorsel, Prins en Borsius.

en al de heeren Ministers.

De notulen van het verhandelde in de vorige zitting, van 22 September, worden gelezen en goedgekeurd.

De **Voorzitter** deelt mede dat van het Departement van Binnenlandsche Zaken is ingekomen eene missive ten geleide van het verslag omtrent de cholera-epidemie in Nederland over 1866 en 1867, 3de stuk.

Dit verslag zal worden geplaatst in de boekerij der Kamer.

Aan de orde is de beraadslaging over het ONTWERP-ADRES VAN ANTWOORD OP DE TROONREDE.

De algemeene strekking alsmede de PARAGRAPHEN 1—10 van het ontwerp-adres worden achtereenvolgens zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd.

Beraadslaging over PARAGRAAF 11, luidende:

» Met leedwezen ontvingen wij de mededeeling, dat de geldelijke toestand in Suriname niet vooruit gaat en de landbouw dier kolonie ondersteuning zal behoeven.»

De heer **Cremers**: Mijnheer de Voorzitter! Ik heb geen wijziging voor te stellen. Evenwel wensch ik iets over deze paragraaf te zeggen.

Bij het lezen van den volzin van de Troonrede, waarop deze paragraaf antwoord geeft, viel mij iets op. Ik las daarin dat de geldelijke toestand van Suriname niet vooruitgaande is en dat de landbouw van die kolonie ondersteuning zal behoeven. Ik heb mij afgevraagd: welke is de bedoeling daarvan? Is het de bedoeling van den Koning geweest eenvoudig aan de Staten-Generaal mede te deelen een feit dat vrij algemeen bekend is? Of is het de bedoeling geweest om tevens te zeggen dat de ondersteuning, welke die kolonie behoeft, zal de landbouw vooruitgaan, van Rijksweg zal worden voorgesteld en gegeven?

Ik dacht in dit ontwerp eene oplossing te vinden, de opvatting die de Commissie van deze zaak heeft. Ik zie er evenwel weder niets anders in dan dat wij met leedwezen ontvingen de mededeeling dat de geldelijke toestand in Suriname niet vooruitgaat en dat de landbouw dier kolonie ondersteuning zal behoeven.

Ligt nu hierin opgesloten eene morele belofte dat de ondersteuning, welke den landbouwer in Suriname behoeft, wordt toegezegd, is dit zooveel als eene belofte waaraan wij zijn gebonden, dan zou ik mij niet met deze paragraaf kunnen vereenigen. De ondersteuning aan den landbouw door te geven zou zijn een protectionistische maatregel. Ik houd het er voor dat zeer veel takken van volksbestaan hier te lande ook kwijnen en ondersteuning behoeven. Ik zou op dit oogenblik niet willen kiezen tusschen eene ondersteuning van de takken van volksbestaan daar en hier.

Ik veronderstel dat wanneer deze paragraaf wordt aangenomen en de Regering maatregelen mogt voorstellen om den landbouw van Suriname te ondersteunen, de Kamer geheel en al vrij zal zijn in hare beslissing, en heb in deze opvatting geen bezwaar tegen deze paragraaf.

De heer **du Marchie van Voorthuysen**, lid der Commissie: Mijnheer de Voorzitter! De geachte spreker uit Groningen had gehoopt dat het antwoord van de Commissie zou hebben gegeven eene oplossing aan de vragen, die hij zich gesteld had bij het lezen van de Troonrede. De Commissie heeft overwogen of zij eene dergelijke oplossing zou geven, en zich afgevraagd of men reeds nu te kennen zou geven dat de Kamer met eene dergelijke ondersteuning niet ingenomen was. Maar na eene langdurige gedachtenwisseling heeft hij gemeend eenvoudig zich te moeten bepalen bij het teruggeven van de woorden van de Troonrede.

Het zij mij vergund kortelijk de gronden mede te deelen waarop de Commissie geacht heeft dus te moeten handelen.

Nadat zij had aangenomen dat de algemeene strekking van het adres een weerklank op de Troonrede zijn zoude, eene strekking waarmede de Vergadering zich zoo even

1. *Ontwerp-adres van antwoord op de Troonrede.* (Behandeling der paragrafen.)

heeft vereenigd, had de Commissie zich afgevraagd, of zij in bijna de laatste zinsnede alleen een protest zou doen doorschemeren. Zoo iets ware dan eene afwijking geweest van den algemeenen geest van het adres tot beantwoording der Troonrede. Zij heeft gemeend dit niet te moeten doen, te minder nadat haar adres wat de vorige zinsneden betreft gesteld is in een zeer milden geest. Waar er wordt gesproken van verbetering van de middelen van verkeer, van de openbare werken, van de oprigting van een Rijksmuseum, van het lot der militairen, van de verdedigingsmiddelen en van nog andere zaken, waaraan groote kosten verbonden zijn, is met geen enkel woord door de Vertegenwoordiging te kennen gegeven dat zij daartegen opziet. Zou men nu hierin voor Suriname alleen eene uitzondering maken?

De Commissie achtte dit weinig in harmonie met de geheele strekking van het adres.

De geachte spreker hoopte dat men in de verklaring hier gegeven, niet zou zien een morelen band. Ook het gevoelen der Commissie is dat de Vertegenwoordiging na deze verklaring volkomen vrij blijft in hare latere handelingen en ik stel er prijs op den geachten afgevaardigde verzekering daarvan te geven.

De Commissie heeft zelfs met de woorden: *Met leedwezen ontvingen wij de mededeeling*, te kennen willen geven dat zij dergelijke ondersteuning niet met groote ingenuïteit begroette. Door de betuiging van leed over het bericht toonde zij te wenschen dat dit mogt worden weggenomen of althans verzacht door de ondersteuning tot het minst mogelijke te beperken.

De geachte spreker heeft verder gezegd, dat wij ons hier op een moeilijk terrein zouden begeven, wanneer wij over deze zaak in het breede gingen uitweiden. Geheel vereenig ik mij met dit gevoelen.

Inderdaad, wanneer wij thans hier de vraag wilden bespreken, kunnen er omstandigheden zijn waarin moet afgeweken worden van het gezonde denkbeeld en den algemeen aangenomen regel, om noch nijverheid, noch handel, noch landbouw te ondersteunen, en ging men daarbij overwegen of de toestand van Suriname zoodanig is, dat hij eene uitzondering zoude verontschuldigen, wij zouden dan niet alleen betreden het uitgestrekte gebied der staathuishoudkunde, maar ons tevens begeven op het onafzienbare veld der statistiek.

De Commissie heeft dan ook gemeend, dat eene dergelijke gedachtenwisseling hier thans moest voorkomen worden, door eenvoudig de woorden der Troonrede terug te geven met eene betuiging van leed over het bericht, in de overtuiging dat de Vertegenwoordiging zich daardoor niet bindt.

De heer **Cremers**: De laatste woorden van het geachte lid der Commissie zijn voor mij geheel en al voldoende. Ik mag daarom eenige vroegere woorden niet onopgemerkt laten. Mijne bedoeling was geenszins om, zoo als de geachte spreker zeide, in ons antwoord te doen doorschemeren een protest tegen de Troonrede, van welke de strekking mij niet helder is.

Ik heb alleen gevraagd of in deze paragraaf eene stellige belofte lag opgesloten. In dat geval zou ik niet gaarne tot hare goedkeuring hebben medegewerkt. De verklaring der Commissie echter dat wij in niets gebonden zijn stelt mij volkomen tevreden.

De heer **van Goltstein**, Minister van Koloniën: Ik vraag alleen het woord omdat door den geachten afgevaardigde uit Groningen de onderstelling is geuit dat aan deze paragraaf der Troonrede een verschillende uitleg kan gegeven worden.

Die spreker heeft vooral willen protesteren tegen een mogelijken uitleg, die de beteekenis kon hebben van belofte of toezegging.

Het doen eener belofte heeft in geen deele in de bedoeling der Regering gelegen; zij heeft alleen geconstateerd den feitelijken en niet opwekkenden toestand. De financiële toestand is ongunstig en de reden daarvan ligt in het gemis aan werkkrachten en het kwijnen van den landbouw.

Daarom heeft de Gouverneur van Suriname eenige maanden geleden eene commissie benoemd, ten einde maatregelen te beramen die van gunstigen invloed kunnen zijn op den aanvoer van werkkrachten. Die commissie is thans aan 't werk en zal, met voortvarendheid voorgezeten en bestuurd, weldra vruchten kunnen opleveren. Zij zal aan het bestuur der kolonie verschillende maatregelen ter goedkeuring moeten onderwerpen. Indien er dan wettelijke bekrachtiging noodig mogt zijn, zullen de maatregelen ook aan het oordeel der Staten-Generaal onderworpen worden en zal de tijd daar zijn om over de al of niet doelmatigheid daarvan te spreken.

De Regering heeft zich in deze paragraaf alleen bepaald tot het constateren van den feitelijken toestand en wenscht vooral niet dat daaraan de beteekenis zal gegeven worden van eene belofte of toezegging.

De beraadslaging wordt gesloten.

Paragraaf 11 wordt zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd.

De PARAGRAPHEN 12 en 13 worden zonder beraadslaging en zonder hoofdelijke stemming goedgekeurd.

Het *ontwerp-adres van antwoord op de Troonrede*, in stemming gebragt, wordt met algemeene stemmen aangenomen.

De **Voorzitter**: Overeenkomstig de bepaling van het Reglement van Orde zal dit vastgesteld adres Z. M. den Koning worden aangeboden door de Commissie van Redactie, bestaande uit de heeren du Marchie van Voorthuysen, Hein, van Eysinga en Prins en den Voorzitter der Kamer, waaraan zullen worden toegevoegd de heeren Carsten en den Tex.

Aan de orde is de INTERPELLATIE VAN DEN HEER DUYMAER VAN TWIST, OMTRENT DE IN JUNIJ EN JULIJ GESLOTEN OVEREENKOMST TUSSCHEN DEN STAAT EN DE NEDERLANDSCHE RHIJNSPOORWEGMAATSCHAPPIJ.

De heer **Duymaer van Twist**: Ik begin met aan de Kamer dank te betuigen dat zij in de zitting van Dinsdag, en dat wel zonder iemands tegenspraak, heeft willen besluiten om mij het toen gevraagde verlof te verleen. Daardoor werd ik versterkt in mijne overtuiging, dat de onlangs door de heeren Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Finantiën met de Rhijnspoorwegmaatschappij gesloten overeenkomst, die sedert zij bekend is geworden in klimmende mate de aandacht heeft getrokken van het denkend publiek, in deze Kamer en wel nu behoorde te worden besproken.

Het geldt hier eene zaak, namelijk de aansluiting van den Rhijnspoorweg en den Hollandschen spoorweg te Rotterdam, die reeds eene geschiedenis heeft van 30 jaren. Wanneer ik die naga treffen mij bovenal twee zaken.

De eerste is niet dat het bestuur van de Rhijnspoorwegmaatschappij gedurende al dien tijd goed voor de belangen dier maatschappij heeft gezorgd; dat is goed en prijzenswaardig; — maar wat mij bijzonder heeft getroffen, is de inderdaad *verwonderlijke vindingrijkheid*, waarmede de Maatschappij de middelen heeft weten op te sporen om zich gedurende dertig jaren te onttrekken aan eene verpoging die op haar rustte en om zich ten slotte die verpoging voor goed van de schouders te schuiven.

De andere zaak die mij bij het nagaan van de geschiedenis der aansluiting bijzonder trof, is deze: de steun, dien de Rhijnspoorwegmaatschappij, althans sedert 1866 of 1867, bij hare pogingen in den tegenwoordigen Minister van Binnenlandsche Zaken gevonden heeft.

De herinnering aan enkele groote trekken uit de geschiedenis door mij bedoeld, zal, meen ik, voldoende zijn om de juistheid van hetgeen ik gezegd heb aan te toonen.

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

Het zijn feiten, die men inderdaad voor ongelooflijk houden zou, indien ze niet werkelijk gebeurd waren.

Reeds in 1845 werd aan de Rhijnspoorwegmaatschappij hare concessie verleend, en reeds toen nam zij door de aanvaarding er van de verplichting op zich om de aansluiting van haren spoorweg met den Hollandschen te Rotterdam uit te voeren.

Grooten haast met die uitvoering heeft zij van den aanvang af niet gemaakt; althans in 1852, dus zoven jaren later, vonden de Regering en de Staten-Generaal het raadzaam om aan het subsidie, toen aan de Rhijnspoorwegmaatschappij toegestaan, ten einde haar spoor te versmallen, de voorwaarde te verbinden, dat de Maatschappij » alle op haar rustende verplichtingen, welke uit deze overeenkomst en de acte van concessie voortvloeijen, getrouwelijk nakome". (Wet van 29 Mei 1852.)

Wat was het gevolg? Dat de Maatschappij het subsidie van het Rijk in den zak stak, maar de aansluiting onuitgevoerd liet.

Wederom acht jaren later, ongeveer in 1860, schijnt de toenmalige Regering het dralen van de Maatschappij moede geworden te zijn en besloten te hebben, eindelijk den weg van regten in te slaan ten einde de Maatschappij te dwingen tot uitvoering harer verplichtingen.

Toen echter heeft de Maatschappij gedaan datgene waartoe, helaas! onze wetten (tot groote schade van de regtszoekenden) iedereen in staat stellen, die slechts niet opziet tegen eenige proceskosten. De Maatschappij heeft door exceptien, incidenten, beroepen in appèl en cassatie en wat dies meer zij, gedurende zes jaren eene eindbeslissing van de regterlijke magt weten te voorkomen, en toen eindelijk in 1867 de Maatschappij, om het zoo eens te noemen, uitgeprocedeerd was en een eendarrest binnen korten tijd scheen te zullen worden gewezen, vond zij het raadzaam — zoo schijnt het althans — het hoofd in den schoot te leggen en eene overeenkomst te sluiten met den tegenwoordigen Minister van Binnenlandsche Zaken, waarbij zij zich op nieuw verbond de aansluiting te Rotterdam op de in de overeenkomst omschreven wijze te maken. Met die overeenkomst en met dat leggen van het hoofd in den schoot had zij nog een ander doel bereikt. Door de bereidwilligheid, waarmede zij toen op nieuw de op haar rustende verplichting op zich nam, verkreeg zij tevens van de Regering concessie voor de door haar zeer gewenschte nieuwe lijnen Gouda-den Haag en Harmelen-Breukelen, die tot nog toe geweigerd waren aan den gebrekigen concessionaris, die aan zijne verplichtingen niet voldeed. De Staten-Generaal erkenden het algemeen nut van die beide spoorwegen en deden dit met het oog op en in verband met de nieuwe overeenkomst, in 1867 gesloten.

Had men toen maar naar Thorbecke geluisterd, die in 1867 in substantie (de juiste woorden heb ik op het oogenblik niet voor mij), van die overeenkomst zeide: Geloof niet, dat het der Maatschappij ernst is om de aansluiting te maken; neen, het is haar te doen om zich daaraan te onttrekken.

Zeven jaar later zijn wij in 1874; natuurlijk zonder de aansluiting. En wat gebeurde nu in 1874? Toen kwam de Regering, zoo als men weet, bij de Tweede Kamer met dat bekende plan waarmede ook de Rhijnspoorwegmaatschappij genoegen had genomen, en dat wel niet, meen ik, van den tegenwoordigen Minister van Binnenlandsche Zaken afkomstig was, maar dat toch door hem met warmte in de Tweede Kamer werd verdedigd, — dat bekende plan dat evenwel door de Tweede Kamer niet werd aangenomen dan met het evenzeer bekende amendement van den heer Tak van Poortvliet; en ook later, natuurlijk met dat amendement in de Eerste Kamer der Staten-Generaal aangenomen werd.

Met dat geamendeerde plan heeft de Rhijnspoorwegmaatschappij zich niet willen vereenigen; want het plan was anders geworden dan het originele waartoe zij hare toestemming had gegeven, en zij was dus met hare weigering volkomen in haar regt; dat erkende iedereen.

Maar iedereen, zoo ver ik mij herinner, meende ook dat, als het gewijzigde plan van 1874 verviel, omdat de Rijn-

spoorwegmaatschappij daarin niet had willen treden, zij dan toch aan de overeenkomst van 1867 gebonden bleef. Zeker was dit het gevoelen van de Eerste Kamer der Staten-Generaal op 30 September 1874 en ook op dien datum van den Minister Heemskerk.

Ik zeide zoo even, dat iedereen destijds van dit gevoelen was. Maar ik vergiste mij; er was ééne uitzondering: de Rhijnspoorwegmaatschappij. Dit is nu gebleken. Tot mijne verbazing toch las ik in de inlichtingen die de Minister van Binnenlandsche Zaken op de adressen van den gemeenteraad en de kamer van koophandel te Rotterdam, in de Tweede Kamer gegeven heeft, het navolgende: » In dien stand der zaak (de Minister had doen voorafgaan, dat er sedert 1867 te Rotterdam heel wat gegraven, gemetseld en getimmerd was, waardoor zeker de aansluiting niet gemakkelijker was geworden) in dien stand der zaak, schreef de Minister, scheen het vorkieslijk de quaestie van aansluiting te Rotterdam, tot welke de Rhijnspoorwegmaatschappij beweerde reeds dadelijk geheel ongehouden te zijn" (ik vestig op die woorden de aandacht der Kamer) » voorloopig te laten rusten."

En nu komen wij aan het einde van de geschiedenis, aan de overeenkomst van 29 Junij en 5 Julij 1875. Die overeenkomst zette de kroon op een arbeid van 30 jaren.

Daarbij werd, zonder medewerking van de Staten-Generaal, een verkregen regt van den Staat, waartegenover stond eene verplichting van de Rhijnspoorwegmaatschappij, prijs gegeven, eene verplichting, waarvan de vervulling door al de opvolgende regeringen sedert dertig jaren en ook door de Staten-Generaal als eene zaak van uitstekend algemeen belang was beschouwd, terwijl tevens de teruggave van het waarborgkapitaal was toegezegd.

Bij die overeenkomst was de toeleg blijkbaar om de Staten-Generaal van elk ander oordeel uit te sluiten, dan het oordeel over het algemeen nut van de onteigening voor de spoorweg Leiden-Woerden; met andere woorden: de toeleg om de Staten-Generaal van elke andere beslissing uit te sluiten, dan die over de vraag: of de Rhijnspoorwegmaatschappij van hare verplichting zou worden ontslagen tegen eene praestatie, die men een equivalent geliefde te noemen, dan wel geheel gratis.

Ik sprak daar van een toeleg die inderdaad blijkbaar is. De Staten-Generaal toch moesten, zoo meende men, de onteigeningswet voor de lijn Leiden-Woerden aannemen of verwerpen. In beide gevallen was het doel bereikt dat de Maatschappij van hare verplichting zou zijn ontslagen. Dit blijkt uit de artt 1 en 4 der overeenkomst. Of nu die toeleg gelukken zal; of er nog niet een tertium of zelfs een quartum is behalve aanneming of verwerping der onteigeningswet, daarover spreek ik nu niet. Dit is eene zaak van later zorg, waarover, zoodra de onteigeningswet bij de Tweede Kamer zal zijn ingediend, in de eerste plaats die Kamer zal hebben te cordeelen.

Eindelijk werd bij de laatste overeenkomst nog aan de Maatschappij de bevoegdheid gegeven om de aansluiting te Rotterdam te maken; en tot 1 Junij 1880 kan ze nog verklaren van die bevoegdheid gebruik te willen maken. Niemand aldus, ook zelfs niet de Staat, wanneer overtuigend mogt blijken dat er dringende noodzakelijkheid bestaat tot de aansluiting van de beide spoorwegen, mag er in de volgende vijf jaren aan denken de aansluiting tot stand te brengen, tenzij de Rhijnspoorwegmaatschappij gaartoe welwillend verlof geve.

Veel kan gezegd worden, en naar mijne meening met grond, voor de stelling dat de Regering onbevoegd was tot het sluiten der besproken overeenkomst buiten de Staten-Generaal om. Veel ook kan gezegd worden om te betoogen dat daartoe al ware de Regering zelfs bevoegd, het onstaatkundig was van die bevoegdheid gebruik te maken in eene zaak waarin de Staten-Generaal gedurende eene reeks van jaren herhaaldelijk en op verschillende manieren waren betrokken geweest.

Wat mij betreft, ik erken dat ik veel over het hoofd zou willen zien, indien slechts door eene nieuwe overeenkomst, door de Ministers gesloten, de totstandkoming van eene zaak, die steeds als eene zaak van publiek belang

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

s beschouwd, dat is de aansluiting, verzekerd ware. Maar hoe het algemeen belang behartigd kan zijn door de Maatschappij nu voor goed te ontslaan van eene verplichting, waarvan gedurende 30 jaren de vervulling algemeen in het publiek belang werd geacht, is voor mij een raadsel dat ik niet weet op te lossen. Weet de Regering dit, het zal mij aangenaam zijn.

De heer **van Eysinga**: De toelichting der interpellatie van den heer Duymaer van Twist was, zoo als wij die konden verwachten, zeer duidelijk en ter zake, zoodat ik mij dan ook minder geroepen acht daaraan iets toe te voegen. Ik wensch meer de aandacht te vestigen op eene bijkomende omstandigheid, namelijk op de vraag of eene dadelijke behandeling van dit onderwerp overeenkomstig het belang der zaak is; en zoo ja, of deze dan een onderwerp van debat behoort uit te maken in deze Kamer, en op dit oogenblik. Dat de quaestie bij de Vertegenwoordiging ter sprake zou komen, niemand zal dit betwijfeld hebben: eene zaak, sedert 30 jaren hangende, waarvan wij de *historia morbi* zoo even zeer duidelijk hoorden voorstellen, die in den laatsten tijd op eene zoo bevreemdende wijze — ik bezig eene zachte uitdrukking — werd opgelost — die zaak moest wel ter sprake gebracht worden bij de Staten-Generaal. Maar moest dit thans geschieden? Ik ben begonnen met daarover twijfel te koesteren met het oog op de adressen bij de Tweede Kamer aanhangig, dat van den gemeenteraad en van de kamer van koophandel van Rotterdam.

Die adressen waren gesteld in handen eener commissie. Op die adressen zijn inlichtingen door de Regering verstrekt, zij moesten dus terugkomen bij de commissie, die haar verslag zou hebben geëindigd met de conclusie, welke een punt van debat had moeten worden in de Tweede Kamer. De zaak zou op die wijze daan aan de orde zijn gekomen. Ik heb mij afgevraagd: treden wij dan thans niet min of meer op het gebied van de Tweede Kamer? Maar na den geachten interpellant te hebben gehoord en nader over het onderwerp te hebben nagedacht, moet ik zeggen, dat wij hier niet te maken hebben met een Rotterdamsch belang, maar met een algemeen belang. Voor den twijfel, dien ik koesterde, bestond dus geen grond: met andere woorden: deze zaak moest ter sprake komen bij de eerste de beste ontmoeting tusschen de Regering en de Vertegenwoordiging, en dus in deze zitting, in deze Kamer.

Heb ik nu de toelichting van den geachten interpellant wel gehoord, dan is er geconstateerd dat in deze is gehandeld in strijd met de beslissing van de Vertegenwoordiging ten opzichte van de wet van 1852, waarin door de Vertegenwoordiging gesanctioneerd is de stipte naleving en uitvoering der voorwaarden — ook van de primitive concessie, zoodat hetgeen vroeger meer uitsluitend behoorde tot de concessie, daardoor het domein werd van de Vertegenwoordiging. In strijd met die beslissing is gehandeld en dus mijns inziens inconstitutioneel.

Maar ik meen ook dat er gehandeld is in strijd met het algemeen belang en dat dit door niemand die de zaak genoegzaam kent kan worden tegengesproken en zoo als in November 11. door den Minister zelve is erkend.

Eindelijk is er gehandeld in strijd met het materieel belang van de natie door zonder een voldoende equivalent eene belangrijke waarborgsom prijs te geven. Ik ben het dus, bij nader inzien, met den geachten interpellant volkomen eens dat dit punt thans hier moest worden ter sprake gebracht. Het is mogelijk, maar niet zeer waarschijnlijk dat door de Regering die bezwaren, waarop reeds in het breede gewezen is, voldoende uit den weg zullen worden geruimd, althans ik kan mij dat moeilijk voorstellen, maar toch zoolang de Regering zich daarover niet heeft uitgelaten, zoolang betaamt het ons dit af te wachten.

Ik heb van den interpellant niet gehoord wat zijne bedoeling verder is. Wij kennen hem echter genoeg om te weten dat zijne bedoeling niet kan zijn om deze zaak alleen tot een onderwerp van debat te maken. Ik geloof en vertrouw dat een meer afdoend doel door hem zal worden beoogd en dat door hem eene motie als slot aan deze interpellatie zal worden toegevoegd.

Ik zal dit afwachten, en nader op de zaak, als ik dit noodig mogt achten, terugkomen.

De heer **Heemskerk**, Minister van Binnenlandsche Zaken: Gisteren en eergisteren heb ik mij over eene zaak verwonderd.

Thans heeft die verwondering opgehouden. De oorzaak van die verwondering was dat een man als de interpellant, wiens volkomen parlementaire vormen en beleefdheid noot iemand betwist heeft, niet de gewoonte gevolgd had om aan de Regering op te geven de vragen, die hij voornemens was bij zijne interpellatie te stellen. Ik heb thans de oplossing van dit raadsel gevonden, namelijk dat de interpellant niets gevraagd heeft.

De interpellatie onderscheidt zich van andere daardoor, dat de interpellant alleen eene stelling verkondigt, die hij met de hem eigene begaafdheid en helderheid uiteenzet. Nu zal de geachte interpellant zelf wel erkennen, dat hij het den Ministers niet gemakkelijk gemaakt heeft. Hij heeft ons niet in de gelegenheid gesteld, ons voor te bereiden om naar eisch de noodige inlichtingen te geven.

Uit den grooten berg stukken over deze zaak, die beide geachte sprekers als zeer eenvoudig voorstellen, heb ik wel eenige bouwstoffen voor een antwoord bij elkander gehaald, maar ik ben niet volkomen voorbereid. Daar ik begrijp dat het der Kamer niet aangenaam zal wezen voor deze interpellatie een nieuwen dag te bepalen, wil ik mij tot twee ernstige verzoeken bepalen.

In de eerste plaats hoore men mij met groote toegevendheid aan, omdat ik mij niet heb kunnen prepareren, en *onbevooroordeeld*. De laatste geachte spreker houde mij dit woord ten goede, maar hij heeft gezegd, „dat de interpellant iets geconstateerd had”. Dit is niet mogelijk, zoolang de Regering niet geantwoord heeft.

Het tweede verzoek is, dat de leden de welwillendheid hebben om eenige minuten inzage te nemen van de voor mij liggende kaart.

De geachte interpellant sprak over de aansluiting te Rotterdam, als van ééne onwankelbaar vaststaande zaak. Zij is integendeel zeer onzeker en variabel. Op deze teekening zijn zeer duidelijk de twee verbindingslijnen aangegeven, waarover quaestie is.

Met dubbele blaauwe lijnen is aangeduid de verbinding van de Maas tot aan de Schie, overeenkomstig de wet van 3 December 1874. Zij is vervolgens doorgetrokken tot aan den Hollandschen spoorweg, zoo als zij zou zijn geweest zonder het amendement.

Een tweede roode lijn toont aan hoe de verbinding zou zijn bij den tegenwoordigen toestand van Kralingen en Overschie volgens het contract van 1867.

Ik verzoek de heeren gedurende enkele minuten inzage te willen nemen van de kaart die ik hier voor mij heb liggen.

De geachte interpellant heeft er aan herinnerd dat deze zaak reeds 30 jaren oud is. De concessie is van 1845, en bepaalde dat de Rhijnspoorwegmaatschappij te Rotterdam moest aansluiten met twee takken, eene aan de Maas en eene bij het station van den Hollandschen spoorweg.

Het denkbeeld van de toenmalige Regering was dat met de aansluiting der twee spoorwegen een algemeen belang gemoeid was en dat zij het best te Rotterdam zou komen.

Ik ben niet geroepen de Rhijnspoorwegmaatschappij te verdedigen of hare directie vrij te pleiten van tekortkomingen, waaraan zij zich in dit lange tijdsverloop zeker wel schuldig zal hebben gemaakt. Maar als men de zaak naauwkeurig wil behandelen, moet men van die 30 jaren 11 jaren aftrekken, want uit de geschiedenis dezer spoorwegzaken blijkt dat er eerst in 1856 quaestie kon zijn van het maken der verbinding.

Ik breng in herinnering dat het smalspoor eerst van 1852 dateert en dat de lijn Utrecht-Rotterdam eerst in 1855 bereden is. Na 1855 opent zich een tijdperk van worsteling over de aansluiting.

De geachte spreker heeft doen inzien dat de Rhijnspoorwegmaatschappij destijds niet bijzonder genegen was de

3DE ZITTING. — 23 SEPTEMBER.

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

verbinding te maken, ten gevolge waarvan de toenmalige Regering herhaaldelijk is aangespoord om toch uitvoering aan de verbindtenis te doen geven. De uitvoering werd echter gaaudeweg moeilijk en daarom stelde de Rhijnspoorwegmaatschappij in 1859 voor om hare verplichting van te Rotterdam aan te sluiten te vervangen door de aansluiting den Haag-Gouda, met welk voorstel men destijds, wel niet overal, maar bepaaldelijk hier ter stede, zeer ingenomen was, zoodat eene interpellatie en eene niet vriendelijke motie aan het Kabinet dat in 1860 optrad, toegediend, hier algemeen bijval vond. Men kon niet begrijpen dat de Regering met dit plan niet ingenomen kon zijn. Het voorstel is echter niet aangenomen en de concessie voor de lijn Gouda niet verleend, maar aan de Hollandsche Spoorwegmaatschappij is concessie gegeven voor de lijn Leiden-Woerden, onder voorwaarden waarover veel is gedebatteerd, met dit gevolg dat de onteigeningswet in 1862 werd verworpen.

Dit punt, dat verder niets te dezer zake afdoet, zal ik nu laten rusten.

In 1860 heeft dezelfde Regering een proces aangevangen tegen de Rhijnspoorwegmaatschappij, en dat proces heeft zes jaren lang geduurd. Of al die jaren nu uitsluitend besteed zijn aan het maken van exceptien — dat durf ik niet zeggen; maar zooveel weet ik uit de bij mijn Departement berustende stukken, dat in die jaren voortdurend pogingen tot schikkingen aangewend zijn, en dat bepaaldelijk reeds onder het tweede ministerie Thorbecke onderhandeld is over de vraag: of de aansluiting te Rotterdam zou vervangen worden door eene andere, of de concessie Harmelen-Breukelen en de concessie den Haag-Gouda aan de Rhijnspoorwegmaatschappij konde verleend worden.

Er is door de Maatschappij zelve een bundel van die correspondentie in het licht gegeven, waarnaar ik hier verwijs, en waarin men ook vindt de correspondentie met het gemeentebestuur van Rotterdam gevoerd over de reeds toen bestaande moeilijkheid omtrent de wijze van aansluiting.

De bezwaren, door het Rotterdamsche gemeentebestuur in het belang der ingezetenen van die gemeente, tegen de aansluiting te Rotterdam gemaakt, hadden de Maatschappij er toe geleid om de aansluiting voor te stellen van Zoetermeer naar Schiedam of naar Rotterdam. Dat voorstel is verworpen, en, ofschoon er later meer aandacht aan geschonken werd, is het toch niet in het leven getreden.

Nu heeft, gelijk de geachte interpellant deed opmerken, de Regering die in 1866 en 1867 met 's Konings vertrouwen vereerd was, met de Rhijnspoorwegmaatschappij over eene transactie te handelen gehad. Ik kan niet denken, dat de geachte interpellant uit de omstandigheid, dat de Minister die toen eene transactie te sluiten had, er nu weder toe groepen is geworden, een verwijt zou willen putten. Die omstandigheid is toch geheel toevallig.

Wat nu den aard van de transactie van 1867 betreft, was die niet goed te keuren? Was het niet wenschelijk eene schikking te maken, waardoor, zonder het regt waarover geprocedeerd was, los te laten, de Rhijnspoorwegmaatschappij niet alleen gehouden bleef hare verplichting omtrent de aansluiting te Rotterdam na te komen, maar tevens verkregen werden twee zulke belangrijke verbindingen als die van den Haag-Gouda en Breukelen-Harmelen?

Ik geloof waarlijk niet dat iemand in ernst zou kunnen wenschen wat de geachte interpellant bij wijze van oratorische figuur zeide: »Had men toen maar naar Thorbecke geluisterd!» Thorbecke wilde de verbinding den Haag-Gouda niet, en zou men nu wenschen dat de residentie altoos geïsoleerd ware gebleven?

Ik heb het reeds vroeger gezegd, en ter eere van 's mans nagedachtenis herhaal ik het: dat ware Thorbecke na 1866 Minister gebleven, hij de verbinding waarschijnlijk niet geweigerd zou hebben, maar als lid van de Tweede Kamer wilde hij die niet.

Ik herhaal, ik kan niet aannemen dat iemand nu wenschen zou, dat de verbinding den Haag-Gouda niet ware tot stand gekomen. De overeenkomst werd gemaakt in dien zin, dat de Maatschappij erkende, verplicht te zijn tot het maken van de aansluiting te Rotterdam, als de Regering

dit vorderde, binnen zekeren tijd na de vaststelling der aansluiting van den Staatsspoorweg, en dat de wijze van die verbinding werd omschreven en bepaald. Die verbinding zou plaats hebben volgens de lijn, die op de voor mij liggende kaart staat aangegeekend.

Er zou een waarborg-kapitaal, grooter dan gewoonlijk in verhouding tot de kosten van dergelijke werken wordt bepaald, gesteld worden, en dat is gesteld.

En eindelijk zou de Rhijnspoorwegmaatschappij de brievenpost voor niets vervoeren, eene zaak die toen geëvalueerd werd op f 35 000 à f 40 000, maar die thans meer waarde heeft.

Daarentegen zou de Rhijnspoorwegmaatschappij niet worden beschouwd in gebreke te zijn en zou zij de concessie den Haag-Gouda en Harmelen-Breukelen krijgen, die de in gebreke gebleven concessionaris niet krijgen kon.

Nu een woord over de keuze van die lijn door Kralingen, Rotterdam en Overschie. Het is niet te ontkennen dat die keuze in eenig verband stond met de plannen der toenmalige Regering omtrent de aansluiting van den Staatsspoorweg. Het denkbeeld was toen nog voorheerschend den Staatsspoorweg te doen aansluiten over de laan van IJsselmonde; maar later is op het zeer bepaald en sterk uitgedrukt verlangen van den raad van Rotterdam daarvan afgeweken en is voor de verbinding tusschen den spoorweg Rotterdam-Dordrecht en den Hollandschen spoorweg de lijn gekozen, die bij de wet van 1869 is voorgeschreven.

Nu springt de geachte spreker in zijne historische beschouwing een zevental jaren over. Maar in dat tijdvak is toch nog wel iets gebeurd. Van dat zevental jaren moeten er drie geheel worden afgetrokken, gedurende welke er niet de minste quaestie van kon wezen de aansluiting te vorderen, want volgens het contract van 1867 moest eerst de Staat de Maatschappij *in mora* stellen door een exploit, en dat kon in verband met de werken aan den Staatsspoorweg eerst in 1867 geschieden. Dat heeft mijn toenmalige ambtsvoorganger dan ook gedaan, en van dat oogenblik af zijn de moeilijkheden begonnen, en correspondentien gevoerd over de wijze hoe men dan nu gevolg zou geven aan die verplichting.

Het was evident, en ik vind het noch van de zijde van mijne toenmalige ambtsvoorgangers, noch van de zijde der Rhijnspoorwegmaatschappij, noch van de zijde der deskundigen, noch van de zijde van Rotterdam weersproken, dat de verbinding volgens het contract van 1867 reeds toen een groot deel van haar belang verloren had: eerstens door het enkele bestaan van de verbinding van den Staatsspoorweg met den Hollandschen spoorweg; tweedens door de rigting die aan dien Staatsspoorweg gegeven werd; en derdens door de totale verandering van het terrein, want juist in dien tusschentijd had er, als of het er omgedaan was (hetgeen echter niet zoo is, want het was geheel toevallig), eene zeer sterke uitlegging zoowel van de gemeente Rotterdam als van de gemeente Kralingen plaats gehad in dezelfde rigting en op dezelfde plaats waar men den weg had getraceerd door betrekkelijk gemakkelijke gronden, zoodat het dan ook thans na zoo weinige jaren werkelijk eene ruïne, eene soort van vandalisme zou wezen als men den weg daar doorheen legde.

Ik vind dit erkend door mijne drie laatste ambtsvoorgangers, die allen met de Rhijnspoorwegmaatschappij en met Rotterdam onderhandeld hebben over de wijze van afwijking van de lijn van 1867. Men zal mij niet van eigenliefde verdenken, wanneer ik dit zeg, omdat ik voor die lijn verantwoordelijk ben, ofschoon men — ik herhaal het — toen niet heeft kunnen voorzien, dat die lijn zoo veel moeilijkheden zou opleveren. Toen is, tijdens de heer Thorbecke voor de derde maal Minister was, ernstig overwogen, of aan de Rhijnspoorwegmaatschappij, in plaats van die lijn, zou worden toegestaan eene verbinding Zoetermeer-Rotterdam, dan wel of men zou leggen een weg door het hart van de stad. Tot dit laatste heeft die Minister bepaald geïnclineerd en zijn opvolger is, na een zeer ampel onderzoek, daartoe werkelijk overgegaan. Rotterdam had groot bezwaar tegen de aansluiting te Zoetermeer, maar Rotterdam had ook — ik zeg dit niet om te kritiseren,

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

maar om de waarheid mede te deelen — bergen van bezwaren tegen *iedere* verbinding door de stad. Ik behoef dit niet in het breede te vermelden; men kan die bezwaren opgesomd vinden in een bundel, in 1874 verschenen, en getiteld: „Briefwisseling”.

Mogt iemand twijfelen aan de juistheid mijner bewering, dan zal ik die oogenblikkelijk in bijzonderheden aantonen.

De Minister Geertsema decideerde in overeenstemming met de Rhijnspoorwegmaatschappij — die overeenkomst is wel niet bij een contract op zegel geconstateerd, maar blijkt uit brieven — dat de lijn zou worden ontworpen en de onteigening gevraagd voor een weg van het tegenwoordig Maastricht dwars door het Entrepôt dok (met de intentie om dat Entrepôt dok zoo goed als geheel af te breken en dan een nieuw station te zetten); verder naar den Oosthoek en vervolgens langs den Goudschen Singel. De stukken werden ter visie gelegd te Rotterdam en te Overschie, welke laatste gemeente men noodig had voor het stuk, vereischt om te komen tot de aansluiting met den Hollandschen spoorweg en voor hetgeen men toen noemde het rangeerstation.

Overschie had geen bezwaar, maar te Rotterdam rezen gewichtige bedenkingen, die gedeeltelijk werden erkend en toegegeven, gedeeltelijk wederlegd. Onder anderen werd van wege de gemeente opgemerkt dat de Rhijnspoorweg even zoo goed kon aansluiten aan den Staats- als aan den Hollandschen spoorweg. De Rhijnspoorwegmaatschappij antwoordde evenwel — en de Regering beaamde dit antwoord — dat de verplichting der Rhijnspoorwegmaatschappij bepaaldelijk medebrengt aansluiting aan den Hollandschen spoorweg.

Het einde der bemoeienissen was dat mijn ambtsvoorganger den 2den Junij 1874 de onteigeningswet voordroeg. Daarover werd een Voorloopig Verslag uitgebragt. In dien stand vond ik de zaak bij mijn optreden. De tegenwoordige Regering heeft zich toen ernstig afgevraagd of er termen waren, aan het voorstel der vorige Regering vast te houden. Er was geen nieuw contract gesloten, maar bij brief waren eenige punten bepaald, onder anderen dat de onteigening niet zou gevraagd worden volgens het contract van 1867, maar volgens de nieuwe rigting. Was het nu raadzaam de onteigeningswet terug te nemen? De tegenwoordige Regering heeft die vraag zeer ampel overwogen. Zij heeft deskundigen geraadpleegd, zij heeft de zaak in loco onderzocht en heeft ook pogingen gedaan om de verstoorde goede verstandhouding tusschen het bestuur van Rotterdam en de Rhijnspoorwegmaatschappij, die vooral in den laatsten tijd zeer merkbaar was, te herstellen. Ten aanzien van dit laatste punt moet ik grooten lof toebrengen aan den burgemeester van Rotterdam, die in die zaak hoogst conciliant aan de Regering zijne wakkere hulp heeft betoond. Het heeft wel per slot niet mogen baten, maar dit neemt de verdienste niet weg. Op een paar punten, waaromtrent ernstig verschil bestond: het kaaigeld en het kruispunt, werd overeenstemming verkregen, echter met het dagelijksch bestuur; nog niet met den raad. Het scheen voorzigtig — ik prijs het beleid van burgemeester en wethouders — om vooreerst den raad, die nog al eenige malen blijf had gegeven van geringe ingenomenheid met het werk der Rhijnspoorwegmaatschappij, daarmede niet te bemoeien vóór dat de wet uitspraak had gedaan, zoo als men verwachtte dat de wet doen zou. In dien stand der zaak had ik den 18den November de eer in de Tweede Kamer de onteigeningswet te verdedigen. De geachte interpellant zeide dat ik dit met eenige warmte heb gedaan. Het is mogelijk, toch meen ik dat ik geenszins de parlementaire vormen ben te buiten gegaan. Ik wees op hetzelfde, waarop de geachte spreker heeft gewezen, dat men op de aansluiting te Rotterdam, toen 29 nu 30 jaren heeft gewacht en dat het wenschelijk was dat de Kamer de hand reikte nu men tot zekere mate van eenstemmigheid was gekomen.

Ik behoef niet te zeggen dat de adhaesie van het gemeentebestuur van Rotterdam wel voor het werk wenschelijk maar toch geen vereischte was voor de onteigeningswet.

De overeenstemming tusschen de Regering en de Rhijnspoorwegmaatschappij was dus voor het oogenblik voor de onteigeningswet voldoende, wanneer deze wegens haren inhoud bij de wetgevende magt geen bezwaar ontmoette. Een amendement werd voorgesteld, en de geheele discussie liep over dat amendement. Ik zal die discussie thans niet bespreken; wij zijn hier niet in de Tweede Kamer; alleen herinner ik aan het gevoelen van een technicus, den heer Stieltjes, die zeide dat de aansluiting niet meer een Rijksbelang was. Ik achtte dit wel wat sterk, want eenig publiek belang was er toch mede gemoeid. De genoemde spreker grondde echter op die meening zijne ondersteuning van het amendement; hij behoorde dus tot de meerderheid, daarom was zijne uiting nog al van gewigt.

Wat eischt nu de wet? Staking van de onteigening aan de Schie. In de Tweede en in deze Kamer waarschuwde ik dat daardoor de zaak zelve in gevaar kwam, daar de Rhijnspoorwegmaatschappij zou kunnen beweren niet meer gehouden te zijn, het werk te maken, als niet wierd toegestaan wat zij had gevraagd.

Het amendement betrof niet alleen de gronden in Overschie — ik herinner dit met opzet, daar ik heb bespeurd uit een aantal couranten-artikelen, dat omtrent dit punt het publiek niet goed wordt voorgelicht — niet de gronden bestemd voor het rangeerstation, hetgeen eenige leden der Kamer beweerden dat de Rhijnspoorwegmaatschappij niet noodig had. Neen, het gold de *aansluiting zelve*, want de onteigeningswet eindigt nu aan gene zijde der Schie, en daar is geen Hollandsche spoorweg. Wanneer dus de Maatschappij geroepen wordt tot de uitvoering van eene verbindtenis, en zij behoeft daartoe onteigening tot aansluiting aan den Hollandschen spoorweg, en men verleent haar die onteigening niet ver genoeg, dan kan zij aan die uitvoering geen gevolg geven.

Het voorstel werd dan gewijzigd; en ik had de eer over dat gewijzigd ontwerp den 30sten November in deze Kamer te spreken. De leden, die aan mijne woorden aandacht schonken, zullen zich herinneren dat ik het niet verdedigde, wat ik in conscientie niet kon doen, daar ik het verkeerd achtte.

Men had echter in het Verslag te kennen gegeven dat vele leden van deze Kamer met het voorstel, zoo als het daar lag, waren ingenomen en wenschte van mij te weten of ik, door niet de intrekking van het ontwerp aan Zijne Majesteit voor te stellen, van mijne adhaesie had doen blijken. Men wenschte voorts te weten hoe het was met de verbindtenis van 1867. Wat moest ik antwoorden? Zoo dra de beslissing der Tweede Kamer gevallen was gaf ik daarvan natuurlijk kennis aan de directie van de Rhijnspoorwegmaatschappij, en vroeg haar of zij bereid was op den nu gewijzigden voet het werk te doen uitvoeren? Ware het antwoord bevestigend geweest, dan sprak ik van zelf dat alle moeilijkheden hadden opgehouden. Maar het antwoord was zeer voorzigtig. De directie achtte zich in den nieuwen toestand van de zaak niet bevoegd om zich stellig te verklaren. Zij moest daarover de commissarissen hooren, en voegde er bij het advies, aan deze Kamer uitsel van behandeling te vragen. Dit nu kwam mij minder gepast voor; aan dit hooge Staatsligchaam kon ik geen uitsel vragen tot dat eene directie van eene bijzondere maatschappij zich had uitgesproken. Ik heb de zaak dus aan de prudentie van deze Kamer overgelaten en gewaarschuwd; wat het eerste punt betreft, verklaarde ik dat ik het ontwerp, wanneer het gold een Rijkswerk, zou hebben ingetrokken, maar nu het een werk van eene bijzondere maatschappij gold, beter vond het vast te houden.

Het doet mij genoegen van den geachten interpellant te hebben vernomen dat ook hij toen en nu de overtuiging koesterde dat de Rhijnspoorwegmaatschappij niet verplicht was het werk te aanvaarden. De kans bestond evenwel dat zij het hoofd in den schoot lei of met nieuwe schikkingen aankwam. Het wets-ontwerp is dan ook door den Koning bekrachtigd en wet geworden. Wat zou de Maatschappij anders gedaan hebben? Zou zij niet gezegd hebben: gij hebt ons van alles ontslagen, gij, Regering, bekrachtigt zelfs een wets-ontwerp tot beperkte onteigening niet?

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

Het tweede punt: blijft de Rhijnspoorwegmaatschappij onder de verplichting van 1867? Ik wist zeer wel toen mij die vraag gedaan werd, dat het bijna onmogelijk zou wezen om uitvoering van de verplichting van 1867 te verkrijgen; en dat de Kamers er ook niet veel zin in zouden hebben, kwam mij zeer waarschijnlijk voor, na alles wat over de zaak gehandeld is. Maar ik kon van het standpunt der Regering, toch niet ten antwoord geven dat ik de Rhijnspoorwegmaatschappij van de verplichting van 1867 zou ontslaan? Ik zou dan alle mogelijke voorzigtigheid uit het oog verloren hebben. Ik heb daarom geantwoord wat op pag. 33 van de *Handelingen* der Eerste Kamer van het afgelopen jaar te vinden is.

In December hebben commissarissen der Rhijnspoorwegmaatschappij eene vergadering gehouden en te kennen gegeven, dat zij de Maatschappij ontslagen achtten van de verplichting om gevolg te geven aan het gewijzigd wetsontwerp en dat zij dit ook niet konden, wanneer zij slechts onteigening verkregen tot aan de Schie.

In de tweede plaats beroepen zij er zich op dat de Regering de lijn van 1874 heeft gesteld in de plaats van die van 1867, en dat de Maatschappij dus ook niet meer verplicht was deze te maken. Zoo stond de zaak.

Wat moest de Regering nu doen? De wet laten uitvoeren, dat kon niet, volgens art. 2 der onteigeningswet. Ware het nu wenschelijk, ons weer aan een proces bloot te stellen dat 6 jaren kon duren — het vorige toch duurde 6 jaren zonder cassatie — alleen om de lijn te krijgen die in 1867 bedongen is, het enige wat men in regten eischen kan? Ik geloof het niet. Het is ons daarom voorgekomen dat er maar ééne transactie mogelijk en wenschelijk was, namelijk deze: dat wij voor de verplichting door de Rhijnspoorwegmaatschappij op zich genomen en tot welker vervulling zij zich destijds bereidwillig heeft verklaard, een stevig equivalent krijgen.

Daartegenover stond het bezwaar dat het publiek belang in die aansluiting te Rotterdam gemoeid eenigzins moest worden losgelaten. Ik veroorloof mij bij dit punt even stil te staan.

Het publiek belang bij deze aansluiting gemoeid is reeds verminderd sedert de lijn den Haag-Gouda tot stand kwam; indien er dus nog eene verbinding tusschen Hollandsche en Rhijnspoor tot stand kwam zou dit belang nog iets kleiner worden.

Het Rotterdamsche belang was nooit in zoo groote mate in de zaak betrokken.

Dat belang van Rotterdam is hoofdzakelijk: dat de Rhijnspoorwegmaatschappij een zeer gepast en goed station hebbe en volkomen goede gelegenheid aanbiede voor verzending naar het oosten des lands en naar Duitschland.

Dit nu kon verkregen worden, ook zonder de verbinding; het wordt nu op dit oogenblik verkregen.

Eene kans op eene nieuwe aansluiting, die de geheele verbinding totaal onnooig maken zou, was geboren. Die kans bestaat nog: zij is namelijk gelegen in de concessie, door mijn ambtsvoorganger na de Koninklijke goedkeuring verleend aan eene maatschappij te Rotterdam. Maar behalve die negatieve reden, die pleitte voor eene gedeeltelijke loslating (want geheel losgelaten is het nog niet) van het denkbeeld van aansluiting volgens het contract van 1867, waren er nog twee redenen die zeer bij de Regering wogen.

Wanneer men den straks vermelden berg van stukken, over deze uiterst moeilijke zaak gewisseld, nagaat, dan vindt men, dat het gemeentebestuur van Rotterdam altijd zooveel mogelijk bezwaar gemaakt heeft tegen elke verbinding van den Rhijnspoorweg met den Hollandschen, wel in details, maar toch met volhardende standvastigheid tegen alles wat voorgesteld werd.

Was het nu, bij het groote gewicht van de tweede koopstad des Rijks, die een verlicht bestuur bezit, dat de belangen der ingezetenen wel weet te verdedigen, — was het zóó noodig, tegen den blijkbaaren zin van Rotterdam eene tweede verbinding te maken?

De tweede reden. Ik begrijp dat men mij zal te gemoet voeren: „gij hebt van uw standpunt te zorgen voor het algemeen belang, en het is uwe taak niet om het Rotter-

damsch belang of de Rotterdamsche voorkeur te zeer op den voorgrond te stellen.” Dat is natuurlijk; maar dit kon alleen gelden zoolang de Staten-Generaal hetzelfde gevoelen koesterden als vroeger omtrent dat algemeen belang van de vereeniging van den Rhijnspoorweg met de Hollandsche lijn te Rotterdam. Dit was echter ten eenen male twijfelachtig geworden door de beslissing, in de Tweede Kamer op 18 November 1874 genomen.

Men gelieve zich nog eens de kaart en de daarop getrokken lijnen voor te stellen: wanneer eene nieuwe onteigeningswet ware voorgesteld volgens het contract van 1867, dan zou men óók gekomen zijn aan het punt waar de spoorweg de Schie moest passeren, en zou men dus voor dezelfde moeilijkheid gestaan hebben.

Was het wenschelijk voor de tweede maal eene soort van conflict tusschen de Regering en de meerderheid der Tweede Kamer uit te lokken? Men zou voor den tweeden keer gekomen zijn met eene lijn, loopende van de Maas over de Schie tot op het gebied van den Hollandschen spoorweg, en wanneer het gevoelen van de meerderheid omtrent dit punt hetzelfde ware gebleven (hetgeen wel waarschijnlijk geacht kon worden), dan zou men weder op dezelfde zwaarigheid gestuit zijn en de onteigening zou niet zijn toegestaan. Deze reden vooral heeft bij de Regering zeer zwaar gewogen. Er is dus gehandeld over eene transactie en daartoe heeft de Rhijnspoorwegmaatschappij een tweeledig voorstel gedaan. Ik zal naauwkeurig mededeelen wat de geheele onderhandeling geweest is.

Het voorstel strekte eerstens, om eene verbinding te maken van Capelle naar Schiedam. Dan had men met de stad Rotterdam niet te maken, en men verstoorde ook niet de nieuwe stad, die als het ware in Kralingen verzezen is. Er was uit het algemeene spoorwegaogpunt voor het voorstel wel iets te zeggen. De Regering heeft het echter niet aangenomen, vooreerst omdat het een schijn zou kunnen hebben als wilde men eene soort van rivaliteit tegen Rotterdam in het leven roepen, iets wat onaangenaam was en ook niet in de bedoeling lag; en tweedens omdat het niet onduidelijk gebleken was uit de discussien op 18 November, dat er vermoed werd dat de Rhijnspoorwegmaatschappij speculeerde op eene lijn naar den Hoek van Holland. Dat vermoeden was ongegrond, want de Regering had de bedoeling niet aan de Rhijnspoorwegmaatschappij die concessie te geven en heeft die nog niet, en de concessie is ook niet door de Rhijnspoorwegmaatschappij gevraagd. Maar dat vermoeden heeft intusschen wortel gevat, en wanneer nu op die wijze eene verbinding over Schiedam werd gemaakt, had men voor dat vermoeden eenigen grond gegeven.

Het tweede alternatief was eene verbindingslijn te verzekeren. Voor Leiden-Woerden is eene concessie aan de heeren de Bordes en Sloet verleend door onze geachte ambtsvoorgangers op 7 April 1873. Die concessie omschrijft den weg, die naar mijn bescheiden oordeel grootelijks strekt in het belang van een gewichtig deel der provincie Zuidholland en die ook, wat het algemeen verkeer betreft, nog weder aanzienlijk de communicatie completeert, welke reeds door de lijn den Haag-Gouda is tot stand gebracht.

In die concessie is echter mijns inziens ééne leemte, namelijk dat aan de concessionarissen de bevoegdheid is gegeven een afzonderlijk station te Leiden op te rigten. Ik kan er ter loops bijvoegen, dat er thans in voorzien is en dat een gezamenlijk station zal worden aangelegd; dat is geaccepteerd, immers indien de onteigening wordt aangenomen.

Voor die lijn Leiden-Woerden zou de ondersteuning bestaan in eene garantie van 4½, per cent over een kapitaal van 3 millioen. Aan die ondersteuning koppelde de Rhijnspoorwegmaatschappij het ontslag van de verplichting om de aansluiting te Rotterdam volgens het contract van 1867 te maken en de bevoegdheid om dat toch te doen, en ontslag van de bepaling, in het contract van 1867 opgenomen, om de brievenpost voor niets te rijden, eene bepaling die thans f 50 000 per jaar en dus naar koopmansberekening een millioen waard is. De Regering heeft niet goedgekeurd de verbinding Schiedam-Capelle. Zij achtte de

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij

verbinding Leiden-Woerden van zoo groot gewigt, dat deze in de schaal kon worden gelegd tegen de nu zoo moeilijke aansluiting te Rotterdam. De Regering heeft ook niet toegegeven wat betreft het postverkeer, en nu heen- en weder schrijven en spreken, heeft de Rhijnspoorwegmaatschappij het gratis-briefvervoer op zich genomen, en de geachte interpellant heeft er niet met zijne gewone attentie op gelet, dat het briefvervoer is een niet zoo gering te schatten financiële band, die de Rhijnspoorwegmaatschappij nog altijd kan nopen tot het maken van eene aansluiting te Rotterdam.

Is nu de Regering bij het sluiten van die overeenkomst hare bevoegdheid te buiten gegaan? Ik zeg met volle overtuiging: *neen*, want alle concessien tot het leggen van spoorwegen rusten op art. 190 der Grondwet; alle wijzigingen en evenzeer elke intrekking van concessien geschieden bij Koninklijk besluit; goedkeuring door de wetgevende magt is alleen noodig voor financiële verbindtenissen over afstand van landseigendom en voor onteigening. Van geldelijke uitkeeringen is hier geen sprake en de onteigening is voorbehouden, tweemaal, voor de lijn Leiden-Woerden en voor de eventuele facultatieve aansluiting te Rotterdam; daartoe zullen dus wetten noodig zijn. De Regering heeft zich dus strikt gehouden binnen de bepalingen der wet.

De geachte spreker uit Friesland meende dat de wet van 1852 verandering in de zaak heeft gebragt, maar dit kan ik niet toegeven; die wet heeft de acte van concessie van 1845 niet tot wet verheven; die acte is ook niet in het *Staatsblad* opgenomen; zij blijft eene administratieve acte, een contract, gesloten door de toenmalige Regering en kan op de gewone wijze worden gewijzigd, altijd behoudens wettelijke regten.

De geachte interpellant betwist dan ook de bevoegdheid der Regering niet, maar meent dat de zaak onstaatkundig is, dat daarbij het algemeen belang niet in het oog was gehouden. Ik heb met volle openhartigheid, zonder iets terug te houden, medegedeeld niet alleen wat overeengekomen is, maar ook welke beweegredenen er toe hebben geleid om dit of dat niet te doen.

Nu vraag ik: heeft de Regering in deze het publiek belang of liever de verschillende publieke belangen behartigd door te verzekeren het tot stand komen van de lijn Leiden-Woerden, vooral met het oog op den stand waarin die zaak was, en door de verbinding tusschen Rhijn- en Hollandischen spoorweg te Rotterdam eenigermate los te maken?

Eene zaak zou eene kapitale fout geweest zijn. De geachte spreker meent dat wij die begaan hebben. Ware dit gebeurd, dan was zijn oordeel streng regtvaardig geweest. Maar wij deden het niet. Er staat niet in de overeenkomst dat aan anderen de weg is afgesneden om de verbinding te Rotterdam te maken. De Regering is altijd bij magte, wanneer zij het noodig oordeelt, eene verbinding te maken tusschen Rhijn- en Hollandischen spoorweg of tusschen Rhijn- en Staatsspoorweg. De Regering is volgens de wet, die dit jaar is goedgekeurd, altijd bij magte de aansluiting op te leggen tot in het station en kan de regelen voorschrijven voor een gemeenschappelijk station met de Rhijnspoorwegmaatschappij. De Regering kan ook aan anderen concessie geven voor de aansluiting, want naar ons algemeen regt snijdt eene verleende concessie de bevoegdheid niet af om concessie te geven binnen zeker terrein in de onmiddellijke nabijheid. Er staat in het contract, art. 2, dat de Maatschappij de bevoegdheid behoudt tot het maken en exploiteren der vertakking te Rotterdam en dat die bevoegdheid vervalt zoo zij niet vóór 1 Junij 1880 verklaart daarvan gebruik te maken. Er staat niet dat de Regering tot 1 Junij 1880 zou moeten wachten met het maken van dergelijke verbinding.

Nu de teruggave van het waarborgkapitaal. Tot mijne verwondering hoorde ik dat daarvan een verwijt aan de Regering wordt gemaakt. Vooreerst is het waarborgkapitaal niet teruggegeven. Het blijft nog zeer geruimen tijd onder bewaring van ambtenaren der schatkist. Maar later? Kan iemand in ernst beweren dat wanneer door verwerping of wijziging eener onteigeningswet een concessionaris buiten staat wordt gesteld aan zijne verplichting

te voldoen, het waarborgkapitaal mag worden geconfisqueerd? Zou één Gouvernement in de beschaafde wereld dit willen doen? Mij dunkt dergelijk beweren moest men overlaten aan het potlood van den *Spectator*, dat mij afbeeldt als een dief, die 1 millioen uit de schatkist aan een vriend present geeft. Van zulke menschen verwacht men zulke dingen. Maar ik had niet verwacht dat men hier aanmerking zou hebben gemaakt op eene zaak van zóó eenvoudigen en te gelijk billijken aard als het teruggeven van het waarborgkapitaal ingeval door *force majeure* de ondernemer buiten staat geraakt aan zijne verplichting te voldoen. Ter loops moet ik zeggen dat de schatkist zich *nooit* met de gestorte waarborgkapitalen verrijkt heeft, zelfs dan wanneer er termen voor waren. Ik herinner aan de concessie Swaan-van Heyningen. Ook toen is het waarborgkapitaal niet geconfisqueerd. Uit meewarigheid schijnen die altijd te zijn teruggegeven. Meewarigheid tegenover de Rhijnspoorwegmaatschappij zou niet te pas komen. Men moet redelijk en billijk zijn tegenover ieder en dus ook niet meenen dat men er aan denkt de schatkist te stijven met de bate van een waarborgkapitaal omdat door eene handeling der wetgevende magt de uitvoering van een werk onmogelijk is geworden.

Ik meen hiermede de geheele rede van den geachte interpellant te hebben doorloopen; eene vraag werd door hem niet gesteld, en zijne meening kan alleen worden geput uit den loop zijner beschouwingen. Ik hoop den geachten afgevaardigde voldaan te hebben; zoo niet, dan zal ik nader gelegenheid hebben zijne bedenkingen te ontmoeten. Ik heb de gansche zaak opengelegd; niets daarin schuwt het licht; de Regering is overtuigd in deze het algemeen belang te hebben behartigd naar vermogen. Denkt later de wetgevende magt er anders over; meent zij dat de lijn Leiden-Woerden niet in het algemeen belang is — wat ik bijna niet denken kan — dan is zij bij magte de onteigening voor die lijn te weigeren. Is zij van oordeel dat de aansluiting der Rhijnspoorwegmaatschappij of eenige andere verbinding eventueel in of om Rotterdam te maken niet goed zij, zij heeft evenzeer het regt van verwerping.

Er is dus niets gepraejudicieerd dan voor zoo veel dit geschiedt bij alle contracten, door de Regering binnen hare bevoegdheid te sluiten.

De zitting wordt voor een kwartieruurs geschorst.

De **Voorzitter** deelt na de hervatting der zitting mede, dat is ingekomen een Koninklijk besluit, betreffende de benoeming van den heer mr. W. H. Dullert tot Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal, gedurende het zittingjaar 1875 — 1876.

Dit besluit wordt voor kennisgeving aangenomen.

De interpellatie van den heer *Duymaer van Twist* omtrent de overeenkomst, gesloten tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, wordt voortgezet.

De heer **van der Helm**, Minister van Financien: De besproken overeenkomst is gesloten door den Staat der Nederlanden, vertegenwoordigd door de Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Financien. Al ware het alleen om duidelijk aan te geven dat ik mij in laatstgenoemde betrekking in geen opzigt en voor geen enkele bijzonderheid onttrekken wil aan de verantwoordelijkheid, gelegen in de ondertekening dier overeenkomst, moet ik de vrijheid nemen nog eenige oogenblikken de aandacht der Kamer bezig te houden.

Ik erken dat ongeveer alles wat van het standpunt der Regering kan gezegd worden, reeds gezegd is door den Minister van Binnenlandsche Zaken, maar toch zijn er enkele punten die ik nog even meen te moeten releveren. Ik doe dit vooral na de rede van den geachten interpellant gehoord te hebben. Ik had mij voorgesteld na de ontvangst van den brief van het bureau dezer Kamer, mededeelende aan beide Ministers dat de geachte afge-

3DE ZITTING. — 23 SEPTEMBER.

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

vaardigde uit Zuidholland heden inlichtingen zou vragen over deze zaak, dat, zoo als meer geschiedt, die inlichtingen geformuleerd tot ons zouden komen, en toen dat niet geschiedde, dat door den geachten interpellant in deze Kamer bepaalde vragen zouden worden gesteld, die hem in staat zouden stellen om, na verkregen antwoord daarop, zijne conclusie op te maken. In plaats daarvan hebben wij gehoord eene allerbelangrijkste bijdrage, eene beschouwing, eene beoordeeling, ja — eene niet zacht geformuleerde veroordeeling van de zaak waaromtrent de geachte interpellant inlichtingen zou vragen. Nu heb ik een punt van — ik zou haast zeggen — de uitgesproken acte van beschuldiging te releveren, omdat ik zoolang ik de eer zal hebben hier te staan, nooit zonder antwoord zou laten hetgeen de geachte interpellant gemeend heeft aan de onderteekenaars van deze overeenkomst te moeten opmerken, als eene soort van beschuldiging. Ik heb namelijk den geachten interpellant niet eens, maar met nadruk herhaaldelijk hooren zeggen: dat in deze overeenkomst bepaaldelijk doorstraalde de *toeleg* om de beslissing van de Staten-Generaal uit te sluiten. Ik kan mij niet beroepen op een lang publiek leven of op antecedenten die het tegendeel van dergelijke *toeleg* zouden bewijzen, maar toch mag ik eene dergelijke opmerking niet met stilzwijgen voorbijgaan, te meer niet als zij komt uit den mond van een man als de geachte spreker uit Zuidholland. Ik kan alleen de verzekering geven dat mijne overtuiging op politiek gebied, en ware het niet vermetel, ik zou zeggen: hetgeen ik, hoe gering ook, in mijn openbaar leven gedaan heb, het bewijs levert, dat mijne begrippen er zeker nooit toe zullen leiden — en ook in dit geval niet gestrekt hebben — om iets te doen wat in de verste verte zou kunnen bestempeld worden als *toeleg* om het regt van beoordeeling der Staten-Generaal te ontwijken of buiten te sluiten.

Wat nu de zaak zelf betreft, in verband met de verstrekte inlichtingen, zoo meen ik te mogen zeggen, dat bij eene ernstige opvatting van hunne verantwoordelijkheid de leden der Regering bij elke zaak rijpelijk hebben te overwegen wat het algemeen belang vraagt en wat de wet veroorlooft en aan dien pligt meen ik wij niet onttrokken te hebben.

De geachte interpellant duidde mij niet euvel dat ik onder het hooren zijner rede den indruk ontving als of de groote quaestie der aansluiting te Rotterdam, die jaren lang eene groote quaestie was, door hem en ook door anderen te veel wordt beschouwd uit het oogpunt waarin zij zich eenige jaren geleden bevond en niet in 't licht der tegenwoordige omstandigheden.

Van den beginne af dat ik in deze zaak gemengd ben, heeft bij mij de overtuiging bestaan — en die bestaat nog bij mij — dat de rollen eigenlijk zijn omgekeerd en dat het finantieel belang der Rhijnspoorwegmaatschappij nu en in de toekomst bij die aansluiting het grootste belang heeft, en dat zij geen gebruik makende van de *bevoegdheid* tot aansluiting haar nu tot 1850 verleend, daardoor toonen zou de reputatie niet te verdienen dat zij bijzondere zorg draagt voor behartiging der geldelijke belangen harer aandeelhouders, en dat terwijl zij vroeger bijna het onmogelijke heeft gedaan om aan die verplichting te ontkomen, en de Staat de uitvoering van die verplichting toen in het algemeen belang dringend noodig achtte, — het algemeen belang op dit oogenblik bijzonder op den achtergrond getreden is, waar juist de finantieel toekomst der Rhijnspoorwegmaatschappij met die aansluiting ten nauwste is verbonden, daar zij bij gebreke daarvan van het groote spoorwegverkeer gedeeltelijk wordt buitengesloten.

Mijn geachte ambtgenoot voor Binnenlandsche Zaken heeft, toen hij dit punt besprak, reeds de autoriteit ingeroepen van een uitnemend deskundige op het gebied van het spoorwegwezen, den afgevaardigde in de Tweede Kamer, den heer Stieltjes, die zelf bij de discussie in November dit feit erkende en verklaarde dat de omstandigheden thans geheel anders waren dan in 1867.

Wanneer wij den toestand nagaan, niet alleen den tegenwoordigen maar ook den toekomstigen toestand, den toestand

zoo als die wezen zal wanneer de spoorwegverbinding door Rotterdam gereed is en wanneer — wij hopen binnen korten tijd — nieuwe spoorwegen zullen gebouwd zijn, waaronder ik bijv. noem dien van Dordt-Elst — dan zal men moeten erkennen, dat wat het *personen-vervoer* betreft de niet-aansluiting van den Rhijnspoorweg te Rotterdam voor het publiek belang niet van eenig gewigt zijn kan. Ik wil nu niet in bijzonderheden daaromtrent treden; ik verzoek de leden alleen om zich eens, met de spoorwegkaart van Nederland in de hand, waarop ook de ontworpen en begonnen spoorwegen getraceerd zijn, af te vragen: welke reizigers, per spoor aankomende te Rotterdam, een groot belang kunnen hebben bij de aansluiting van den Rhijnspoorweg. Het is mij een raadsel, van waar de reizigers dan moeten komen en waarheen zij gaan zullen, die de niet-aansluiting betreuren zouden.

Ik erken echter dat er een veel grooter publiek belang is, namelijk het *vervoer van handelswaren*. Welnu, onverschillig of de aansluiting van den Rhijnspoorweg te Rotterdam komt of niet komt, zoo is en blijft het hoofdstation, het hoofdmagazijn, de hoofdaanlegplaats langs de rivier, voor den Rhijnspoorweg, die het vervoer van handelsartikelen naar Duitschland kan hebben — in elk geval aan de Maas, ongeveer op het punt waar het ongelukkige tegenwoordige station-emplacement is. En nu heb ik mij bij de behandeling van deze zaak afgevraagd: wat is de toekomst van Rotterdam voor de handelsbeweging?

Dat handelsverkeer zal — zoo als ook in de adressen van de kamer van koophandel en als ik wel heb van den gemeenteraad van Rotterdam gezegd is — binnen enkele jaren grootendeels, zoo niet geheel, overgebracht worden naar de overzijde van de Maas.

Men stelle zich nu het geval voor, dat zich, indien niet alles mij bedriegt, binnen enkele jaren zal voordoen. De groote heerbaan van den handel gaat door de gemeente Rotterdam over de Maas, deboucherende in de prachtige kolossale depôtmagazijnen te Fijenoord, en, dienzelfden weg vervolgende, om heen te trekken naar het zuiden; maar, vergeten wij het niet, binnen zeer enkele jaren, na den afstand tusschen Fijenoord en Dordrecht, naauwelijks een half uur, doorloopen te hebben, de rivier overgaande, om verder over Elst Duitschland te bereiken.

Dat is de toestand die geboren zal worden, wanneer de aansluiting van den Rhijnspoorweg te Rotterdam niet plaats heeft. Daarentegen verbeeldt de Rhijnspoorwegmaatschappij zich misschien, dat zij, haar emplacement aan de Maas behoudende, daar toch nog eene lading- en losplaats zal vinden voor hare goederen. Aangenomen dat dit zeker ware (ofschoon ik meen te weten dat het volstrekt niet zeker is) geloof ik dat ieder, die het oog geslagen heeft op de groote plannen van Rotterdam op Fijenoord, overtuigd zal zijn, dat die illusie zal verloren gaan.

Hoe men het wende of keere, geloof ik dat de eenige rationele en tevens schoonste en beste weg voor Rotterdam niet anders kan zijn dan over Fijenoord, en van daar met eene bifurcatie te Dordt naar het zuiden en naar het noorden over Elst naar Duitschland.

Indien ik dit alles in aanmerking neem, moet ik vragen: welk algemeen gewigtig belang is bij deze zaak betrokken, of, anders gezegd, welk gewigtig algemeen belang is hier verwaarloosd? En wat staat hier tegenover? Voor het eerst is sedert eenige jaren in de dagbladen en nu ook in de Vertegenwoordiging met geringschatting gesproken over het verkrijgen van eene nieuwe spoorweglijn, die eene handelsstad als Leiden, tot nog toe van het algemeen Europeesch verkeer afgesloten, in directe verbinding over Utrecht met Duitschland brengt; ook al zullen later andere spoorwegen gereed zijn, zal die lijn toch nog altijd voor Leiden een groot gewigt hebben, om niet te spreken van hetgeen tusschen Leiden en Woerden ligt en niet laag geschat moet worden.

Nu zegge men niet, dat die lijn, waarvoor in 1873 concessie is verleend, er toch wel zou gekomen zijn. Men heeft hier van eene *historia morbi* gesproken, maar ik ben in eene andere betrekking eenigzins bekend geworden met de *historia morbi* van deze lijn. Van den beginne af,

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

voor dat de definitive concessie voor die lijn gegeven was, heeft men getracht de Rhijnspoorwegmaatschappij in deze lijn te interesseren, en van haar te verkrijgen garantie en de zekerheid dat zij de lijn exploiteren zou. Ik zelf heb in eene vroegere betrekking onder anderen daarom mij met kracht verzet tegen het denkbeeld om van wege de provincie Zuidholland subsidie toe te zeggen voor deze lijn, omdat ik meende dat, als de Rhijnspoorwegmaatschappij heil zag in de exploitatie van de lijn, zij zeker niet achterwege zou zijn gebleven om de volledige rentegarantie toe te staan. Het provinciaal subsidie is niet verleend; sedert zijn drie jaren verlopen, en in al dien tijd, niettegenstaande de degelijkheid der concessionarissen, het ernstige der zaak, de toezeggingen van de gemeente Leiden en in weerwil van al de pogingen om het noodige kapitaal te krijgen, is de zaak mislukt en heeft de Rhijnspoorwegmaatschappij geen vinger uitgestoken om die lijn te krijgen. Het was dus, toen de laatste onderhandelingen werden aangeknoopt, zoo goed als zeker, dat die lijn er nooit zou komen, en nu staat, gelijk mijn geachte ambtgenoot reeds heeft gezegd, tegenover al den twijfel aan de hoegrootheid van het algemeen nut en al de onzekerheid van de aansluiting te Rotterdam, de zekerheid dat eene lijn die anders, tenzij met Rijkssubsidie, nooit tot stand zou zijn gekomen, tot stand zal komen en wel, men vergeet het niet, op eene betere wijze dan in de concessie bepaald was.

Tegenover al die feiten moet ik gulweg bekennen dat het mij als het ware uit een droom heeft gewekt toen ik niet in Juni, toen de overeenkomst gesloten en spoedig daarna bekend was maar eerst in de eerste dagen van September in verschillende dagbladen met steeds klimmende uitdrukkingen, ik zou haast zeggen met stijgende verontwaardiging, deze handeling van de Regering hoorde bestempelen met woorden, die mij dikwerf er toe bragten om zoo abstract mogelijk, van de positie die ik bekleed, de zaak van alle zijden nog eens te bezien en mij af te vragen, welke omstandigheden toch wel tot zulke harde beschuldigingen konden leiden, of ik dan waarlijk zulk een ondiens aan het vaderland had bewezen, zoo loszinnig mij had laten medeslepen tot eene onregmatige daad; of ik al die beschuldigingen verdiend had die heden door den heer van Eysinga aldus zijn geformuleerd: dat door deze handeling inconstitutioneel is gehandeld, in strijd met het algemeen belang, in strijd met de materiele belangen der natie.

Omtrent het eerste punt heb ik straks reeds een woord gezegd. Toch moet ik daarop nog een oogenblik terugkomen, ofschoon ik meen dat mijn ambtgenoot de beschuldiging reeds vrij triomfantelijk heeft weerlegd.

Volgens den geachten spreker uit Friesland zou de Regering niet bevoegd zijn om de Rhijnspoorwegmaatschappij van eene verplichting tot aansluiting te ontslaan omdat die verplichting, ofschoon in eene concessie, bij Koninklijk besluit verleend, opgenomen, is bevestigd en gecorrobooreerd door de wet van 29 Mei 1852. In die wet staat echter niets anders dan dat worden goedgekeurd de artikelen van zekere overeenkomst met de Rhijnspoorwegmaatschappij. Daarin is sprake van het subsidie voor de spoorversmalling en dan wordt er bijgevoegd: dat die bekrachtiging wordt verleend onder voorwaarde dat de Rhijnspoorwegmaatschappij alle op haar rustende verplichtingen, welke uit deze overeenkomst en de acte van concessie voortvloeijen, getrouwelijk nakome. De bedoeling van deze bepaling was enkel om te zeggen: reken er op dat alles waartoe de Rhijnspoorwegmaatschappij verplicht is, worde nagekomen. Daardoor is de concessie, bij Koninklijk besluit verleend, niet veranderd in eene concessie bij de wet. De concessie van 1845 blijft ten eeuwigen dage eene concessie gegeven bij Koninklijk besluit. Aan die concessie iets toe te voegen of af te nemen, blijft, naar onze constitutionele beginselen, een Koninklijk regt en de wetgevende magt kon dit karakter niet veranderen.

Zeer trof mij ook de opmerking van den geachten spreker uit Friesland dat gehandeld is in strijd met de materiele belangen der natie, omdat eene waarborgsom, door de Rhijnspoorwegmaatschappij vroeger gedeponceerd, zou zijn

prijs gegeven. Dit treft eenigzins mijn finantieel hart, en durf daarover nog een woord.

De geachte afgevaardigde uit Friesland en anderen buiten de Kamer, op wier opinie ik hoogen prijs stel, schijnen het voor te stellen als of de Rhijnspoorwegmaatschappij in der tijd een millioen aan den Staat had geschonken, en deze die som nu weder teruggaf. Die voorstelling is geheel onjuist: de Staat heeft nooit van die som iets gezien of genoten, en zou dit in het vervolg evenmin gedaan hebben; want na de vervulling der verplichting wordt dat millioen teruggegeven, of wel, wanneer gelijk hier, de verplichting om iets te presteren wordt onmogelijk gemaakt, en de verplichting door eene andere wordt vervangen, dan wordt de waarborgsom teruggegeven gelijk aan ieder die cantie heeft gesteld, maar eerst dan wanneer die nieuwe verplichting is vervuld.

Als men op de bedoelde wijze over dit finantieel belang spreekt, mag ik van mijn standpunt wijzen op het beding aangaande het brievenvervoer, dat thans een bedrag van ongeveer f 50 000 'sjaars representeert. Die som ware betaald geworden zoodra de aansluiting te Rotterdam tot stand zou gekomen zijn, wat nu geheel vervalt, zoodat de Rhijnspoorwegmaatschappij voortdurend verplicht wordt gratis de brieven te vervoeren, zonder ooit op eenige betaling aanspraak te kunnen maken.

De bezwaren, bij mij bestaande tegen het ontwerp der overeenkomst, heb ik niet ligt geacht, maar al dadelijk was ik op die zaak bedacht en stelde mijne goedkeurende stem afhankelijk van dat geenszins onverschillig punt.

Wat eindelijk is te wachten van de bedoelde aansluiting te Rotterdam? Wanneer daar binnen weinige jaren toestanden geboren worden, die wij ons nu wel in schets kunnen voorstellen, maar toch in volle betekenis niet kennen wanneer die toestanden daar zijn, dan zal een van beide blijken, of dat de aansluiting te Rotterdam voor het algemeen belang dagelijks dringender noodig wordt, of dat zij het niet wordt. In 't laatste geval weet ik zeker dat zij, die na ons komen, zullen erkennen dat deze overeenkomst toch inderdaad zoo kwaad niet was. En voor het geval dat het mogt blijken dat dagelijks het algemeen belang die aansluiting wel verlangde, dan geloof ik dat zeer zeker een van beide zal gebeuren, dat of de volstrekt niet voor eigen belang doove Rhijnspoorwegmaatschappij zonder dwang, zonder eenige moeilijkheid te maken of te ontmoeten tot eene aansluiting zal overgaan, of wanneer zij haar eigen belang mogt voorbijzien, er zeker wel anderen zijn zullen, al waren 't slechts ingezetenen van Rotterdam, die de handen in een zullen slaan om de aansluiting te verkrijgen.

Ik geloof dus niet dat in deze zaak iets is gedaan waarbij op eenige wijze het algemeen belang verkort is. Afwachtende de bedenkingen, die nog mogten worden gemaakt, hoop ik, hoe moeilijk het zijn moge raadsels op te lossen, vooral wanneer zij gesteld worden door een schrander man als de geachte spreker uit Zuidholland, iets te hebben bijgedragen om hem de oplossing te geven van hetgeen hij ten slotte zijner rede heeft genoemd voor hem een raadsel.

De heer **Placcots**: Ik zou welligt nog gewacht hebben het woord te vragen, wanneer niet de nota van inlichtingen van den Minister van Binnenlandsche Zaken aan de Tweede Kamer mij als 't ware er toe bragt thans reeds over deze zaak te spreken. De Minister toch heeft mij de eer bewezen, in die nota van inlichtingen, ook tot verduidelijking op het door mij en Zijne Excellentie gesprokene te wijzen.

Toen mij die woorden voor 't eerst onder de oogen kwamen, rees bij mij twijfel of ik niet letterlijk het tegenovergestelde had gezegd van hetgeen ik bedoelde. Uit het *Bijblad* is gebleken dat zulks niet het geval is; later kom ik hierop terug en ik voer het alleen aan als eene verklaring, waarom ik mij nu in 't debat meng.

Mijnheer de Voorzitter! Ik wensch vooraf te constateren dat ik niet spreek uit een Rotterdams oogpunt en belang. Indien ik dat slechts voor een enkel oogenblik mogt doen, is dit alleen om als Rotterdammer de beide Ministers mijn dank te betuigen voor de welwillende

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

zorg en belangstelling heden voor die plaats betoond. Wij hoorden toch van den Minister van Binnenlandsche Zaken dat hij er op uit was geweest om Rotterdam die nieuwe ligplaats bij de Rhijnspoor te bezorgen (waartegen de gemeente besloten heeft te procederen), en van den Minister van Finantien vernemen wij dat hij, vóór tot dit contract over te gaan, inzage genomen heeft van den tegenwoordigen en toekomstigen toestand van Rotterdam. Het ware wellicht natuurlijker geweest dat men zich bij de autoriteiten van Rotterdam had vergewist in hoeverre de belangen van Rotterdam zouden gebaat worden. Van dat alles is niets gebeurd; de geheele zaak is buiten Rotterdam om gegaan.

Ik zie de Minister van Binnenlandsche Zaken eene ontkennende beweging maken, doch ik kan mededeelen dat het maken van de kade eerst ter kennis van de Rotterdammers is gebracht door eene advertentie, waarin de Rhijnspoorwegmaatschappij de publieke aanbesteding van het werk aan 't publiek ter kennis bracht. Ik deel dat alleen incidenteel mede om aan te toonen dat dit een vreemd soort liefde is, en zal verder over het Rotterdamsche belang zwijgen.

Juist voorgesteld is de quaestie deze: de Eerste Kamer heeft in November 11. bij de behandeling der onteigeningswet voor Rotterdam in het Verslag aan den Minister gevraagd een geruststellende verklaring omtrent de aansluiting te Rotterdam; wel een bewijs dus dat de Kamer belang in de zaak stelde. De Minister heeft onder eenige reserves een gewenscht antwoord gegeven en ik nam de vrijheid dit te constateren. Daarmee was de zaak uit. Nu is het natuurlijk dat, als er ons na die geruststellende verklaring stukken in handen komen waaruit blijkt, dat lijnrecht in strijd met die verklaring gehandeld is, en dat de Regering eigenmagtig die geruststelling vernietigt, de Kamer vraagt naar de redenen voor zulk eene handelwijze. En nu geloof ik — en ik laat dit punt gaarne ter nadere ontwikkeling over aan den geachten interpellant — nu geloof ik dat men niet zoo scherpzinnig behoeft te zijn als de Ministers, die wij hier gehoord hebben, om te begrijpen, dat wanneer na het gebeurde uit deze Kamer ten opzichte van die zaak vragen gerigt worden tot de Regering, zij in de eerste plaats betrekking moeten hebben op den stelligen strijd, die er bestaat tusschen de verklaring vroeger door den Minister van Binnenlandsche Zaken aan deze Kamer gegeven, en het feit dat zich thans aan ons voordoet.

Ik zal den Minister van Binnenlandsche Zaken niet volgen in de geschiedenis, die hij ons van deze zaak gegeven heeft, en evenmin treden in de details van de kaart, die zeker hoogst belangrijk waren voor de leden dezer Kamer, maar die naar mijne overtuiging met de zaak thans hier aan de orde, niets te maken hebben.

Wij hebben hier op het oogenblik niet te beoordeelen de quaestien rakende de ligging van Rotterdam, de rigting van de spoorwegen en van de aansluitingen aldaar, maar alleen deze vraag: of de Regering in het contract dat zij gemeend heeft te moeten sluiten met de Rhijnspoorwegmaatschappij, al dan niet het Rijksbelang behartigd heeft?

De Minister van Finantien heeft zich ten opzichte van den schijn, als of de Regering het er op toegelegd had om de Vertegenwoordiging buiten deze zaak te houden, uiterst gevoelig betoond.

Die gevoeligheid zal mij dubbel voorzigtig maken bij hetgeen ik daaromtrent wensch te zeggen. Ik beken dat ik iets anders had willen zeggen; maar ik zal mij nu hierbij bepalen: dat het voor iedereen, die niet overtuigd is van de bedoelingen van de Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Finantien, dat het voor allen die deze bedoelingen niet kennen, den schijn moet hebben of in het contract, door de Regering met de Rhijnspoorwegmaatschappij gesloten, het er op toegelegd is om er de Vertegenwoordiging buiten te houden. Bij ieder, die niet overtuigd is van het tegendeel, moet dat contract de gedachte doen opwellen, dat men het reeds vooraf onmogelijk heeft willen maken aan de Vertegenwoordiging om, wanneer zij

meenen mogt inbreuk te moeten maken op dat contract, daaraan gevolg te geven.

Ik erken, het is dus niet de bedoeling van de Regering geweest, maar het heeft er allen schijn van. En ik betreur dat dubbel omdat deze zaak toch, althans voor den Minister van Binnenlandsche Zaken, niet iets nieuws was. In 1867 heeft hij een contract met dezelfde Maatschappij gesloten, en daarin was ook, even als thans, sprake van een nieuwen spoorweg.

Wanneer nu de Minister eenvoudig had gevolgd dat contract, waarop hij zich straks beroemd heeft, dat hij althans verdedigd heeft, dan zou de zeer sterke schijn, waarvan ik sprak, geheel vermeden zijn.

Art. 4 van het nieuwe contract met de Rhijnspoorwegmaatschappij bepaalt: » Wordt het algemeen nut van den spoorweg van Leiden naar Woerden met betrekking tot de onteigening door de Staten-Generaal niet erkend, dan vervalt de verplichting door de Maatschappij bij het eerste lid dezer overeenkomst op zich genomen.»

Als gevolg daarvan staat in de tweede alinea van art. 1 dat de Maatschappij dan ook wordt vrijgesteld van de verplichting tot het maken van de vertakking nabij Rotterdam. De Vertegenwoordiging wordt dus voor het feit geplaatst om de onteigeningswet aan te nemen of te verwerpen. Neemt zij die aan, dan krijgt zij de lijn Leiden-Woerden en de Rhijnspoorweg betaalt het millioen niet. Verwerpt zij de wet, dan krijgt zij niets en het millioen blijft evenzeer bij de Rhijnspoorwegmaatschappij. Ik geloof dat dit alternatief niet wenschelijk is.

Ik heb hooren zeggen en in sommige dagbladen gezien, dat men het eene van het andere zou kunnen scheiden; maar ik heb dat niet van de Ministers gehoord en ik geloof ook dat het onhoudbaar is, als men art. 1 leest in verband met art. 4.

Wat zegt nu art. 7 van het contract van 1867? Dat artikel begint op dezelfde wijze: » Wordt het algemeen nut der onderneming van den spoorweg 's Gravenhage-Gouda met betrekking tot de onteigening niet door de Staten-Generaal erkend » — maar nu begint het verschil, — » dan zullen de tegenwoordige overeenkomst en acte van concessie ontbonden en beschouwd worden als te zijn te niet gedaan.» Het is dus thans hetzelfde als in 1867, alleen met dit verschil dat het juist het tegenovergestelde is. In 1867 had de Vertegenwoordiging de vrije hand. Als zij niet het algemeen nut had erkend, ware zij vrij geweest. Nu, als zij het niet erkent, is toch het millioen aan de Rhijnspoorwegmaatschappij en is deze ontslagen van hare verplichting.

Het is mijne grootste grief tegen de Regering, dat zij, na al hetgeen over deze zaak is voorgevallen, zulk een artikel gebragt heeft in een contract met de Rhijnspoorwegmaatschappij. Wanneer de Staat vrij ware gebleven (hoewel ik de overeenkomst toch betreurd zou hebben zoo als die gesloten is), zou ik niet zoo als nu de overtuiging hebben (ik hoop dat de gevoeligheid van den Minister van Finantien er niet op nieuw door zal gekwetst worden), dat wel degelijk het Rijksbelang is benadeeld.

De verdediging der beide Ministers, om te justificeren hetgeen door hen is gedaan met factische terzijdestelling van de Vertegenwoordiging, komt hoofdzakelijk neder op een paar punten.

Het nut van die aansluiting was zoo enorm verminderd. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft bij zijne onderhandelingen over die zaak van alle deskundigen vernomen en in alle stukken gezien, dat de belangstelling daarin bijna niet meer bestond. De Minister van Finantien heeft zich *in loco* overtuigd en ons eene beschrijving gegeven dat het Rijksbelang, waar men zooveel over sprak, eigenlijk — ik hoop dat hij het mij niet ten kwade zal duiden — vloeipapier was. Met verbazing heb ik eene dergelijke verklaring gehoord. Het is niet langer geleden dan 18 November 1874, dus weinige maanden geleden, voor het sluiten van dit contract en dus op een tijd waarin geen nieuwe spoorwegen gebouwd zijn, dat de Minister van Binnenlandsche Zaken in de Tweede Kamer, in antwoord aan enkele leden die durfden beweren dat het be-

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

lang van de aansluiting verminderd was, verklaarde: „Over dat belang moet ik een enkel woord spreken. De heer van Wassenae zegt: »wij hebben er zooveel belang niet meer bij". Ja, wij, inwoners van den Haag, dat is zoo; maar voor de geheele bevolking van ons land in het algemeen is het volstrekt niet van minder belang dat de verbinding tot stand kome tusschen het gedeelte van het land dat aan de zuiderlijn is gelegen, en dat gedeelte dat oostwaarts langs den Rhijnspoorweg ligt. Het getal reizigers, dat er belang bij heeft, is iets minder dan vóór dat de verbinding Gouda-'s-Gravenhage tot stand kwam; men is nu al gewend aan dat voordeel; en niemand die de geschiedenis dezer zaak niet bijgehouden heeft, kan zich voorstellen dat er zooveel tegenstand tegen die verbinding van de residentie met het spoorwegnet geweest is. Het belang echter van een verbinding te Rotterdam is er nog altoos. De Minister verklaarde dus in de Tweede Kamer dat in November 1874 die aansluiting van algemeen belang was voor al de ingezetenen, behalve voor die der residentie, en in zijne verdere rede constateert hij dat, naar het gevoelen van de overgrootste meerderheid der Kamer, die aansluiting wel degelijk van Rijksbelang is; de Minister vindt weinige dagen later in de Eerste Kamer zooveel sympathie voor de aansluiting, dat in het Verslag eene afzonderlijke vraag wordt gedaan tot geruststelling. En nu komt de Minister ons verklaren dat die aansluiting niet zoo van Rijksbelang is, dat de omstandigheden zóó veranderd zijn, dat over een paar jaren dat Rijksbelang in het geheel niet meer zal bestaan. Ik betwijfel of deze verdediging veel indruk op de Kamer zal maken.

Eene tweede reden waarom de Regering afstand heeft gedaan van haar regt, lag in de groote moeilijkheid om de aansluiting te maken na aanneming van het amendement Tak. Tusschen twee haakjes moet ik zeggen dat de Eerste Kamer solidaar aansprakelijk is voor het amendement, want in ons Verslag stond, dat daardoor de wet veel aannemelijker was geworden. Is er dus schuld, dan deelt de Eerste Kamer daarin. Nog een kort oogenblik voor twee phrases. In de eerste plaats, het amendement Tak zou de aansluiting te Rotterdam onuitvoerbaar hebben gemaakt. De Minister van Binnenlandsche Zaken en vooral de Minister van Finantien hebben hier iemand geciteerd, wiens gevoelen in spoorwegzaken zij op hoogen prijs stellen. De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft zelfs woorden van hem geciteerd als afdoende voor de quaestie van het Rijksbelang. Het zijn woorden van den heer Stieltjes, en dit was mij aangenaam, want de heer Stieltjes is mijn vriend. Maar men moet niet met twee maten meten, en als men iemands woorden citeert, moet men dit volledig doen. En nu zal ik in antwoord op hetgeen de Minister van het amendement Tak gezegd heeft, herinneren wat de heer Stieltjes daaromtrent heeft gezegd. De conclusie van den heer Stieltjes is deze geweest:

„Ik zou dus meenen dat het Rijksbelang vordert om te onteigenen ten name van de Rhijnspoorwegmaatschappij al de gronden tot aan de Schie, zoo als het amendement Tak wil, en dat dan onteigend worde ten name van den Staat, al wat over de Schie naar het Staatsspoorwegstation toe ligt. Dan kan de Staat daar aan de Rhijnspoorwegmaatschappij toestaan om tijdelijk en tot nadere opzegging werken aan te leggen, die mogten blijken noodig te zijn, en dan zal ten minste de Staat niet noodig hebben die gronden naderhand, tegen groote sommen, van de Rhijnspoorwegmaatschappij te koopen."

Dit advies had men behooren te volgen en wanneer de Rhijnspoorwegmaatschappij had geweigerd te aanvaarden had men met de meeste gestrenghed op de uitvoering van het contract moeten aandringen, omdat dan van bepaalden onwil bij de Rhijnspoorwegmaatschappij zou gebleken zijn. Ik begrijp dat de Rhijnspoorwegmaatschappij, aan wie niemand de noodige bekwaamheid ontzeggen zal, dien weg niet ingeslagen is. Het is mogelijk, dat men met het oog op de geschiedenis der laatste 30 jaren en uit vrees dus voor nevenbedoelingen, gearzeld heeft aan de Rhijnspoorwegmaatschappij de meerdere terreinen af te staan, maar men had die terrein-

een aan de Maatschappij in gebruik kunnen geven. Dan had men geen gevaar kunnen loopen en had de Rhijnspoorwegmaatschappij dan nog geweigerd, dan had men strenge maatregelen kunnen nemen om de uitvoering der concessie te verzekeren. Men heeft echter de beweerde moeilijkheden erkend, men heeft gezegd, dat er geen terrein was en dus de uitvoering van het contract eene onmogelijkheid was geworden. Dat de Rhijnspoorwegmaatschappij in het geheel niet gehouden zou zijn de aansluiting te maken wordt door den Minister niet beweerd. Het zou ook voor een Minister des Konings onmogelijk zijn om na den uitgedrukten wil der Vertegenwoordiging en na zijne eigene herhaaldelijk afgelegde verklaringen, te beweren dat de Maatschappij daartoe niet gehouden is. Dit is dus een punt dat ik niet ernstig behandel. Ernstiger is de quaestie der moeilijkheden. Eene reden had er kunnen zijn om met medewerking der Vertegenwoordiging de Rhijnspoorwegmaatschappij van hare verplichting tot aansluiting te ontslaan, wanneer zij namelijk aan de Regering bewezen had dat die aansluiting eene bepaalde onmogelijkheid was. Dit is niet gebeurd en kon niet gebeuren, want in het contract heeft de Rhijnspoorwegmaatschappij zich tot 1 Junij 1880 de bevoegdheid voorbehouden de aansluiting te maken. Hoe kan men iets bedingen wat men zelf onmogelijk acht? Zoo lang de onmogelijkheid bestond had de Regering op de uitvoering van het contract moeten aandringen.

Om de zaak verder te verdunnen en het gewigt daarvan weg te nemen, doet men het voorkomen als of het 1 miljoen niets beteekent. Dat 1 miljoen was het waarborgkapitaal, dat alleen kan worden gereclameerd wanneer door verwerping van de onteigeningswet de uitvoering niet mogelijk is.

In de zitting van 13 December 1867 heeft de Minister van Binnenlandsche Zaken gansch anders over dat miljoen gesproken.

Dat miljoen dus, nu zoo onschuldig voorgesteld, werd bij het contract van 1867 ter verdediging hiervan aangevoerd, en men zeide dat van teruggave wel geen sprake zijn kon. Ik acht dit zeer juist, want in art. 6 der concessie van 1867 lees ik:

„Het waarborgkapitaal met de eventueel ingehouden coupons en dividendbewijzen, vervalt aan den Staat wanneer de vertakking, na ten behoorlijken tijde door de Regering gevorderd te zijn, niet op het bepaalde tijdstip gereed is en geopend wordt."

Er kon dus geen quaestie zijn van aan de Rhijnspoorwegmaatschappij dat miljoen te laten; het verviel aan den Staat, en blijkens het door den Minister van Binnenlandsche Zaken in 1867 medegedeelde, behield de Staat buitendien het regt de Maatschappij te dwingen tot uitvoering der bepaling.

Dit alles is nu opgeofferd zonder neen, met equivalent. Men heeft den schijn aangenomen als ware het contract zoo gemaakt dat de Vertegenwoordiging niet tusschenbeide kon treden, behalve door aanneming der lijn Leiden-Woerden. En dit noemt de Minister van Binnenlandsche Zaken een *stevig* equivalent, door den Minister van Finantien nader omschreven. Het doet mij genoegen dat laatstgenoemde Minister zich herinnert wat hij als lid van Gedeputeerde Staten omtrent deze zaak zeide: het ware mij minder aangenaam hem zulks in het geheugen te moeten roepen.

De Minister van Finantien heeft, toen de aanvraag ter sprake kwam in de Provinciale Staten van Zuidholland, sprekende over de lijn Leiden-Woerden, 't was in het einde van 't jaar 1872, over het nut van die lijn het volgende gezegd:

„Wat mij toech getroffen heeft is dat van de nijvere Rhijnstreek geen enkel adres, geen enkele memorie tot aanprijzing dezer zaak is ingekomen. Ik bedrieg mij; er is wel een adres uit de Rhijnstreek gekomen en wel van Woerden, doch waarin ons met aandrang verzocht wordt: staat het verzoek van de heeren de Bordes e. s. toch vooral niet toe."

En ten opzichte van de exploitatie: „Wat zou dan die vennootschap zijn"? Eigenlijk de prête-nom van de Rhijnspoorwegmaatschappij, niets anders en niets meer. En

3DE ZITTING. — 23 SEPTEMBER.

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij.

dan vraag ik: als nu reeds de Rhijnspoorwegmaatschappij 8 procent rente als minimum garandeert en 't onderhoud van den weg voor hare rekening neemt, is het dan niet omdat ze in dien weg voordeel ziet en zal zij dan niet of nu, of later, wel zelve optreden als onderneemster, en heeft zij of die in haren naam handelt dan noodig dat de provincie haar te gemoet komt?" Dat was de opinie dus van den Minister in 1872.

Enigzins onjuist is de voorstelling van den Minister dat de Rhijnspoorwegmaatschappij sedert dien tijd er geen hand meer naar heeft uitgestoken. Ik heb hier voor mij een prospectus van 1873. Bovenaan staat: Spoorweg Leiden-Woerden, waaraan de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij een doorlopend jaarlijks minimum zuivere opbrengst van f 3000 per kilometer geeft. De Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij heeft dus volgens een officieel prospectus zoodanig belang in deze lijn dat zij de exploitatie op zich neemt en 3 per cent minimum garandeert.

Let nu wel op wat de Regering verkregen heeft in dien tijd. De zaak was van zoodanig belang voor de Rhijnspoorwegmaatschappij, dat zij jaren lang pogingen doet om dien weg te verkrijgen en daarvoor staat tegenover de opoffering door den Staat van dat millioen, daar staat tegenover de vrijstelling van de Rhijnspoorwegmaatschappij, buiten en behalve dat millioen, om aan te sluiten, en daar staat tegenover een ander punt, de morele zijde van de zaak.

In 1867 heeft de Minister van Binnenlandsche Zaken in de Tweede Kamer aangedrongen op het sluiten van dat contract van 1867, en er op gewezen dat het vooral voor de Rhijnspoorwegmaatschappij van belang was omdat, zoolang zij niet voldaan had aan de beoefte, op haar een *péché d'origine* kleefde, en aldus niet kon verkrijgen eene nieuwe concessie. Die *péché d'origine* is door de Regering van de Rhijnspoorwegmaatschappij afgenomen zonder dat deze aan hare verplichting heeft voldaan, en nu zal de Rhijnspoorwegmaatschappij komen in die gelukkige positie dat zij wel kan krijgen de concessie, die zij vraagt, maar wanneer het zoo ver komt vergete men niet dat het niet de Vertegenwoordiging is geweest die haar dien *péché d'origine* heeft ontnomen. Daarbij komen de optien van de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij, die zich weder later zullen vertoonen. Wanneer de aansluiting te Rotterdam voor haar van belang is, zal zij die maken; wanneer zij niet voor haar van belang mogt worden, zal zij die niet maken, en kan zij eene gemakkelijker aansluiting vinden buiten Rotterdam om, dan zal zij die maken en hare *péché d'origine* afgewassen hebben.

De Minister van Financien zeide dat 't hem zoo bevreed heeft, dat, toen het contract bekend werd, men er uit de couranten niets van gehoord heeft, en dat het pas in den laatsten tijd, de Minister zal wel bedoelen zoo kort tegen de opening der Kamers, is dat de zaak mousseert?

Ik wil den Minister gaarne explicatie daarvan geven.

Het contract, zoo als bekend is, werd gepubliceerd door de Rhijnspoorwegmaatschappij; maar die heeft zich wel gewacht in het publiek te brengen het beruchte art. 4, wat eerst ter kennis is gekomen van 't publiek, toen de Minister zijne inlichtingen heeft gegeven. Daaruit verklaart zich de agitatie die er vroeger niet was, en de nu, mijns inziens, volkomen geregtvaardigd is. Het doet mij leed aan het slot mijner redevoering te moeten verklaren, dat naar mijne innige overtuiging het Rijksbelang in deze zaak niet behoorlijk door de betrokken Ministers is behartigd.

De heer **Heemskerk**, Minister van Binnenlandsche Zaken: Het is mijn doel niet nu den geaccrediteerde spreker uit Zuidholland te beantwoorden, maar ik wil alleen ten sterkste ontkennen dat de Regering vóór het sluiten der overeenkomst, eenig regt of aanspraak op dat millioen had kunnen uitoefenen.

De heer **Hein**: Ik zal bij het vergevorderde uur niet terugtreden in de oude of nieuwe geschiedenis van de Rhijnspoorwegmaatschappij; wij hebben, geloof ik, er voor het tegenwoordige reeds genoeg van gehoord.

De Ministers hebben er den interpellant een zacht ver-

wijf van gemaakt, dat hij niet naar parlementaire gewoonte zijne vragen vooraf aan de Regering had medegedeeld. Ik laat daar in hoeverre dit beweren juist is. Mijns inziens behoort de knoop van het debat te loopen, en dit is nu niet altijd het geval geweest, over de vraag of werkelijk tegenover hetgeen de Regering aan de Rhijnspoorwegmaatschappij heeft geconcedeerd, staan gelijke voordeelen voor den Staat belongen?

Nu wensch ik niet in eene appreciatie te treden in hoeverre het belang der lijn Leiden-Woerden zou kunnen equivalenten tegen het voordeel bij het contract prijs gegeven. Ik tred nu niet in eene kritiek van het contract, reeds door anderen gegeven, en zal mij voor 't oogenblik slechts bepalen tot eene vraag om opheldering. Ik verlang, zoo als ik zeide, eene opheldering en verzoek beleefdelyk aan de Ministers om mij die wel te willen geven.

Het geldt art. 3 van het contract, de verplichting namelijk omtrent het kosteloos brievenvervoer.

Ik heb den Minister van Financien daarop in den loop zijner rede met een enkel woord als een groot voordeel hooren duiden, maar het is mij niet klaar geworden, hoe ver dat voordeel voor den Staat van het kosteloos brievenvervoer zich uitstreken zal, hoe lang dat zal voortduren.

De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft in de nota van inlichtingen aan de andere Kamer gegeven op de bekende adressen van den gemeenteraad en van de kamer van koophandel en fabrieken te Rotterdam, gezegd: "de verplichting der Maatschappij tot kosteloos brievenvervoer, bedongen bij art. 3 der genoemde overeenkomst van 27/23 Mei 1867, blijft in ieder geval bestaan, zoo lang de bedoelde vertakking bij Rotterdam niet voltooid en in exploitatie gebracht is."

Nu wensch ik te vragen: of die verplichting tot kosteloos brievenvervoer ook dan zal voortduren, wanneer het geval, voorzien bij de tweede alinea van art. 1 en bij art. 4 zich voordoet — wanneer, hetzij door het niet van publiek nut verklaren van de lijn Leiden-Woerden, hetzij door het maken van dien spoorweg, de Maatschappij krachtens de bepalingen van het contract zal ontslagen zijn van hare verplichting om de aansluiting te Rotterdam te maken? Met andere woorden: Zal de verplichting tot dat kosteloos brievenvervoer ook blijven bestaan, nadat de Rhijnspoorwegmaatschappij *ex contractu* zal ontslagen zijn van de verplichting tot aansluiting te Rotterdam? Zal die verplichting tot dat brievenvervoer voortduren zoolang de Maatschappij, volgens art. 2 van het contract, de bevoegdheid behoudt om de aansluiting te maken, en ook dan wanneer zij van die bevoegdheid geen gebruik maakt?

Eindelijk: zal de verplichting tot kosteloos brievenvervoer ook nog voortduren, wanneer de Maatschappij hare bevoegdheid om aan te sluiten krachtens art. 2 van de overeenkomst verloren heeft?

De strekking van mijne vraag is derhalve: of de verplichting tot kosteloos brievenvervoer, die volgens den Minister in ieder geval voortduren zal zoolang de vertakking bij Rotterdam niet voltooid is, ook nog zal voortduren wanneer de gevallen, bij sommige bepalingen van het contract voorzien, in het leven treden welke de verplichting of de bevoegdheid tot aansluiting doen ophouden.

Eene onverschillige zaak is het zeker niet. Wij hebben straks van den Minister gehoord hoe reeds in 1867 het voordeel voor den Staat van dat kosteloos brievenvervoer geraamd werd op f 50 000 's jaars.

Bedrieg ik mij niet, dan zal dat voordeel bij het toenemend verkeer thans oneindig meer bedragen.

Intuschen, al ware het een halve ton gebleven, dan equivalent het nog niet het waarborgkapitaal, met één millioen, en indien dus de Maatschappij krachtens het contract ontslagen zou worden van hare verplichting en van aansluiting te Rotterdam en van kosteloos brievenvervoer, dan zou het hier worden eene quaestie van twee millioen.

Ik heb gemeend dat het, voor dat de discussie een verderen loop nam, niet onverschillig kon zijn, dat de Vergadering op dit punt van de heeren Ministers eenige nadere inlichtingen ontving.

Interpellatie betreffende de overeenkomst tusschen den Staat en de Nederlandsche Rhijnspoorwegmaatschappij

De heer **Duymaer van Twist**: Men zal misschien denken dat ik op het punt sta eene lange redevoering te houden. Men zal zich daarin echter bedriegen. Ik moet verklaren dat ik betrekkelijk weinig meer te zeggen heb. Na de redevoering van mijn geachten collega uit Zuidholland, die inderdaad uitstekend en beter dan ik zou hebben kunnen doen, mijne taak op zich heeft genomen, en wien ik daarvoor mijnen opregten dank betuig, denk ik niet dat de Kamer er op gesteld zal zijn voor de tweede maal ongeveer hetzelfde te hooren in andere en misschien slechtere bewoordingen.

Mijne eerste rede bestond voor het grootste deel uit de herinnering aan *feiten*; en nu kan ik met voldoening constateren dat de Ministers die feiten niet hebben *weersproken*, slechts op ééne uitzondering na: ik heb gezegd dat de aansluiting eene geschiedenis heeft van 30 jaren; de Minister zegt: er moeten 11 jaren af. Dit verschil in zienswijze laat ik daar.

De Minister heeft de groote feiten, die ik heb aangevoerd, eenvoudig aangevuld door deels bekende, deels onbekende zaken mede te deelen over de onderhandelingen die voortdurend gevoerd zijn en van de zijde der Rhijnspoorwegmaatschappij altijd hetzelfde doel hadden: zich te ontslaan van de verplichte aansluiting te Rotterdam, hetgeen niet gelukt is dan bij het contract van 1875.

Nu nog een kort woord over enkele punten.

De Minister van Binnenlandsche Zaken heeft mij te last gelegd, dat ik niet had gezegd wat ik te vragen had, zoodat hij in onzekerheid had verkeerd wat ik tegen de overeenkomst van 1875 zou inbrengen, terwijl hij zelfs nu nog, na mijne redevoering van dezen morgen, in diezelfde onzekerheid verkeerde.

Ik zal de vrijheid nemen voor te lezen wat in het *Bijblad* staat van hetgeen hier in de vergadering van Dingsdag 11. is verhandeld:

„De heer Duymaer van Twist, het woord gevraagd en bekomen hebbende, zegt: De Kamer weet dat dezer dagen bekend is geworden eene overeenkomst, onder dagteekening van 29 Junij en 5 Julij 1875 gesloten door de Ministers van Binnenlandsche Zaken en van Finantien met de Rhijnspoorwegmaatschappij. Bij velen, ook bij mij, zijn tegen die overeenkomst verschillende bedenkingen gerezen, die ik van ernstigen aard acht en die den twijfel doen rijzen of bij die overeenkomst het publiek belang wel behoorlijk is behartigd. Ik wensch de betrokken Ministers in de gelegenheid te stellen die bedenkingen aan te hooren en zoo mogelijk op te lossen.”

Ik erken dat er geen vraagteeken achter staat, maar was het onduidelijk wat ik verlangde? Was het onduidelijk na mijne redevoering van dezen morgen, toen ik aan het slot het raadsel opgaf, dat ik niet kon oplossen, en waarvan ik de oplossing van den Minister verwachtte? Ik kan dat niet aannemen, en vooral niet van zulk een scherpzinnig man als de Minister van Binnenlandsche Zaken is.

Ik geloof dat ik in deze volkomen onschuldig ben, en ik mag dat te zekerder aannemen, nu uit de redevoering van den Minister is gebleken, dat Zijne Excellentie volkomen goed begrepen had wat verlangd werd.

Er is nog een ander punt, waarop ik beleefdheidshalve verplicht ben te antwoorden, en dat gereleveerd is door den Minister van Finantien.

De Minister heeft zich er zeer bezwaard over gevoeld, dat ik gezegd heb, dat mijns inziens in de conventie van 1875 met de Rhijnspoorwegmaatschappij de *toeleg* doorstraalde om de beslissing der Kamer uit te sluiten uitgezonderd op een punt, waarop de uitsluiting onmogelijk was.

Het doet mij leed, dat de Minister zich deze uitdrukking aangetrokken heeft, omdat ik niet in het minst bedoelde noch aan hem noch aan zijn ambtgenoot iets onaangenaams te zeggen, maar intrekken kan ik de woorden niet, omdat

ik meen niets dan de waarheid te hebben gezegd. [Het is waarheid dat, vooral in verband met art. 4 der conventie, in de geheele teneur van de overeenkomst doorstraalt dat men niet wilde dat de Staten-Generaal in deze iets anders zouden te beslissen hebben, dan de vraag of de spoorweg van Woerden naar Leiden is eene zaak van publiek belang, en of er dus voor dien spoorweg onteigend mag worden.

Weet de Minister nog iets anders wat aan de Staten-Generaal te beslissen is overgelaten, het zal mij hoogst aangenaam zijn dit te vernemen.

In beide gevallen, aanneming of verwerping van de ont-eigeningswet, is in de overeenkomst gezorgd dat de Rhijnspoorwegmaatschappij ontslagen is van hare verplichting van aansluiting te Rotterdam.

Ik voeg er bij dat, indien ik dat woord *toeleg* niet kan terugnemen, ik den Minister verzoek daaraan niet de minste kwade beteekenis te hechten. De Ministers meenden (dit neem ik gaarne aan) goed te handelen, met de Staten-Generaal zoo veel mogelijk buiten te sluiten; en daarom rigten zij de overeenkomst met dien *toeleg* in. Maar ik ben van een ander gevoelen. De vraag zal zijn of de Kamer in het gevoelen der Ministers, of in het mijne deelt.

Op tal van gronden heeft de Minister van Binnenlandsche Zaken ten slotte betoogd dat in 1875 de stand der zaak zóó was dat slechts eene transactie mogelijk was om tot een einde te komen. Dit kan wel zijn. Ik zou geen bezwaar hebben tegen eene transactie, indien slechts op den voorgrond bleef staan de aansluiting, die gedurende 30 jaren en door de Regeringen en door de Staten-Generaal van algemeen belang is beschouwd. Tegen eene wijziging in de lijn bijv. zoo als die in 1867 is ontworpen, zou ik wellicht geen bezwaar hebben gehad. Maar juist dat algemeen belang is door de Regering prijsgegeven. Over het quasi-aequivalent, de contra-praestatie van de Rhijnspoorwegmaatschappij, zal ik, na de rede van den geachten spreker uit Rotterdam, geen woord meer zeggen.

Ik zal nu — en hiermede voldoe ik ook aan het verlangen van den geachten spreker uit Friesland — eene motie of besluit aan de Kamer voorstellen. Dit was van den aanvang af mijne meening, maar ik dacht dat het betamelijk was vooraf de betrokken Ministers te hooren, omdat het altijd mogelijk bleef dat men daardoor tot het besef zou zijn gekomen dat men gedwaald had. Dit is bij mij het geval niet geweest. Integendeel, mijne overtuiging is versterkt door hetgeen ik hier gehoord heb, zoowel door de verdediging van de Ministers als — en dit wel voornamelijk — door de rede van den geachten spreker uit Zuidholland.

Ik stel dus voor, dat de Kamer neme het volgend besluit:

„De Eerste Kamer der Staten-Generaal, haren dank betuigende aan de Ministers voor de gegeven inlichtingen, is van oordeel, dat door de overeenkomst van 5 Julij en 29 Junij 1875 het algemeen belang niet behoorlijk is behartigd.”

De verdere beraadslaging wordt verdaagd tot den volgenden morgen ten 11 ure.

Daarna wordt de vergadering gescheiden.

VERBETERINGEN.

In de rede van den heer *Heemskerk*, Minister van Binnenlandsche Zaken, voorkomende op blad. 11, kol. 2, reg. 36 v. b., staat: 1867; lees: „1870”.